

第3回協議会 意見要約と事務局見解

1. 本格運行に向けた協議状況について

<ダイヤ・サービス>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>定時制・速達性を確保した上で、利用しやすい運行間隔にしていく事が重要。</p>	<p>昨年度のプレ運行の結果から、定時性が確保できるダイヤ設定に努める。 運行間隔については、今後のピーク時の需要も見ながらわかりやすい運行を考えていく。 速達性については、バス停への発着の改善を図る等、利便性の高い運行となるよう取組を行う。</p>
<p>神戸駅・新神戸駅の乗入れを引き続き検討し、それに合わせたルート・バス停の設定も引き続き検討すべき。</p>	<p>交通結節点への乗入れは重要であり、ルートも含めて、神戸駅・新神戸駅への乗入れを検討していく。</p>
<p>交差点での安全な交通処理や駐車車両がある事を前提とした走行空間の確保など、連節バスが安全に走行できるように検討すべき。</p>	<p>運行においては、安全面を最優先に考えたい。また、駐車車両との接触がないよう、バス停の設置を工夫するなどの対応を行う。</p>
<p>磯上公園を経由するルートやバス停の設置は三宮南地区として望ましい。</p>	<p>貿易センターから三宮までのルートについては、バス停の設置も含めて、まだ整理すべき課題がある為、本格運行に向け、交通管理者を含めた関係者との協議を進めていく。</p>
<p>新しいまちづくりエリアの計画との連動を今後図っていく必要があると考える。また、既存のまちづくりエリアの更新の機軸となり得るのかの検討を行っていく必要があり、特に、バス停は、人とエリアの結節空間なので、詳細な位置やその新しいあり方については、戦略的な検討が求められると考える。</p>	<p>シティーLOOPやコベリンを含めた結節機能の拡充や、人が憩う空間の創出など、今後のまちづくりを進めていくエリア・箇所においては関係者との連携・調整を図っていきたい。</p>
<p>神戸は夜間景観に配慮したまちであり、ナイトタイムエコノミーの促進の観点からも夜間の運行について検討できないか。</p>	<p>ナイトタイムエコノミーの促進は、バスだけでは実現が難しい課題であり、管理者や周辺施設等の関係者含め議論を進めていきたい。</p>

< 走行環境整備 >

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>連節バスがスムーズに走行できるよう、走行環境の整備を進めることは重要であり、優先・専用レーンや専用の通路空間の確保、優先信号を検討すべき。</p> <p>将来的に BRT 化、LRT 化を目指すなら、交差点も含めた道路空間の再編、交通管理のあり方について、継続的に検討が必要である。</p>	<p>優先信号や専用レーンなどのバス優先・専用の走行環境の整備は、既存交通への影響を含めて検討する必要があるため、開業当初から取り組むことは難しいが、引き続き、道路管理者や交通管理者とも協議を進めて行く。</p>

< バス停 >

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>ポートタワー前では、東行き西行きのバスが1箇所のバス停に停車する課題がある。方面別に2箇所設置することも含めて検討頂きたい。</p>	<p>令和元年度のプレ運行時には、行先を間違えやすいというご指摘を頂いていた。方面別に乗場を分けることや案内を工夫すること等、対策を検討したい。</p>
<p>神戸に宿泊する来訪者のための宿泊施設近くのバス停や今後発展する可能性があるエリア（磯上公園等）へのバス停の設置を検討してはどうか。</p>	<p>バスの利用が見込まれる効果的な位置へのバス停設置を考えていきたい。宿泊施設に関しては、送迎バスを運行されているケースもあるので、連節バスの必要性や連携が可能か等、ヒアリングを行っていく。</p>
<p>バスがバス停に発着しやすくするための対策が重要。 また、バス停周辺のバリアフリー対策についても留意すべき。</p>	<p>昨年度のプレ運行では、路上駐車によりバス停への正着が難しい箇所があった。現在、道路・交通管理者とも調整し、路上駐車対策やバス停位置等の検討を進めている。バス停の整備にあたってはバリアフリーにも配慮する。</p>

