

第10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6年9月13日

第10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6年9月13日（金） 13時30分から15時00分

場 所 (株)神戸ウォーターフロント開発機構会議室
(神戸市中央区新港町11-1)

ジーライオンアワーズビル4階

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（※web参加） 松渡 浩司
高橋 光（※web参加）

● 国

木原 健太

● 学識経験者

小谷 通泰 長濱 伸貴
松中 亮治（※web参加） 柏木 千春（※web参加）

● 庁内関係者

飯塚 教雄 松浦 啓介

● オブザーバー

原田 晋司（※web参加） 谷口 能成
桑野 豊（※web参加） 北田 敬広（代理：近藤）
杉山 博志（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) 走行環境の改善
 - (4) 利用促進
 - (5) その他
 - (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、また大変お暑い中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

ただいまより第10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いうこととさせていただきますので、ご了承のほどいただければと思います。よろしくお願いいたします。

開会に当たりまして、交通担当部長よりご挨拶をさせていただきます。

今日は皆さん、暑い中、また日程調整が余裕のない中、たくさんお集まりいただきましてありがとうございます。

ポートループにつきましては、運行開始から4年目を迎えております。ご利用者様は着実に増加しておりますし、今年には新たな拠点として神戸駅に乗り入れるということで、さらなる拠点ができ、利便の向上、利用の促進が見込めるところでございます。今、神戸駅は工事を行っておりまして、年内ぐらいには工事が完了できるのかなという進捗です。

一方で、土休日の慢性的な渋滞による定時性の確保というのが大きな課題になってございまして、前回の協議会におかれましても委員の皆様から意見を賜り、いろいろ対応策を検討しているところでございます。

今日の協議会は、ポートループの神戸駅の乗り入れに合わせまして、定時性の向上を目的に、ルートの変更についてご案内をさせていただいて、さらに優先信号の実験を秋から行いますので、進め方や見込まれる効果についてご説明して、また委員の皆様からご意見を賜りたいと思っております。

神戸においては、来年の春に新港突堤にアリーナができると、また、関西圏で万博が行われます。神戸市のウォーターフロントを代表する交通機関としてポートループがますます利便性向上し、象徴的な存在になれるように努めてまいりたいと思っておりますので、今日は活発な議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議事

(事務局)

資料説明

本日もご欠席されています委員の方から事前にご意見を伺っておりますので、お伝えさせていただきます。

「今回のルート変更、縮退の方向という形になっていきますので、今後はそういうことはしないようにしてほしい」というご意見をいただいております。「毎回言っていますが、LRTを早く導入するように。LRTを導入するとまちの骨格ができ、簡単にはなくなならない。商業等もしっかり張りつくというようなところでも、早く導入を検討するように。」とお願いしております。

また、「GNSSにつきましては評価するけれども、次どうするか、今後どうするかというところもしっかり説明してください。」とご意見をいただいております。

以上です。

(委員)

ルート変更含めて、厳しいお話をされていますけども、でも一定、新神戸から神戸駅に到達したというのは、神戸市さんが設定している都心の背骨にやっとなり、ルートのことはあるにせよ、すごくいいと思っています。特に神戸駅に乗り入れるというのは大きい話だと思っています。

神戸駅の場合は、乗車と降車どちらが多いのでしょうか。

(事務局)

どちらかといえば乗るお客様の方が多いと見ております。西からウォーターフロントに来られる方の結節点という形で、お客様にご乗車いただくことを想定しております。

(委員)

ありがとうございます。以前もお話ししましたが、バス停のモビリティハブ、拠点化。パークレットみたいなものを組み合わせて複合化する、ということ。恐らく、西から来られる方で、神戸駅からポートループに乗ってウォーターフロントへ行かれる方は多いのではないかと考えています。しかし、ダイヤを見ていると最大20分待ちですよね。昨今、神戸市さんのパークレットで、阪急さんの前はデザイン的に進化してますよね、ポートループの車体デザインにつながるゴージャス感、エグゼクティブ感みたいなのを、もうちょっと出していてもいいのかなと思っています。空港だと乗られる便で少し待合が豪華だったりします、あの感覚ですよね。当然、今のデザインの延長線上ですけど、神戸駅を降りて20分ぐらい待つときに、他路線とはちょっと異なる演出、おもてなし感とか、差別化、今後神戸市さんが駅前広場の再整備をされようとしているので、それとのコラボということになると思いますが、待合的な感じですね、20分間の少し休憩というか、待つ時間の楽しみ方みたいなのができていくと、より盛り上がっていくかなというのがとりあえずの感想です。

