

第2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12月26日

第2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12月26日（木） 10時00分から12時00分

2. 場 所 TPK神戸三宮カンファレンスセンター5階カンファレンスルーム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

・庁内関係者

樋 野 創 （代理：工藤）

山 田 大 輔（代理：大西）

本 田 一 浩

白波瀬 浩 司

○オブザーバー

・交通管理者

堀 江 省 吾

・道路管理者

藤 井 久 暢

加 古 裕 二 郎（代理：牛若）

大 原 広 行

・交通事業者

林 田 亨

4. 次 第

1. 開会

2. 議事

(1) 連節バス等プレ運行の結果報告について

(2) 本格運行に向けた協議状況について

(3) トータルデザインについて

(4) 今後の進め方について

3. 閉会

1. 開会

○事務局

定刻になりましたので、第2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。

本会議は、公開となっております、写真等の撮影は、出席者の紹介の後までです。ご了承のほど、よろしくお願いします。

○事務局

年末のお忙しい中、お集りいただきありがとうございます。

本協議会は、8月に第1回を開催し、事業コンセプトや今年度のプレ運行の内容についてご説明させていただき、たくさんのご意見をいただきました。現在、いただきましたご意見を踏まえ、計画の検討を進めています。また、秋にはラグビーワールドカップに合わせてプレ運行を実施しました。本日はその結果報告と課題について、ご報告させていただきます。さらに、前回協議会でご意見のありましたトータルデザインについては、バスのラッピングやバス停など、まちづくりとの連携も含めて、現在進めておりますので、その説明もさせていただきたいと思っております。

本日もたくさんのご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いします。

配布資料の確認、及び出席者の紹介

2. 議事

(1) 連節バス等プレ運行の結果報告について

○委員

今年度のプレ運行により、いろいろと課題も見えてきたのではないかと思います。

連節バスは、神戸市のまちづくりとして、単なる移動手段ではなく、人と公共交通中心の歩いて楽しいまちという大きな方向性の中で進めていますので、走行環境の整備については、路上駐車の影響を受けたのであれば、今後しっかり議論していく必要があります。

1日乗車券の運賃設定について、こちらで収益を得るというよりは、片道利用ではなく往復乗車をしてもらい、バスに乗ってまちを回遊してもらおうという姿勢で1日乗車券の料金を設定し（500円ぐらいのイメージ）活用してもらえれば、このバスの意味も出てくると思いますし、まちのためにもなるのではないかと思いますので、今後の課題として検討していただきたいと思っております。

○委員

路上駐車の問題は、連節バスのプライオリティ（優先性）をどれだけ上げるのかということに関わりますので、慎重に考える必要があります。また、運行ルート案との関係も大きく、ルートについての是非にもつながる問題となります。

1日乗車券の運賃については、往復料金程度という案もありますが、コベリン等の他交通手段も包含しての料金600円という案もあると思っております。600円の中身の質を上げ、利用者をより増やし、回遊性をあげていく考え方もあるのではないかと思います。

○委員

今年度のプレ運行で遅延が最も大きな課題だと思います。私も利用させてもらいまし

たが、バスがなかなか来ず、いつ来るのかも分からない状態でしたので、遅延状況等も含めた情報提供の方法についてもよく考える必要があると思います。

定時性の確保については、路上駐車や走行環境に加えて、歩行者交通も問題となります。どれだけ歩行者の多い交差点でも、歩行者が優先ですので、安全面を考えながら、信号の設置等ハード面の整備についても考えていく必要があると思います。また、今回のプレ運行では、朝の時間帯での運行はありませんでしたが、本格運行時には、需要確保の面から通勤需要を取り込むことも重要となってくると思います。朝夕のラッシュ時には当然、横断歩道上は人が溢れかえっている交差点もあり、余計に時間がかかることが想定されるため、抜本的に取り組んでいかないとはいけません。

○会長

一つ気になるのは、連節バスは需要が多く、路線バスは需要が少なかったことであり、仮に全て連節バスとした場合に乗車人員がその分増えるかと言えば難しいと思います。今回どのくらいの需要を惹きつけられたのかについての検証は考えた方がよいのではないのでしょうか。

○事務局

1日乗車券について、料金設定を600円にした理由はいくつかあります。

告知ができていなかったことは反省点ではありますが、今回の連節バスと通常の路線バス（三宮や神戸から出ているポートアイランド方面）のルートが重なっているエリアの250円区間すべて利用可能ということで600円として販売いたしました。200円であれば割高なイメージですが、250円区間もすべて利用できますので、メリケンパーク以外にも、ポートアイランドのしおさい公園の方にも行っていただき、神戸を感じてもらえればと思いますこの料金設定とさせていただきます。