<連携・乗車券>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>駐車場と連携しパーク&ライドの推進を図り、都心での回遊を促進することを検討できないか。回遊・滞在の増加は、商業的なポテンシャルの向上にもつながる。</p>	<p>駐車場との連携が可能となれば、連節バスの利用者増加とともに、マイカーの減少を促進させる効果が考えられる。連携が可能か、関係者と協議を図っていく。</p>
<p>沿線施設との連携については、ハーバーランドや神戸海洋博物館、ポートタワー等の施設に加え、様々な分野の企業とも連携を図るべき。</p>	<p>沿線施設との連携については、ウォーターフロントのエリアを中心に、様々な施設・企業に声がけし、観光・通勤目的問わず、幅広く連携を考えていきたい。</p>
<p>通勤需要に対して、定期券、回数券等を発行し割引ができないか。その他、年間パスや、回数券など検討できないか。</p>	<p>連節バスは通勤需要も見込まれるため、定期券は発行する。その他、回数券・割引等については、需要や沿線施設等との連携と合わせて考えていきたい。</p>

<シティー・ループ>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>シティー・ループと連節バスとの連携について、1日乗車券の共通化や相互の割引等を進めてほしい。 また、相互に乗り間違えないように、バス停の使い方や名称などに注意することが必要。</p>	<p>双方の利用者増加や回遊の利便性向上のため、乗換を踏まえたダイヤの調整や共通1日乗車券や各種割引について調整を進める。 また、利用者が間違えて乗車しないよう、分かり易いバス停の表記方法等を検討する。</p>
<p>将来的には、両者の運行ルートなど役割分担を考えていくことも必要。</p>	<p>運行開始後は、それぞれのバスの利用状況を踏まえて、役割分担を検討していく。</p>

<乗降方法>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>定時制を確保し乗り降りの抵抗を小さくし使いやすい乗物としていくため、安全面を確保した上で全扉から乗降できる信用乗車方式を採用すべき。また、信用乗車方式の採用にあたっては、多客が想定されるバス停で乗降を指導するなどを考えてはどうか。</p>	<p>BRTやLRTといった新たな公共交通の導入可能性の検討の一環という点では、信用乗車方式は重要な検討項目の1つと認識している。</p> <p>信用乗車方式では、システム対応等の費用面や、後車払いの際の不正の確認等に課題があり、すぐに実行することは難しいが、実験等により、安全性や利用者の認知も含めて、信用乗車方式の実現可能性について検討していきたい。</p>

<PR>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<ul style="list-style-type: none"> ・沿線企業や教育委員会等との連携を図るとともに、その様な連携が適切に表現できるキャッチコピーを創り出してほしい。 また、乗換案内等を工夫し、ハーバーランド等へダイレクトにアクセスできる交通手段として、PRに努めるべき。 ・来訪者の目に留まることを意識し、わかりやすい運行ルートや乗場への動線となるよう工夫すべき。 ・知名度、認知度が重要であり、市民が運行開始を心待ちにするようなPR展開をすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線企業や教育委員会等との連携を進め、ウォーターフロントや新港町の賑わいと一体でのPRを検討し、直接の交通手段と知って頂くPRを行っていく。 ・デザイン性の高さを活かすことや、視認性の高いバス停、駅からの動線等を意識した案内サイン計画など整理し、わかりやすく使いやすい交通をめざしていく。 ・車両完成時やプレ運行など、本格運行までの各段階に応じたイベントを検討し、それらを通じて知名度、認知度の向上に努める。

2. トータルデザインについて

<バス停>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>バス停の機能（バスロケーションシステム、Wi-Fi、夏場のミスト等）の充実を図るとともに、バス停によっては沿線施設との連携を図り、待合室等の整備を検討すべき。</p> <p>新港町はこれから高層住宅や商業施設、水族館などが新設されるので、機能を充実させていくべき。</p>	<p>バス停については、周辺状況に応じて、バスロケーションシステムだけでなく、Wi-Fi等の機能付加の他、憩い空間の整備を考えていく。他都市の事例も参考にしながら、その他、効果的な機能の付加を考えていきたい。沿線施設と連携した待合空間等の整備については、バス停周辺で予定されている再整備等と連携を図り、その実現に向けて協議を進める。</p> <p>バス停によっては、今後の状況の変化を踏まえ移設を予定している（三宮駅前、新港町、ポートタワー前、ハーバーランド）ものもある。それらのバス停については、移設後に適切な機能の付与を考えていきたい。</p>