(委員)

まずルート変更に関して、今日のスライドで言いますと9枚目以降のお話ですけども、まず7番、現ルートのバス停を移設するということですが、これによって主要な目的地、例えばハーバーランドへは所要時間ベースでどれくらい延びるのか、という情報をもう少しご提供いただくとよかったですと思います。今まででしたら施設の目の前に止まるというところから、少し歩かないとアクセスできないところへ移設されるので利便性が低下するわけですけども、一方で渋滞により遅延が発生しているということですので、総合的に考えるとどちらのほうが目的施設へのアクセスがよくなるのかというような、定量的な観点からのご説明といったものをしていただきたいです。

定量的ということでは、現在このバス停をどの程度の方がご利用されているのか。もう少し総

合的にご判断をする必要があるのではないかと所思いました。

それからあと、このバス停に関しましては、この後また元のルートに戻したいと、そういった議論もあるような説明でしたので、今後のことも含めてですけども、利用者の方、あるいは潜在的な利用者も含めて、そういった方々にバス停が移設されることをちゃんと事前に周知しておくということもかなり重要ですので、広報についても何かご検討されているのであれば、ここでご説明いただければと思ひました。

それからもう一つは、11枚目のスライドですね、今後ルートを元に戻す可能性もあるということで、GNSSを活用した信号制御の実験をされるということだったのですが、ここはもうバスが走らなくなるので、どのような形で実験をされるのかということのを、簡単で結構ですので、教えていただければと思ひます。

それから、毎回申し上げていますが、やはりまだ完全なパターンダイヤになっていません。平日はかなり揃ってきてはいますが、特に土日祝がパターンダイヤになっていません。いろいろと車両のやりくり等あるかと思ひますけども、やはり基本的にはパターンダイヤ、特に土日祝の13時台はなぜずれているのか、疑問に思えるところもありますので、毎回同じコメントになって恐縮ですけれども、可能な限りきちんとしたパターンダイヤを導入していただきたいと思ひます。以上です。

(事務局)

現在のハーバーランドのバス停、7番のところですが、現在の利用者数は、直近7月の乗降実績ですと、ひと月当たり降車人数だけで3,600人になります。乗車実績は集計の都合で正確な数値はございませんが、ルートの関係で降車より少ないです。今回ルート変更に伴いまして、バス停の位置が今のシティループのバス停のところに移しますが、三宮からの所要時間で申し上げますと、事務局のほうでご説明いただいた、最初にポートタワーを経由せずにダイレクトにかもめりあに入った上でハーバーランドに入ってまいります。このため、ハーバーランド umie さんへのアクセスは、多少徒歩の時間がかかりますが、既存バスとそこまで大きく遜色はないのかと考へております。

ただ一点、課題となりますのが、今、ハーバーランドから新港町、三宮方面へお戻りのお客様は、神戸駅またはポートタワーまで歩いていただくことになってしまいます。その辺りのバス停の告知につきましては、早急に実施をいたします。

(委員)

ご指摘のあった帰りのお客様に関して、ハーバーランドから三宮方面。告知していくということも重要ですが、まずどう告知するかですね、どういうルート、帰り方を推奨するのか、きちんと示していただくのが一番重要かと思ひます。いろいろな案内をされてしまうと、利用者としても混乱する部分もあると思ひますので、最も適切な案内の仕方をぜひご検討いただければと思ひます。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。そのような形ですぐに対応させていただきます。

(事務局)

周知につきましては、神戸駅乗り入れと併せまして、ルート変更のことをホームページですとか、地元の方々、ハーバーランドの方々にも御協力いただきまして、広く周知していきたいと思っていますし、可能な限り速やかに周知を開始したいと考えてございます。