○事務局

走行環境については、例えば、自動車交通をどのように制御していくのか、歩行者の通行をどのように捌くのか等、現在の交通状況を踏まえた上で課題解決を考えていく必要があります、すぐに解決するという事は難しいですが、公共交通、自動車、歩行者がバランスよく組み合わせられた交通体系を目指して進めていきたいと思っています。

その中で、ハード面やソフト面でどのような対策が必要であるか、道路管理者や交通管理者等の関係者と協議しながら、少しずつでも進めていきたいと考えています。

また、運行状況の情報提供については、バスロケーションシステム等の導入も検討しながら、利用者にとって利用しやすい環境整備について検討していきたいと思っています。

需要について、今回は路線バスと連節バスを運行し、全体の収支率が30%と厳しい結果となりましたが、アンケート調査の結果にもありますように、バスが来てから知ったという方も多く見られ、走ることも自体にもかなり意味があったのではないかと思います。すぐに収支率を100%に持っていくのは難しいと思いますが、長期的な視点から改善を加えつつ、利用者を増やしていければと思っています。

○委員

今回のプレ運行時のルートでは、中突堤のバス停に寄るために、ポートタワーの前にある横断歩道を2回通るため、1周運行すると横断歩道を4回通ることになり、それが遅延の要因の一つであったと聞いております。

イベント時には警備員をつけており、一定規模の交通量であれば警備員の誘導である

程度整理できますが、イベントがないときは警備員がつかないため、横断歩道近くに人がいたり歩行者が続いたりすると1分ほど動けないこともあります。

メリケンパークの賑わいを考えると、横断歩道を渡る歩行者が多いことはいいことであり、警備員がいるイベントの時だけでなく、日常的に賑わいをつくっていきたいのですが、運行ルートとしてそこを通るのではあれば、何かしらの対策が必要だと思います。

○委員

遅延に関して、三宮東交差点では、右左折専用信号がなく、朝夕のラッシュ時も含めて慢性的に渋滞しており、構造的な改善が必要だと感じます。クロススクエアが具体的にどのように進んでいくのか分かりませんが、地域としてもすぐに改善してほしいと思います。

○委員

ハーバーランド内での遅延の要因としては、路上駐車が多いこととモザイク前の交差点左折時に時間を要したことと聞いています。

路上駐車に関しての遅延は、土日が圧倒的に多いと思っていましたが、平日は警備が手薄ということもあり、その影響があったのではないかと思います。

運行ルートについてですが、景観面を考慮すると、海側を通過して中突堤からハーバーランドに入ってくるのが望ましいと思いますが、その場合、モザイク前の交差点左折が物理的に難しく、ハーバーランド内（モザイク前やガス燈通り）の運行を諦めざるを得ないのかなと思っています。そうすると、バス停をどこに設置するかが問題となります。前回の協議会でもありましたが、バス停での待合空間としての機能について、ハーバーランド内に入らない中でどのように確保していくのか、今後の課題になるのではないかと思います。

○委員

新港突堤西地区については、まだ工事中のため、今回のプレ運行時には渋滞も発生していませんが、将来的には水族館等の大型の施設ができる予定であり、東西の道路に入るときに信号がない交差点であるため、南進左折時に同様に左折できずに時間を要する可能性が考えられます。

○会長

新港突堤西地区は、令和2年後半から施設が順次操業開始すると聞いているのですが、時期的にはいつ頃でしょうか。来年のプレ運行とうまく重なればある程度の需要が確保できますので、情報共有をお願いしたいと思います。

○委員

再開発の時期について、令和2年の夏以降に駐車場等の建設を予定していましたが、工事延長等が出てきており、正式には申し上げられない状況です。

○委員

遅延を含めた課題について、連節バス特有の課題はあるのでしょうか。同じルートでも通常のバスなら起こらなかったということはありますでしょうか。のちの運行ルート案にも関わることであるので、確認しておく必要があると思います。

○事務局

umieとこべっこランドの交差点付近で、両側の路肩に駐車車両がある場合、通常のバスであれば走行できるのですが、センターラインからはみ出して運行していますので、連節バスは乗務員が後ろの連節部分を意識して、対向車両を見送ってからでないとは走行できないという状況がよくありました。