<車両デザイン>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>優れたデザインの車両が走行すれば、沿道のまちなみが美しくなっていく相乗効果も期待される。</p> <p>バスは神戸らしさのある街並みに適したデザインとし、そぐわない広告ラッピングは控えてほしい。</p>	<p>車両デザイン（内装・外装）は、新しい風景を創出するようなカラーリングや素材を設定し、走行する空間と調和するデザインを考えている。</p>

<その他デザイン>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>各種デザインの採用にあたっては、大きなコンセプトをベースに、市民参加型でデザインを募る形にできないか。</p> <p>また、乗務員の制服やチケット等、様々なものをトータルデザインに採用してほしい。ウォーターフロントへ向かうバスとわかり、親しみを持ってもらえるデザインにしてほしい。</p>	<p>トータルデザインについては、大きなコンセプトを定めた上で、PRも含め関係する様々な項目を取り入れていくことを検討している。また、今後、路線名とロゴなどは、市民や関心ある方にも参加頂く方法を検討する。</p>

<広告>

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>ネーミングライツ等による運賃外の収入を検討すべき。</p>	<p>神姫バスにて、現在、ネーミングライツは新港町で行っており、本格運行にあたっては、ネーミングライツの活用や、その他収入を得る方法を考えていきたい。</p>

3. 令和2年度プレ運行について

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>新型コロナウイルス感染症の中、感染予防を図る対応を取りつつ、モニターを募るなどして、一定の利用者を確保する検討が必要。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の予防を図りつつ、頂いた意見も参考にしながら、利用者確保に努める。</p>
<p>SNS を利用した発信など、若い人たちにも関心を持ってもらえる工夫を考えるべき。</p>	<p>これまで行ってきた PR に加え、神戸市や事業者などの SNS を利用した広報展開も行い、幅広い世代への PR を考えていきたい。</p>
<p>プレ運行に合わせ、連節バスの展示や沿線開発との連携、小学生などを対象にしたイベントによる PR に努めるべき。</p>	<p>プレ運行や車両完成時の機会に合わせて、車両のお披露目や小学生や家族連れを対象にした PR など、多くの人の目に留まるようなイベントを企画し、有効な PR に努める。</p>
<p>連節バスを運行している他都市と連携し、新たな都市交通手段として認知度を高める。</p>	<p>PR の一つの手法として検討を進める。</p>
<p>これまでのプレ運行と同様に、シティー・ループとの連携を図るべき。</p>	<p>シティー・ループとの乗換利便性が高まれば回遊できるエリアが広がる。乗換利用者にとって分かりやすく利用促進に繋がる連携を図る。</p>
<p>既存の連節バスについても、トータルデザインを踏まえた工夫があればよい。</p>	<p>プレ運行に既存の連節バスを活用する際には、トータルデザインをどのように反映していくか考えたい。</p>

4. 今後のスケジュール、その他

委員意見要約	事務局 見解・回答
<p>運行開始後のコロナ対策について考えておく必要があるのではないか。</p>	<p>コロナ対策としては、常時車内換気の徹底・乗客へのマスク着用のお願ひ・乗務員のマスク着用の徹底・定期的な車内消毒を行うなど、3密にならない工夫を考えていきたい。</p>
<p>対面会議が可能になれば、会議の間隔を詰めて回数を増やすなど、十分に協議できなかつた時期のロスを取り戻してほしい</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の発生状況を踏まえ、できるだけ委員の意見をいただけるよう、会議の開催について考えていく。</p>
<p>4月から6月の2台運行と7月からの4台運行では、ダイヤ変更などで乗客に混乱が生じない工夫など十分な検討が必要ではないか。</p>	<p>運行ダイヤの変更により利用者の混乱が生じないように周知を図るとともに、わかりやすいPRにも努めていく。</p>
<p>シティーループ、コベリン等との連携が必要とされるが、単なる結節地点を設けるだけでなく、具体的にどのような利用形態が想定しうるのか、シミュレーションする必要がある。</p>	<p>シティーループ、コベリン等の利用実態を確認し、乗客が利用しやすく、わかりやすい交通手段となるように連携について検討を進めていきたい。</p>
<p>運行を契機に都心地域における新たな交通システムの構築に向けた議論を加速させることが重要</p>	<p>連節バスの運行を通し、課題の把握・整理を行い、BRT・LRT等の新たな公共交通の導入可能性の検討を進めていきたい。</p>