続きましてG N S Sにつきましては、今回ルート変更を行います。スライド15ページになります。④の交差点につきましては、変更後も残りますので、こちらのほうの交差点を対象に引き続き実験を進めていくと考えてございます。

(委員)

11枚目のスライドで星印のついた交差点、ここも混雑緩和をするということですが、ここはG N S Sではなくて、別の混雑緩和対策をされるということですかね。

(事務局)

申し訳ございません、スライドが分かりにくいですね。こちらはG N S Sではありません。10ページのスライド左上に載せています写真が、当該交差点の写真になっていますが、写真の奥が国道から入ってくるほうの道路になっています。この目の前に横断歩道がありますけれども、現状としましては、この横断歩道を渡られる方が多くはないのですが途切れないような場面が多々あります。写真の右側、赤い車がちょっと見えていますが、こちら側はUmieさんの駐車場に入っていく、または駐車場から出てくる車が主に通っている東西の道路になります。この東西道路からの車が、この交差点で右折、左折両方ともできるような状況になっています。かつ、写真の白い車ですね、ちょうど右折して東西道路に入ってくる車がありますが、こちらのほうは1つ南側の交差点から入ってきて右折しようというふうになっています。非常に錯綜していますが、ここは信号がないので、写真にもありますように、土日祝は警備員さんに立っていただいて、人力で回しているというような状況になっています。平日でもかなり混み合うときもあります。この辺をもっと強力に誘導するようなことをやっていきたいと考えてございますが、まだ兵庫県警さんをご相談させていただいているようなところですので、年度内には何かしら実施したいと考えております。

(委員)

あの交差点、なぜ信号制御してないのですか。いつも走っていて不思議に思います。

(オブザーバー)

多分、北側の国道との交差点が信号交差点で、距離が近過ぎるため、交通の安全と円滑に支障をきたすことになるからです。ここで考えられる対策としたら、中央分離帯を設置して右折の車をなくすとか、あと神戸駅側から地下を通ってきたときに、この手前でエスカレーターを使っ

て地上へ上るパターンと、温泉側まで行って階段を上るパターンがありますが、エスカレーターを使うほうに歩行者を誘導できるような方法とかを考えていただければ、この横断歩道の利用者は減るのかなというふうには思います。

(事務局)

パターンダイヤについて、今、平日はパターンダイヤになっているのに、土日になってないというところのご指摘につきましては、あくまで私どもの理想としましては、パターンダイヤ、平日、土日とも同じダイヤ、また20分間隔という分かりやすいダイヤにしていきたいと考えています。

しかしながら、どうしてもこの路線が循環ルートであるため、起終点がなく、どこかで調整時間を大きくとることになります。土日のお昼間、ハーバーランドだけではなくて、今ちょうどGNSSで実験をしようとしている弁天町の交差点、それから京橋の交差点ですね、2号線上での渋滞による遅延を、途中の停留所で吸収できるようなダイヤの改良を進めた結果、どうしてもこういう間隔になってしまいます。ご期待に沿えずに申し訳ないのですが、おおむね20分間隔という形で作成をしております。

ただ、今回GNSSの結果で遅延がある程度緩和されるなど、そういうところが見えてまいりましたら、また元の0、20、40という形で、我々としてはダイヤのほうの組み直しを今後もしていきたいというふうに思っておりますので、少しそこについてはお時間をいただきたいと考えております。

以上でございます。

(委員)

パターンダイヤに関しては、引き続きご検討をよろしくお願いいたします。

(委員)

今回の会議の主題である神戸駅への乗り入れの配置計画や、ダイヤ、ルートの変更に関しましては、今までの先生方との議論も踏まえて考えたところ、理想的な姿というのを描きつつも、現段階でできる限りのことを、できる限りの手を打っていらっしゃるということを理解いたしました。