また、umie前のタクシーのりばにタクシーが並び、交差点近くまで伸びている場合も、なかなか前へ進めないことが多々ありました。

○事務局

今回は運転手の慣れというところもあると思います。

連節バスが全く動かなくなったということはありませんでしたので、今回の運行結果を踏まえ、交差点や駐車車両が多いところでの動きを考慮した運行ダイヤを組めば、次回以降、それほど遅延は発生しないのではないかと考えています。ルート設定も連節バスが通れるところを設定していますので、連節バスだから通れないという致命的な箇所はないと考えています。

(2) 本格運行に向けた協議状況について

○委員

先ほどの続きにもなりますが、バランスよく公共交通を組み込んでいく過程で、走行環境が追い付かないために徐々にプランが後退している印象となってしまっています。

事務局からは、すぐに解決できるものでもないとのことでしたが、議論を先送りにするのではなく、少なくとも協議は並行して考えていく必要があります。本協議会には県警や沿線事業者の方々がいますが、この課題を議論しないといつまで経っても解決しません。解決しないどころか、結果的に使い勝手がよくないという評判のもとにこのプロジェクト自体がうまくいかないということになってしまう可能性があります。神戸市や事業者が積極的にやっている事業ですので、大きな意味で、神戸のまちづくりの方向性を変えるくらいの心意気で進めてほしいと思います。神戸市も警備員の配置や周辺整備で出来ることはサポートすることですので、県警の協力も得ながら、商店街だけではできないことを神戸市がサポートすることによって整備ができるというような、そのようなことを考えていく機会にしないといけないと思います。

ルートを見る限り、前回の協議会でも言われていたハーバーランドでの商店と一体となった停留所整備は現実的には難しいという中で、どうしていけばいいのかということを考えなければならないと思います。

また、PRは重要であり、沿線事業者との連携施策をどうするのかについても考えないといけません。例示されているサポーター制度の導入とは、どのような制度とするのか等、来年度以降、具体化していかないといけないでしょう。それも単にサポーター制度というだけでなく、沿線事業者も含めてどのような制度がいいのか具体化して考えていく必要があります。今回の資料では箇条書きとなっていますが、具体的なプランがあるのであれば教えていただけないでしょうか。

○委員

そもそも、新たに連節バスを導入する動機・目的は、鉄道や新幹線等から派生させて充実させる規定の路線バスの延長ではなく、もっと小さい枠で徒歩や自転車のその次の乗り物としての交通手段であり、これまでとは大きく意味が違うと思います。

そう考えると、当然、交通管理や道路管理等のハードルはありますが、この路線バスが人の賑わいから逃げていけば、目的を達成できていないのではないかと思います。

ハーバーランドの問題では、路肩の駐車車両が多いことが理由なのであれば、そこを改善して真ん中を通すべきではないかと思います。連節バス独自の問題があるのかと聞きましたが、ないのであれば連節バスで頑張るべきだと思います。仮に連節バスの問題があるのであれば、普通の路線バスをたくさん走らせるという可能性もあると思います。

連節バスは目立つということが一番のPR効果となります。それは実際のアンケート調査からも出ています。だからこそ、人目に付くところを走らせないとまずいのではないのでしょうか。徒歩と自転車の次の交通機関の役割としてそう思います。

これは私の個人的な意見ですが、賑わいの中を通すという意味では、ポータライナー下の道路よりも葺合南54号線を走らせる方がいいのではないかと思います。葺合南54号線は車両を排除したい計画になっていますが、連節バスだけ通せるようにできないのでしょうか。

ルートが決定していくとバス停の位置が決まり、道路のどちら側にバス停ができるのかも自ずと決まります。東遊園地付近で、バス停は車道をまたいだ反対側にできることが果たしていいのかということです。今のルートは三宮周辺で反時計回りとなっていますが、バス停の位置からすれば時計回りもあるのではないかと思います。そうすれば、東遊園地に広場直結型のバス停が作れる可能性もあります。もう一度、連節バスを導入する理由から再検証する必要があるのではないかと思います。どこが頑張れて、どこが長期となるのかの見極めをしっかりとっておかないと導入した意味が薄れてしまう不安感があります。

○委員

いろいろな制約があり、克服しないといけない課題が多くあり、そのために時間がかかることも分かります。

一方で、先ほどの話にも出ましたが、連節バスは良くも悪くも目立ちます。第一印象として、目立つがゆえに本格運行時にどんな形で走るのが勝負となります。本格運行時までにある程度完成した、利用者に受け入れられるものを用意しておかないと、最初に悪い印象を持たれ「これはだめだ」となると乗ってもらえなくなってしまいます。初めに「いいね」と思ってもらえれば、どんどん利用者も増えていく好循環になります。利用者が使いやすいかどうかという視点から、できる限りのことを走行環境も含め、実施していかないと後で取り返しのつかないことになるのではないかと大きな懸念があります。

