

第3回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会
【議事要旨】

1. 日時

令和4年2月8日（火）15:00~17:00

2. 場所

神戸市勤労会館 2階 多目的ホール

3. 出席者

有識者

小谷 通泰	神戸大学 名誉教授
織田澤 利守	神戸大学大学院工学研究科 教授
柏木 千春	大正大学 社会共生学部 公共政策学科 教授
清水 苗穂子	阪南大学 国際観光学部 国際観光学科 教授
横江 友則	一般社団法人 グローカル交流推進機構 専務理事

山上事業者

池田 淳八	八光カーグループ 会長
宮西 幸治	六甲山観光株式会社/六甲摩耶観光推進協議会 代表取締役社長
野澤 俊博	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部長
藤田 修司	一般財団法人 神戸すまいまちづくり公社 企画課長

経済界

津田 佳久	神戸商工会議所 常務理事
-------	--------------

関係行政機関

大塚 賢太	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長
片田 一真	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長
川又 淑史	国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官
原田 穫嗣	神戸市 企画調整局 交通政策課長
樋野 創	神戸市 企画調整局 未来都市政策課長
栗山 明久	神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長

4. 議事次第

- 1 開会
- 2 出席者紹介
- 3 議事
 - (1) 前回の議論を踏まえた交通施策
 - (2) 交通施策の具体的内容
- 4 閉会

5. 議事要旨

【意見・質疑応答】

3 議事

(1) 前回の議論を踏まえた交通施策

○委員

- ・パークアンドライドにおいて、活用する駐車場はどこを想定しているか。

○事務局

- ・現時点で確定的な場所として申し上げることは難しいが、大規模な駐車場等が候補になると考えている。東側からガーデンテラス、グリーンア、ビジターセンター、現時点では駐車場がない丁字ヶ辻の交差点、六甲山牧場、掬星台駐車場などである。今後、パークアンドライドの社会実験などを実施しながら、どこの駐車場にどれぐらいのパークアンドライド需要が繁忙日に見込まれるのか精査し、その上で必要なボリュームを必要な箇所に整備していきたいと考えている。この辺りは、議事2において改めてご説明する。

○委員

- ・中期、長期はどれぐらいの時間軸か？

○事務局

- ・短期から中期に移行するのは2,3年後の2024,2025年あたり、中期から長期に移行するのは5年後の2027,2028年あたりと考えている。

(2) 交通施策の具体的内容

○委員

- ・考え方の方向性をまとめて頂きたい。六甲山の活性化のために、市民の方々が如何に六甲山へ来ていただくかというのが1番のテーマ。渋滞により市街地から山上に車でアクセスできない日が年に何日あるのかという実態調査は行っているか。場所や日数などは押さえているか。

○事務局

- ・これまでに提示しているが、ビッグデータを用いたコロナ前の令和元年最繁忙期である5月の渋滞の実態は押さえている。また、そのデータを元に推計した年間渋滞発生日数は年間概ね35日程度である。

○委員

- ・その数値は実態とは異なる。場所はどうか。

○事務局

- ・場所は、六甲ガーデンテラスや牧場、新六甲大橋あたり。

○委員

- ・山上での2か所のために、また1年間で数日のために、大掛かりな投資や山上の小型バスは必要なのではないか。それであれば、現在のバス路線をもう少し充実し、掬星台から六甲山までの回遊性を向上させる方が良いのではないか。
- ・2か所のために来訪者が年間の一時だけ困るということであって、そのために山上へアクセスできないということではない。
- ・マイカーを所有していない方にとってもアクセスしやすい方法を考え、山上へのアクセス性を向上させる必要がある。

○事務局

- ・山上への交通分担率はマイカー7割、公共交通3割だが、渋滞発生日以外は7割のマイカー利用者はスムーズに市街地からアクセスでき、山上を移動できている。ついては、渋滞発生日以外は今まで通り自動車アクセスしていただいて良いと考えている。
- ・摩耶山での小型電動バスは、現状の需要において、路線バスほど需要がないということが関係している。また、市街地からのアクセス改善や摩耶山掬星台の再整備等も時間を要することを踏まえ、まずは現状の需要に合わせるために、路線バスから小型バスに切り替えても問題ないと考えている。ただ、牧場～ガーデンテラスは繁忙日や土日祝に需要が多いので、現状の路線バスのサービスをより良くするための再編を提案しているところ。

○委員

- ・摩耶山と六甲山の一体的な活性化なのか、すみ分けなのか。

○事務局

- ・一体的に活性化を図っていく。

○委員

- ・であれば、アクセスを1本にしないといけない。乗り換えはありえないのではないか。

○事務局

- ・現在の需要では六甲山側から牧場で止まっているので、路線バスは牧場ぐらいまでになってし

まう。ただ、そこで交通を切ってしまうのではなく、グリスロのような小型の交通と路線バスの乗り継ぎがスムーズにできるように考える必要がある。

○委員

- ・ 一体化しようとして無理矢理つなげているのではないか。需要が無い所に移動させる必要はないのではないか。牧場より南はなかなか人が行かない。夜景目的での掬星台の来場者をわざわざ六甲山側まで移動していただくことを強いても、無駄な投資や議論になるのではないか。