今後、定時性の確保ですとか、渋滞の回避ということ考えたときに、やはりバス停の配置だとかルート変更だけではない、付随するサービスでの対応ということも同時にしっかりと考えていかなければならないのではないかと思います。特にアリーナが開業された後のことを考えますと、以前にもお話をしておりましたが、例えば新神戸駅や神戸駅で降りて、そこからこのバスに乗ってアリーナでのイベントに参加される方々が、スーツケースをそのまま持って乗車されたりすると、それだけでも乗り降りに時間がとてもかかってしまう。荷物の預かり所の増設だとか、あるいはホテルへの宅配サービスをどうするかなど、こういったことも併せて考えていかなければならないと思います。

それから、今後のことですが、車内の混雑状況が見える化してはどうか。20分待ってもこん

な状況であれば歩いたほうがいいね、とか、そういう誘導の仕方もあるのではないかなと思います。

私からは、付随するサービスも同時に考えたほうがいいということで、意見を述べさせていただきました。

(事務局)

ありがとうございます。すみません、特にアリーナについては、バス停をどのように設けるかということまで決まっていないところもあります。ただ、スーツケースの話などは、以前からずっとご指摘いただいていますので、その辺はお客様の動線とかも踏まえながら、引き続き検討していきたいと考えております。

(委員)

今回のルート変更に関してですが、ポートタワーから三宮に帰るというお客さんが結構いらっしゃるの私達も認識しております、逆向きになることは非常に効果的だと思っております。

ただ、ポートループとシティーループで同じところから帰れない、というのが非常に説明しづらくて、今までであればポートタワーの前で降りて、帰りはかもめりあに行ってくださいという説明だったのが、今度は逆になるということですので、観光の立場からすると、同じところに止まってくれているのが理想的だと思っておりますが、今できることであれば、こういう形が非常にありがたいなと思います。

あと、今回の協議会が終わってからになります。具体的にいつからルートが変わるのか、我々のほうは案内所で聞かれたときに御案内しないといけないということを心配しています。

(事務局)

今回のルート変更は、神戸駅乗り入れと合わせたタイミングでやることを考えていまして、また正式に今月末ぐらいにプレスはさせていただきますが、11月8日あたりを目標に調整を進めております。また正式にプレスする段階になりましたらお知らせさせていただきます。

(委員)

ありがとうございます。あともう一点だけご発言させていただきたいと思うのが、今後の部分で、QRで観光案内機能を強化するというので、恐らく観光のページということで、我々が運営しています「Feel KOB E」を想定されているのかなと思っておりますが、ちょっと気になるのが、神戸市全体の情報がぐっと見えるという状況で、バス停ごとの情報がきれいにとれるほうが良い、その辺は案内が必要なかもしれないなど。そのスポット周辺の情報だけが出るわけじゃないという説明の表記が要るんじゃないかなというふうな感覚を持ちました。

(事務局)

ありがとうございます。ご指摘のとおりでございます。現段階では、一旦「Feel KOB E」に飛ばさせていただいてということ想定していますが、以前からあります「次のバス停への

移動」ですね、ここに行くためにはどのバス停に行ったらいい、このバス停に行ったら何がある、といったことは分かるように、何か回遊を促進させる仕掛けを、今後も引き続き検討していきたいと思っております。以上です。

(委員)

いろいろとご説明ありがとうございました。今回のルート変更では、定時性の確保というお話が出ておまして、そういった面では、やむを得ないのかなというところもあります。ただ、御指摘のとおり、神戸側からハーバーランドに行くときに、次の停留所がかなり先というか、もう完全に通り過ぎてしまいますので、そういった乗り間違いが起きないように周知していただければと思います。

逆に三宮側から来る方も、7番はまだちょっと遠いなと思って、気がついたら神戸駅だったというのは悲しいので、「ハーバーランド、モザイクへ行かれる方は7番で降りください」というアナウンスを、ここで降りたらこういうところで楽しめるんだということが分かる形にしてもらえたらと思います。

あとは、やっぱり交通がスムーズにいけるように、いろいろな実証実験の中で、信号制御、あと右折・左折・直進のレーンの見直しとか、そういったところもしていただければありがたいかなと思っております。

(委員)