まだ詳細に決定していないかもしれませんが、例えば、神戸駅を通らずハーバーランドを通った状態で48分かかっていたとのことですが、1周どのくらいを想定しての20分間隔としているのでしょうか。朝はルートを短くして15分を確保するという話もありましたが、それは何時が始発で何時までがそのルートで、何時からはこのルート等、詳細なダイヤは描いているのであれば、お示しただけないのでしょうか。バス停がどちらにできるのかは非常に重要な問題であり、細部まで議論していかないといけないのではないかと思います。

○会長

ご意見を聞いていると、走行環境の整備に行きつくところが多いように思います。

ここがうまく確保できれば、20分から15分間隔にもなるし、ルートも走らせたいところを走れるようになります。既存のバスではないので、走行環境を部分的でもいいので、

優先走行あるいは路面に走行ルートを明示する等の工夫を行い、それによって駐車車両を排除するなど走行環境をうまく確保しないと、どんどん後退してしまうのではないかと思います。

○事務局

走行環境について、本市も取り組んでいきたいと考えていますが、ハード面の整備も含めて課題が多いのも事実です。

現在も、協議会と並行して、交通管理者や周辺沿線の方々との関係者と、バス停の位置や今後の取り組みの可能性については協議させていただいています。

成果が見えにくい部分ではありますが、引き続き、協議を続けながら進めていきたいと思っています。

○事務局

ダイヤの想定は、まだ完全に固まっていません。朝は7時あるいはもう少し早い時間帯で、三宮と新港町をダイレクトに結ぶダイヤを想定し、通勤時間帯が終わる9時以降から三宮とウォーターフロントを20分間隔で結ぶことを考えています。

バスは1周50分、インターバルを10分とった1時間間隔で3本走らせ、1台は業務員の休憩や乗り換え用とすることを想定しています。終了の時間帯は未定ですが、20時あるいは21時くらいで、三宮駅から新港町への帰宅の方もいると思いますので、そこは周辺の状況を見ながらダイヤ設定をしていきたいと思っています。

○委員

事業者の努力もありますが、この連節バスを神戸市がどこまで覚悟を持ってやるかにかかっていると思います。連節バスの導入だけであれば、海外や国内でもたくさん事例はあり、導入だけのレベルではニュースバリューもありません。まちづくりの観点でバスを導入するのであれば、もう少し神戸市が覚悟を持ってやらないと目的が達成されないと思います。

○委員

モビリティマネジメントについて、来年度は何を行うのでしょうか。単に連節バスだけでなく、神戸市全体の規模かもしれませんが、ノーマイカーデーを実施するのであれば設定範囲はどのくらいなのか、サポーター制度も会員制度で年会費はいくらなのか等、具体化していく必要があります。今の流行の言葉でいうとサブスク（サブスクリプション）みたいな形でするのは賛成ですが、お題目ではなく、具体的な検討を始めてほしいと思います。すでに議論しているのであれば、どんなことを考えているのかお聞きしたいです。

○委員

本格運まであと1年3ヶ月です。その間に何をどうやっていくのかを真剣に考えていかないとあっという間に過ぎてしまいます。しっかりと少しでもいいものを提供できるように工夫をしていく必要があると思います。

○事務局

モビリティマネジメントについては、例えば、コベリンとの連携について現在協議を行っています。サポーター制度や沿線の方々との連携は、現時点では具体的に進められ

ていませので、それは早急に事業者の方々とは何ができるか等について協議していきたいと思ひます。

走行環境については、いろいろな方面から考えていきたいと思ひます。例えば、通行にあたっては警備員での誘導や乗降方法の工夫等、時間短縮も含め考えていきたいと思ひます。優先レーンや信号については、交通管理者と協議しながら、全市的な中での方向付けが出てくると思ひますが、そこは分けながら、引き続き、協議をしていきたいと思ひます。

○委員

乗り降りについて、乗降自体で時間を要したのでしょうか。京都市交通局の事例では、乗降に時間がかかるところでは、車内ではなく車外でチケットの処理をしています。そういうことで乗降時間の短縮が図られるのであれば、このような方法もあるのではないのでしょうか。その場合はチェックする係員は神戸市がサポートするといったこともあると思ひます。

○事務局

乗降は時間がかかりました。連節バスでは、一番後ろの座席で連節部分の曲がりを見たいというお客さんが多く、降車の際に後ろの座席から前の扉まで移動する必要があり、時間がかかりました。また、降車後に写真を撮る方も非常に多く、乗務員も発車を待つといったことも多少は影響していると思ひます。