ハーバーランドから、今まで三宮のほうへ戻っていたのを、神戸駅へ回すということでございます。神戸駅前に入るところですね、今までも十分お気をつけになられているかと思いますが、非常に鋭角のカーブということ、車が長いということもありますし、横断歩道もありますので、くれぐれも事故だけは注意をいただくようお願いいたします。

また、全然気になさらずに結構ですが、せっかくハーバーランド前、往路・復路と同じルートを通るので、ひょっとしたら停留所を探してもいいのかなと思うというところがございます。この前はたしかコーナンさんだったと思うので、なかなか場所はしんどいかなと思いますが、検討の材料で、また何かの機会でもあれば、考えていただければと思います。

あともう一点は、今後、信用乗車制度を検討するというところでございました。実際、車の一番後ろから一番前まで移動すると20メートルぐらいある車ですので、移動するだけでそれなりの時間がかかります、定時性確保ということでも、信用乗車制度というのは非常に有効だと思います。当然、取りそびれの可能性があるのですけれども、一度実験的にやってみられるというのは非常にいいことかと思っておりますので、是非、ご検討いただければと思います。以上です。

(委員)

どんどんルートが複雑になってきて、本来、バスというのは同じルートを走って、降りた停留所の向かい側に反対側のバス停があると一番良いのですが、今回はいろいろ制約もありますし、環状という形になっています。このためどのバス停に行けばどっち方面に行けるんだという案内がやっぱり大事ですね。現時点では、行きと帰りで同じバス停の名前を見つけることが非常に難

しいので、普段バスに乗っておられない方にとっては、かなり分かりにくいと思います。ぜひとも案内をお願いしたいと思います。

それから、ハーバーランドのところで、今の暫定のシティループのバス停が意外と便利だねという利用者の方の反応があるようですが、確におっしゃったように、ここの向かいにバス停があればハーバーのほうから東に向く交通も非常に便利なので、将来的には、ぜひこの辺りにバス停があればなと感じました。

それから、シティループとポートループ、1日乗車券を統合され運賃を一本化されるということですが、何とかもう少し両方がうまく使えるようにならないかと思っています。せっかく一体的にループバスとしてご案内いただいているので、ポートループとシティループの結節するところで、モデル的な移動を提案していただくなど、ぜひとも工夫をしていただけないかなというのが私の感想です。もし何かお答えがあればお願いします。

(事務局)

モデルルートにつきましては、一応パンフレットのほうとかには載せてはおりますが、バス停から次のどこかに行きたくなるような情報発信で、シティループとポートループを両方乗りたくなるような案内は、検討したいと思っております。

あと7番のところの向かいのバス停という話ですが、これは実は昨年度、検討したところではございます。この先のところだと思います。向かって右手側の広がっているところに現在シティループのバス停があり、同じ場所にポートループも停めようと考えてございます。その反対側は、西から来て下っていくところで、かつカーブをしているというところで、非常に見通しが悪いところです。県警さんのほうからは、例えばバスベ이를整備するなど、安全確保できるなら、というご意見をいただいております、一方でメリケンパーク等でイベント、花火大会等があったとき、この辺が歩行者の主動線となっています。その状況で、歩道の幅員を狭めるようなことはなかなか難しいというところもあり、ちょっと難しいかなと今は考えております。また、三井倉庫さんからは周辺の観光バスの駐車場の辺も検討してみても？ということも助言いただいたのですが、なかなか難しいところもありまして、すみません、今のところ厳しいなという状況です。

(委員)

全然構わないです。制限があるのはよく分かります。

(委員)

感想になりますが、これは交通の部局の委員会ですので、当然ポートループにたくさん乗せよということが軸になるわけですよ。でも、もともとこの協議会の初めのほうでもありましたように、今回アリーナという新しいコンテンツが出てくるので、アリーナに行った人をまた違うところに運ぶ、違うところからアリーナに行くという、神戸市の観光の回遊性、流動性をより活発にすることが目的なので、さっき柏木先生もおっしゃっていたように、さっきのQRコードなんかでも、「Feel K O B E」に頼るばかりではなくて、バス停ごととか、乗換えみたいな新しい特設サイトを作るとか、ポートループやその沿線にまつわるものを充実させていくのが、逆