○委員

連節バスの場合は車体が長いため、前扉からの降車だけでなく、全ての扉から同時に乗降できるようにすると、時間は短縮されメリットは大きいと思ひますので、検討していただければと思ひます。

○会長

公共交通を活用したまちづくりという観点から、行政と事業者の努力はもちろんですが、沿線事業者の方で今後の関り方への提案等はございませんか。

○委員

三宮南地区としては、東遊園地前と貿易センター前へバス停設置の検討はとてもありがたいです。また、先ほどもありました葺合南54号線を走行する案は、神戸市の今後の構想と違いがあるかもしれませんが、地区として連節バスが走行することは賛成です。

私もプレ運行時に乗車したのですが、中突堤のバス停から三宮駅方面のバスと確認して乗ったはずだったのが、ハーバーランドへ行ってしまいました。バスの行先表示について、バスの前部分にも表示する方がよいのではないのでしょうか。

また、1日乗車券の購入について、交通系ICカードでの購入は可能なのでしょうか。

○事務局

1日乗車券については、アプリでの対応を想定しており、スマートフォン等の画面を乗務員に見せて降りることを考えています。販売方法については、交通系ICカードではなく、事前にアプリをダウンロードしていただき、クレジットカードを登録するという形になります。

○事務局

葺合南54号線について、南側の一方通行ですので、ルートをどのように設定するのかという課題があります。都市局で進めている都心三宮再整備とも協議しながらどのような可能性があるのか検討していきたいと思います。

先ほどから言われているように、賑わいのあるところを走ることに意義があるという点では、ハーバーランドや葺合南54号線も同じだと思いますので、できるだけそのような方向となるように神戸市としても取り組んでいきたいと思います。

○委員

中突堤は1つのバス停で両方向行きのバスがきます。解決策として、バス停の方面別で乗降位置を少しずらすことやバスの行先表示で発信するといったことが考えられますが、非常に大きな問題ですので検討してほしいと思います。

ポートタワー前の横断歩道について、メリケンパーク協議会でコンセンサスを取っている訳ではないですが、連節バスも含めて自動車交通量が多くなってきますので、横断歩道に歩行者専用の信号を付けるなど何かの仕切りがいますと思います。かもめりあの前辺りからスロープをつくるといった案も考えられますが、2階レベルまで行かないといけな難儀さや融通等を考えると、地上レベルで渡ることのできる横断歩道は必要であると思います。

連節バスと沿線との連携について、観光船の事務局もしていますので、連節バスがこの場所を通るのであれば、弊社においては当日の連節バス利用が証明できれば乗船券の割引等はできると思います。我々も人の賑わいにつながるように協力していきたいと思っています。

○委員

ハーバーランド内の渋滞については、事業者がやるべき問題も多々あると思いますので、そこは我々も覚悟を持って取り組んでいきたいと思います。本事業は観光の意味合いもありますので、乗る人の目線も大事だと思います。そのため、景観を考慮したルートとすると、海側の道路を走る方が望ましいですが、モザイク前の左折が難しいため、ハーバーランドに入れなくなってしまいます。技術的に難しいと思いますが、モザイクの駐車場内に入って、中での回転が難しいのであれば、そのままバックで出ていくような、運転席が前にも後ろにもあるスイッチバックができるようなバスが出来ないのでしょうか。そうすれば回転しなくても済みますので、それでモザイクの駐車場に入っていけばどうかという提案はさせていただいています。

モザイク駐車場にバス停も設けることが出来れば、バスの待合空間と商業スペースとの連携も可能になってきますので、ご検討いただければと思います。

○会長

ハーバーランドは車で来られる方が多い中で、車の利用者をこの連節バスに取り込めないか考えていただければと思います。

○事務局

ターンテーブルのようなものがあれば可能だと思いますが、技術的に連節バスでバックするのは難しいです。また、これも難しいと思いますが、駐車場の一部を使用して回転が可能であれば駐車場内にバスが入ることも考えられますが、駐車場台数が減ること

に対してどうするのか等の課題があります。そのあたりも踏まえて、引き続き、協議はさせていただきたいと思います。

○委員

私もプレ運行の時に乗ったのですが、15分くらい遅れていました。遅れの原因としては、ハーバーランド内のumie西側の路肩に停めている乗用車、あるいは中突堤のバス停では、宅配の集配車が停車し、バスの妨げになっていました。本協議会には県警が参加されていますので、神戸市は協力して不適切な交通を排除する等をしないと、逆に連節バスが悪者になることも考えられますので、頑張ってくださいと思います。

100人乗りのバスを走らせて、1日300人くらいしか乗せられていないということで、運行事業者も営利企業ですので、連節バス4台分となると多額の投資をすることになり、採算性も重視されます。今後、新港地区に新しいマンション等ができ、一定の通勤需要が見込まれますが、やはり観光需要も必要ですので、神戸観光局を中心として、神戸の観光振興の一つのツールとしてうまく使えるよう進めていただければと思います。

○委員

交通事業者として、定時運行は大切なところですが、路上駐車等はバス事業者ではどうしようもないところですので、その改善をお願いしたいと思います。

もう一点は、バスの利用者は季節変動があるということです。時期によっては大勢の方が利用されますので、この事業も多くの方に利用していただき、当社とも連携して益々魅力を上げていければと思います。

観光目的の利用者も多いと思いますが、路線バスでもありますので、定時運行にも心掛けないといけません。魅力あるものにするためには沿線の方の理解と連携、協力が必要であり、行きたい場所とつながることで賑わいが生まれると思いますので、一緒に連携していきたいと思います。

1日乗車券について、バス事業者は1回乗車で採算をとる原価計算をして、国の認可をもらっています。往復料金程度という考え方もありますが、何回も乗れて、その1日乗車券で各施設の割引サービスが受けられる等何かしら利用者もお得になり、より良い方向で納得できる金額にしていく必要がありますので、一緒に検討していければと思っています。

○委員

私もファンゾーンに行く時に何度か利用しました。連節バスが走っているだけで注目を浴び、写真を撮る方も多いと感じました。

バスがまちなかを走っているだけで観光にプラスになると思う一方で、前回も言いましたが、連節バスとシティー・ループと選択肢が多いと観光客等、特に一見の方への説明が非常に難しいと感じています。

ラグビーワールドカップの時もファンゾーンに行くのであれば、こういうバスが出ているとすぐに案内ができるのですが、ハーバーランドに行くのに一番早い方法や買い物の利用となると説明が難しくなります。観光目的であれば、今は三宮でも新神戸でもシティー・ループの1日乗車券を販売するのが基本となっています。

キャリーバックを持っているインバウンド以外は観光か市内の方なのかが分からないため、インフォメーションセンターで個々のニーズを聞いての対応となり、非常に時間がかかります。シティー・ループが神戸の既存の観光バスとして完成されたルートであることを前提に、連節バスの説明の仕方の工夫が必要であると感じています。

私のイメージとしては、ハーバーランドやメリケンパーク、ポートオアシスやKIITO等でのイベント時では連節バスが早いというイメージです。今では福岡や新潟でも連節バスが走っており、横浜もこれから走るということで、観光を競っている街として、神戸も連節バスが走ることはありがたいです。

○委員

交通管理者の立場からというより一般的な意見として、連節バスのポジション付けがあやふやな印象があります。徒歩やコベリンという方法もあれば、定時運行のループバスがある中で、この連節バスをどのポジションに持っていくのかということです。定時運行や速さを求めるのはタクシーや路線バスに譲り、連節バスは自転車とその間の独特なポジションにおくという考え方もあると思います。例えば、15分や20分運用ではなく、もっと遅れることを前提に30分とかの長い時間を設定して、スマホで位置を確認し、タイミングが合うから乗ろうというポジション付けもあるのではないかと思います。大きな連節バスが定時運行も回遊性も求められ、どちらに付けばいいのかというところもありますので、もう一度整理する必要があるのではないかと思います。

交通管理者の立場からしますと、資料に優先レーンやPTPSとあるのですが、一方で路上駐車が問題であったという話もありました。路上駐車車両は、駐車違反とわかって駐車していますので、恐らくバス専用レーンを設けても路上駐車防止の効果を発揮するかは疑問です。

PTPSは1990年代からの話で、現状の交通を犠牲にして、バスを優先に走らせるのは一般から見れば抵抗が出てくるのではないかと思います。

兵庫県警では、昨年の秋頃から、昨年8月頃の神奈川県での事故を受け、バス停の直近に横断歩道等があり危ないバス停を「危険なバス停」として挙げています。連節バスでも新たなバス停の設置がありますので、交差点や横断歩道の直近にバスが停まることがないように考慮していただきたいと思います。