に目的じゃないかなと思っています。ポートループを主軸にした、大きく言うとまちづくりなんですけども、その辺のサービスやコンテンツの充実ということ、先ほど一番初めに部長からありましたけど、連節バスも4年たって周知され始めているし、軌道に乗り始めていると。ルートの変更はあるにせよですね。周辺環境を充実させるコンテンツを含めて、その時期に来ているのではないかなという、ウォーターフロントの開発の進み方を含めて、その辺りというのは併せて議論していく必要があるかなと思います。

バス停が変わったりルートが変わるので、なかなか厄介なところもありますが、それにどうやって暫定的にでもついていけるかというのは、逆に民間が頑張らざるを得ないですよ、この場合は。割とルート変更しやすいというメリットも逆にあったりするんでしょうから、民間側がそこを前提にやっていくしか恐らくないのかなと思ったりはしています。

(委員)

メリケンパーク、ハーバーランド側のバスの運行については、すみません、不勉強で、なかなかコメントが難しい部分があるのですけれども、アリーナからアトアに突き当たるところが、今、信号もない状態で、横断歩道のみになっているので、アリーナが1万人収容となると、歩行者によってダイヤに影響が出るのではないかなというのは、少し気にはなっています。

(委員)

アリーナの退場動線なんですけれども、前回もご説明させていただきましたが、アリーナに来られる方、徒歩で来られる方が約6割、マイカーが3割、あとは公共交通で1割の想定をして、大規模集客施設の立地条例に合わせて、今県警さんらとアリーナの民設民営のNTT都市開発が協議をして、交通処理計画を立てています。

ジーライオンビルの西に行った三差路のところの安全対策だと思いますが、ここはかねてから、アトアがオープンしてからも、信号機設置の要望を地元からいただいて、県警さんにもお願いしていますが、今の交通容量でいけば信号は難しいと聞いていまして、信号がない状態で、アリーナの退場計画を作成してもらっています。基本的には、三宮・元町方面、フラワーロード、京町筋、それからさらにもうひとつ西のほうの鯉川筋のほうに分散させる。来られるときには集中しないのですが、退場されるときは一気に出るので、そこはアリーナの中でブロックの分散退場しながら、あとはそれぞれの交差点に交通整理を設置するなど、退場計画は考えていると聞いています。

質問なのですが、今、第二突堤のアリーナのところで神姫バスさんのバス停の計画をしていたら、アリーナの興行時間が、音楽だと大体18時から20時、バスケットボールは19時から21時とか、夜になります。来る時はバスに乗れるんですけども、帰る時は今の時間帯だとなかなかバスに乗れないのかなと。別途、興行側がシャトルバスを運行するというのには聞いているのですが、ダイヤの検討もされておられるのであれば教えていただきたいなというふうに思います。

(事務局)

アリーナの興行の際のポートループの運行の件ですが、4月に向けまして今検討を続けております。特に退場の時間帯につきましては、一斉に出てこられるお客様が多いということで、極力その時間帯に集中して運行便を出せるように、夜の時間帯のポートループの車両の取り回し、使い方というところは、検討の上でアリーナの開場に臨みたいと思っておりますので、引き続き、議論させていただけたらと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

(委員)

都心のほうでは、ちょうど1年経ちますが、昨年末、11月に、春日野交差点の改良工事を行っております。三宮の中心部を人中心の空間に変えていこうということで、ポートループにとっては、どちらかというとマイナス側の影響になっていますが、車の流れを、周辺の幹線道路、ここで言うと浜手幹線、国道2号のほうに流していこうという取組を行っております。11月末に切り替えを行いまして、その後年末にはJRさんが駅前広場を閉められてということで、三宮の中心部におきましては交通が減ってきている、これは体感でございますが。この7月に都心全体で交通量の調査を行わせていただきまして、今その結果を取りまとめている状況でして、まだ具体的に結果を示せませんが、一定の感覚としましては、浜手幹線のほうに1,000台、2,000台程度は移ってきておるのではないかと思います。

ですので、ポートループの定時性、パターンダイヤをしていくということにとっては、若干マイナスな影響になりますが、先ほどの警察も含めた信号機の対応や、ルートを含めたもので、何とか利用者にとって利便性の高いものが実現していければと考えておるところでございます。

また都市部におきましても、これから道路空間を使いながらの工事が多くなってまいります。今まさにJRさんがこの4月から現場着手されましたし、これから我々神戸市も、JRさんのビルの前からバスターミナルのほうに向けてのデッキ等の工事を行っていきます。バスを含めた交通環境は、これから数年間厳しい状態が続いていきますので、周辺の公共交通の案内は、神戸市の広報部隊を含めて、しっかりと連携しながら、考えながら情報発信を行っていきます。

(委員)

ありがとうございます。都心の状況はそういうことだそうです。

浜手幹線のほうの交通量は大幅増えて、顕著に渋滞が増えたとか、そういう実感はございますか。

(事務局)

実際、山手、浜手それぞれに交通量というのは一定流入しているという印象はございますけれども、運行については現時点でそこまで大きな影響は出ていないと思っております。

(委員)

ありがとうございます。

今回、GNSSで信号制御システム、これはまず実証実験ということで実施していただくこと

になっていますが、県警さんのほうで何かコメントをいただけましたらありがたいです。準備状況等でも結構です。

(オブザーバー)

前回までは、「できる限り早く」と申し上げていましたが、神戸市からの協力を受け、11月中旬に実証実験を行うこととなっています。

(事務局)

現在、実験に向けて神姫バスさんにご協力をいただいて車載器を既に取り付けて、事前調査等をしている最中です。バスの位置情報、速度、バス停間の所要時間等が分かるので、いろいろ情報を集めて、例えば青矢印を延長する時間、バスが近づいてきたからといって通り過ぎるまでずっと青にしておくわけにもいかないので、上限何秒にする、などというところを県警さんと調整させていただいているというところでございます。

ルートが変わってしまうので、「最大2.5分」という効果を資料に書かせていただいておりますが、どのくらい遅れているということを表現するのは難しいなと思っております。

一例ですが、以前のルートで言いますと、この図面の⑧の京橋の交差点を右折するルート、これまででしたらかもめりあから新港町に行くルートにですけれども、こちら大体平均して6分ぐらいかかっていたところが、例えば日曜日でしたら10分近くかかったり、ひどいときだと13分とか14分とかかかってしまうような便もありました。その辺が少しずつ短縮していけるのかなという一方で、混んでない時間もありますので、制御が必要じゃないというパターンもあり得ます。その辺がどういう結果になるか、やってみてというところなんです。その結果を踏まえて、連続する交差点で実施するのか、来年全然違う交差点をやるのか、それとも同じ交差点で制御する秒数を変えるのかとか、その辺を県警さんとお話しさせていただきたいと考えてございます。

(委員)

先ほどのお話の中で、コーナンさんの前はなかなか難しいということと併せて、交差点曲がったすぐの、いわゆる観光バス専用になる駐車場がありますが、あそこの前も以前検討されて、やっぱり難しいという話だったのですが、交差点に近いので、あそこにバス停を設けるのは現実的に難しいというご判断があったのですか。

○事務局（蓬莱）

おっしゃったように、目の前の交差点から非常に近いということもありますし、駐車場等の乗り入れのところからも距離を離すようにというところで、バス駐車場の乗り入れの目の前ということ、その後ろ側にはUmieさんの立駐からの出口もありますし、その辺の距離的なもの、離隔が取れないということがネックになっています。

また一案としまして、駐車場の中を突っ切るような案も考えさせてもらったんですが、ここはちょっと高低差があり過ぎまして、向こう側にうまく取り付くような勾配を取ろうとすると、もう駐車場の真ん中に坂道を造っていかないといけないような形で、難しかったというところがございます。

(委員)

そのぐらいのエリアにあると、行きも帰りもちょうどいいのかなという、素人ながらの考えなのですが、またいろいろと知恵を出しながらやっていけたらと思います。ありがとうございます。

(事務局)