○委員

ご承知の通り、大阪湾岸西伸部が整備されているところであり、神戸の都心部へ向かう交通は需要増が予想される中で、三宮周辺の将来的な道路ネットワークについてはよく考えないといけないと思います。一方で、三宮クロススクエア事業があり、現状の8車線から将来的には2車線を目指しており、通過交通と都心部への立ち寄り交通のすみ分け、ネットワークを考えていく必要があります。都心部に車を集めないよう、外園部に大きな駐車場を設けて、このようなバスを活用し、車からの乗り換えていただいて、回遊性を考えていく必要があると思います。現在、各道路管理者で将来の神戸の都心部の姿を練っているところですので、情報提供をさせていただきながら、うまく連携できればと思っています。

○会長

路上駐車の問題は、交通管理者の方に取り締りをしていただくだけでなく、荷捌き場所をきちんと整備して邪魔にならないようにする等、沿道の方の取り組みも大事です。交通管理者・道路管理者・事業者・沿道など皆さんで知恵を絞って考えていかなければならない問題だと思います。

(3) トータルデザインについて

○委員

今後提案されていくと思いますが、グラフィックだけでなく、モビリティスポット等の付加価値も別途合わせて考えていく必要があります。そういったこととトータルデザインがマッチングしていければと思います。

バス停にこだわるのは、三宮のクロススクエアのえきまち空間や税関線の検討、東遊園地のリノベーション、ウォーターフロントの開発等、この沿線は今後10年かけて動かしていこうとするまちの中を走らそうとしており、それに先立って本格運行するこの連節バスが神戸のフラグシップになればいいと思うからです。その時に、バス停は従来のバス停を越えて、次世代型のモビリティスポット（コベリンポートや周辺の情報提供、パークレットみたいな休憩施設になる等）として、もう少しまちづくりに寄ったバス停にできないかと思います。そのためには、以前より周辺整備の姿が見えてきている段階ですので、個々の動きに合わせて、バス停のデザインは統一するにしても、機能が個々のエリア特性に応じた展開ができるのではないかと思います。バスは動きますが、バス停は固定されたものですので、まちづくりの起点のようなものにできればいいと思います。そのような機能面とグラフィックがトータルデザインでうまくマッチングしていけるよう検討していただきたいと思います。

○委員

資料にはデザインコンセプトは今後検討と書かれていますが、ここがキーポイントとなります。トータルデザインをすることで何を伝えたいのか、まちとの関わりをきちんとコンセプトの中に加えると、機能やシステム等にどんどん波及していきますので、しっかりと検討していただきたいと思います。

○委員

停留所について、例えばハーバーランドのお店の中を歩いていたら、魅力あるデザインがあり、そのデザインをめざして歩いて行ったらいつの間にかバス停に行ってしまうぐらいのトータル性を単にバス停だけでなく、沿道にまで広げていただきたいと思います。個々の商店等で意見があると思いますが、その辺りまでデザイン性が及ぶぐらいにしてもらうといいのではないかと思います。

バスのデザインについて、海外の格好いいバスは、タイヤにカバーを付けることで、圧迫感がなく、歩いている人たちとの距離感も近く感じられます。これはメンテナンスが大変ということもあると思いますが、カバーをするなど他でやっていないことをやることのインパクトは大きいのではないかと思います。

もう一つ、本協議会前のBRTやLRTを検討する際にLRTの車庫スペースをどうするかという議論の中で、車庫スペース自体が魅力あるスペースになるのではないかと、それ自体がアトラクションになるのではないかという話をしておりました。どこに車庫を設けるのか分かりませんが、トータルデザインを車庫まで及ぼすといったところまで広げていただくと利用者にとってプラスの面もあるのではないかと思います。

○会長

トータルデザインの検討の中でバスの愛称が出てくるとと思いますが、その付け方もキーポイントになると思います。

○事務局

タイヤ周りについては、バス事業者の運用問題であり、毎日の運行前点検で、バスのタイヤ周りのナットを一つずつ叩いてチェックして運行しています。そのため、タイヤ周りには何も置かないのが当社の方針であり、それを変えるとなると今はハードルが高い状態です。

○委員

何事もそうですが、当然としてサプライヤーのロジックとコンシューマーのロジックがあり、どこまでサプライヤーの都合をコンシューマーに押し付けるのかは常に議論があります。どちらかというとならざるを得ないサービスはコンシューマーの意見を取り入れて行っており、中にはそこまでやるのかという議論もある程です。そのバランスを交通という、今までは移動手段として人が来るのを捌くことが交通事業者の役割であり我々も期待したところであるのですが、徐々にバスというものに期待される役割も変わってきている中で、そのことも踏まえて、サプライヤーとしてどういうことが必要かを念頭に入れておく必要があると思います。