要望は、事務局の中でもいろいろ話をさせていただいています。ハーバーランドについては、私どもでもできれば、新港町・三宮行き方面のバス停は欲しいと思っています。特に観光バスの駐車場の前のところですね、あそこが一番いいと思うのですが、観光バスの駐車場の入り口ということで、例えばこの入り口をもう少し北側に集約して、バスベイみたいな寄りつけるような形になると、止めれるか、どうか、今後そういったところも検討できればと思っています。そこはまた皆さんのいろいろお知恵をお借りしながら検討いたします。

それと、後ほど申し上げようと思っていたのですが、アリーナのバス停ですね、いまだ検討中ということで、いろいろこれから関係者の皆様と協議してまいります。通常の路線バスでしたら必ず毎日同じコースを走るという形になるのですが、興行の日だけのアリーナのロータリーに乗り入れる、となると、お客様にどういうふうにして分かりやすくできるか、工夫が必要と考えております。シャトルバスからできるだけ路線バスのほうにシフトしようかというようなお話もいただいていますので、私どもできる限りのことをやりますので、運行会社としての意見も聞いていただければと思っています。

あと1つ、ルートは、今回で一旦完成形になりますけど、三宮駅の周辺のバス停ですね、特にアリーナができますと、アリーナから三宮のほうに戻ってきますと、センター街のところ、13番のところに降車という形になります。そこからJR、地下鉄、阪急、ちょっと歩かないといけません。これは都心再整備の一環のお話だと思いますが、できるだけ駅へのアプローチがしやすいように、JRの高架下のところにポートループの降り場みたいな形でできれば、お客様の利便性というのは飛躍的に上がっていくと考えております。ルートは一旦完成しますが、バス停の配置につきましては、これからまだまだ検討の余地があると思っています。以上です。

(委員)

ありがとうございました。

ポートループは、冒頭のお話にございましたように4年目ということですが、1つの路線でこれだけ皆さんからいろいろ意見をいただきながら検討を進めてきた例はあまりないと思います。これまでバス停の位置、ルートの変更などを積み重ねてきましたし、今後も信号の制御や信用乗車の導入など、沿線の皆さんの御協力も得ながら日々進化していくのではないかと思います。

来年はいよいよアリーナの開設、それから大阪・関西万博がいよいよ開幕ですので、大きな需要の変化が起こると思いますので、この残された半年間、できる限りの準備対応をしていただきまして、より一層、ポートループもシティループも含めて、便利で快適な公共交通機関として大いに役割を果たしていただけるよう、関係の皆様方のご協力を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、大変熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

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いたしまして、誠にありがとうございました。本日いただきましたご意見を参考にさせていただきます。今年度後半も気を引き締めて取組を進めていきたいと思っております。

次回の協議会でございますけれども、スライドに記載もしておりましたが、2025年3月の開催を考えてございます。本日も話題になりましたアリーナが開業目前の時期でございますので、アリーナ前のバス停につきましても一定形となっていることと思っております。そうしますと、一通りのハード整備が終わることになりますので、次回の協議会では、この4年の振り返りと申しますか、ポートループの本格運行から、これまでの評価のようなことも含めて検証させていただきたいなというふうなことを考えてございます。よろしく願いいたします。

(事務局)

本日は、本当にお忙しい中、皆様お集まりいただきましてありがとうございました。また、本当に建設的なご意見を頂戴いたしまして、これからまた力を入れてやっていかないといけないと思っております。

現状、神姫バスのバス事業の収支につきましても、コロナの回復途上というところで、まだお客様もコロナ前の9割という形でしか戻ってきておりませんが、何とか設備投資を抑えながらやっております。ポートループにつきましても現状赤字ではございますが、神戸駅の乗り入れ、来年度のアリーナ、本当に巻き返しの大きなチャンスだと捉えております。GNSSであったりとか信用乗車、こちらにつきましても、お客様の利便性というところで不可欠だというふうに思っておりますし、ポートループがほかの公共交通の見本、象徴になりますように、引き続き皆様のお力添えを賜ればというふうに思っております。

本当に本日は熱心なご議論をいただきましてありがとうございました。

(事務局)

それでは、これをもちまして閉会とさせていただきます。

本日は誠ににお忙しい中、ご出席をいただきましてありがとうございました。