○委員

タイヤの話がありましたが、本質はそれぐらい繊細さをもって、いろいろと取り組んだ方がいいということだと思います。

東遊園地ではパークPFIでカフェをつくることになっており、東遊園地はこのカフェの延長上がバス停になるといいなと個人的には思っています。カフェの事業者がそのメンテナンスを見るところのように、カフェブースになっているバス停があって、バスが横付けするので、バスのタイヤの部分の目線を切るようなバス停のデザインにすることもあり得ると思います。従来のある種メカニカルな感じだけではなく、繊細な体系の中でデザインした方がいいのではないかという意見だと思います。

○会長

走行空間について、走行路をむやみに塗装するのは良くないと思いますが、バス停は点と点ですのでその間がつながっているということが視覚的に分かるようにすれば、駐車車両も入らないバス専用レーンのような感じになり走行の円滑化に効果があると思います。また、バス停付近の路面も含めて、走行空間についてもトータルデザインの視点が入る可能性はあるのかなと感じました。

○委員

各地域の路線バスの柄はその地域のアイコン的なイメージがあります。神戸の連節バスも、きちんとデザインしてまちのアイコン化、例えば、ロンドンの赤いバスのような感じで、神戸に行けばこれがあるというようになればいいなと思います。観光振興の観点からも域外から来られる方が神戸市内をどうやって回ればいいのかと誰かに聞いたときに、あの赤い連節バスが走っているからそれを使えば大丈夫というようなそういう使われ方をされるデザインに仕上げたいと思います。

(4) 今後の進め方について

○会長

今年のプレ運行時にはラグビーワールドカップがあり、その宣伝効果もあり認知され

る機会も多くありました。来年は本当に正念場となります。先ほどお伺いしたが、来年後半に新港突堤の方で何かオープンされる施設があれば、ぜひ連携を取っていただければと思います。

○委員

予定しているプレ運行時期は、駐車場棟が完成予定であったのですが、街区の施主からは工事延長の連絡が来ており、冬もしくは年明けになるかもしれない状態です。他のオフィス棟等は年明け以降の完成予定ですので、こちらは間に合わないと思います。

○会長

ちょうどオリンピック期間中で、残り1年もありません。沿線事業者の皆さんにも協力していただき、是非とも次年度のプレ運行に向けてアイデアを出していただければと思います。プレ運行時にラッピングデザインは決まっていないのでしょうか。

○事務局

まだ決まっておりません。プレ運行は実施時期も含めて未定であり、例えば、本格運行と連続する形になりますが、年度末にプレ運行を行えば、デザインしたバスを運行できる可能性はあります。

○会長

海外でもよくあるのですが、体験乗車のようなイメージで、目につく広場に連節バスを置いておき、その時にネーミングやデザインなどを集中的に公募するなど、うまく注目を浴びるように進めていただきたいと思います。

○委員

モビリティマネジメントをプレ運行に関わる形で何かできないでしょうか。ノーマイカーデーでもいいですが、本格運行に向けて取り組んでいくものをプレ運行に合わせて実施するとより良いものになる可能性があると思います。

○委員

広報について、海外などでは新しい路線が走る前に、トラムの場合は駅となる場所に少し大きなデザイン性の高い看板を置き、そこに駅の名前や路線、開業日や時刻表などの情報を書いて置いている例もあります。宣伝を兼ねて、バス停となる場所にそういったものを置くという方法もあると思います。

○会長

大変熱心にご議論いただき、ありがとうございます。

いただいたご意見を参考に、より計画をブラッシュアップしていただき、3月に向けて取りまとめをお願いしたいと思います。

現実には難しい課題もあるかと思いますが、我々が最初に描いたビジョンの実現をまずは目指していただき、その中で考えていただくことが大事だと思います。工程表の項目ごとに作業が進んでいると思いますが、そういった姿勢で是非ともより良いものをめざして、事務局はもちろん、事業者、道路管理者、交通管理者、沿道の皆さんと一緒に知恵を絞って実現させたいと思いますので、今後ともご協力をよろしくお願いします。

○事務局

委員の皆様におかれましては、長時間にわたり活発なご議論をいただき、ありがとうございます。たくさんの貴重なご意見をいただきました。いただきましたご意見をもとに、引き続き、検討を重ねていきたいと思ひます。

次回は3月頃に協議会を予定しています。トータルデザインのコンセプト案や今回のご意見をふまえた協議の状況についてご報告をさせていただきたいと思ひますので、引き続き、ご協力をお願いします。

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