○事務局

- ・ 当検討会は、大きく2つの考え方がある。1つ目は、交通分担率において自動車が公共交通よりも高い中で、自動車の人は繁忙日の渋滞に対してどう対応するのか。2つ目は、公共交通でアクセスする方の利便性をどう高めていくのか。
- ・ その中で、山上の路線バスについては、六甲ケーブル山上駅から掬星台までの間を六甲摩耶スカイシャトルバスが1時間に1本~2本、六甲ケーブル山上駅から六甲有馬ロープウェー山頂駅までの間を六甲山上バスが1時間に3本程度運行しており、本数に偏りがある状況になっている。また、六甲摩耶スカイシャトルバスは、牧場までの需要はかなり多いが、牧場から南への需要はかなり少ない状況になっている。
- ・ そこで、今回のご提案として、中期的には当面の対応として今の需要に合わせた再編、長期的には摩耶山掬星台の再整備等を踏まえた再編という二段階の提案を行っている。まず路線バスを牧場で折り返すことにより、牧場までの間はバスの本数が増やせるのではないかと。このことについては、バス事業者と今後調整が必要。一方で、牧場から南側の需要も一定はあるため、そこは摩耶山を楽しんでいただくに相応しい交通モードを新たに入れてはどうかと。ただ、それで終わりではなく、摩耶山掬星台の再整備等を踏まえると、長期的には掬星台と六甲山側を繋ぐことが重要になってくる。

○委員

- ・ 年に数日の2か所の渋滞のために、大きな駐車場を用意、増設して公共交通に乗り換えていただく、このようなことを車での来訪者が行うのか。無料だとしても乗り換えという手間が発生する。しかも数キロのために。

○事務局

- ・ 増設はあくまで1つの可能性であり、必要ないという結論もありうる。例えば、繁忙期にあまり利用されていない既存の駐車場を上手に活用し、そこから公共交通で移動していただくとか。その際、公共交通や駐車場の料金を安くする等の繁忙期における料金施策などで対応できないか。それでも足りなければ、必要な箇所に増設するという事も考えられる。この辺りは、実験を行いながら可能性を検討していく。
- ・ 2か所での渋滞発生日は少ないかもしれないが、他の自動車や公共交通にまで影響を与えているので、いかに乗り切るかという視点で1つのアイデアとしてご提案している。他のアイデアもあれば、考えていきたい。

○委員

- ・ まさに本質的な議論。閑散期にパークアンドライドを行うかは疑問だが、そのパークアンドライドに何か魅力的な要素を加えると、パークアンドライドをベースとしたさまざまな交通行動

を生み出す可能性はある。山上に膨大なパークアンドライドの駐車場を整備して、車から公共交通に乗り換えるのは難しいが、既存の駐車場を使ってパークアンドライド利用を促すことは、1つのオプションとしてあるのではないか。

○委員

・その目的であれば、面白い。

○委員

・そもそも道路の容量にそこまで余裕があるわけではないので、どうしても車で移動したいという人たちが受け入れられるような方法として、パークアンドライドは十分可能性がある。検討価値は十分あると思うので、オプションとして引き続き議論できれば。

○委員

・例えば、ハイカーが多い現状を鑑みて、ファミリーでのハイキングを楽しんでいただくために、山上まで車で来て、半日ハイキングを楽しむという目的で、駐車場を用意するのであれば分かる。しかし、年に数日の渋滞のために色んなところに駐車場を整備して、公共交通に乗り換えていただくというようなことは、理論的には良いかもしれないが、現実的ではない。

○委員

・自然豊かな場所にわざわざ駐車場を設けるのかという議論にもなる。

○委員

- ・郊外型のショッピングセンターは莫大な駐車場を備えていて、車でアクセスすることの安心感があり、それが集客の売りになっている。一方、六甲山はいつどれくらい混むか分からないという意味で、そもそも行くか行くまいか迷うという弱点がある。繁忙期に集客しきれておらず、例えば、ガーデンテラスやグリーンシア等の目的施設の駐車場を平面から立体にする等で容量を広げられればいい。余地が全くないわけではないと思うが、そのためには莫大な投資が必要で、コロナで苦しいことを考えると、補助金等の支援があると良いのではないか。まずは、目的施設の収容力を上げることが必要ではないか。
- ・一方で、車に負けない公共交通事業を考えていく必要がある。例えば、公共交通自体の魅力度をどうやって上げるか、どうやって乗ること自体を目的化させるか等も考えていかなければならない。
- ・摩耶山側においては、目的施設が六甲山牧場しかないこともあり、今の公共交通サービスにつながっている。利便性が悪いと行きたくないとなるが、利便性が良いと行きたいと言われるとそうではない。目的施設や目的性のあるものを生み出す必要がある。活性化のためには、六甲山エリアだけでなく、摩耶山エリアでも魅力のあるコンテンツを生み出していく、既存のものを開発していくということが必要。
- ・六甲摩耶スカイシャトルバスは現在2社の共同運行だが、仮に1社になった場合、均一運賃や共通運賃、IC化等、利便性を持った運用システムに変えていくことの検討も必要。六甲山は現金がないと動けないという弱点もあるため、デジタル化は必要。そういったシステム投資の後押し等も考えていただきたい。

○委員

- ・バス事業者の事業環境は非常に厳しい。山上の路線バスについても、経費を賄うだけの需要はなく、収支としては厳しい。運賃を安くすることは利用者にとっては良いことだが、事業性も含めた検討が必要。また、輸送資源は限られているため、全てのご要望にお応えできない。輸送資源を利用者が最も必要としているエリアに当てていくことになる。
- ・MaaS についての提案内容は非常に多岐に渡り、複雑な仕組みになっている。この仕組みを山上事業者と交通事業者だけで作り、運用するのは荷が重い。一定の支援や仕組み作り、販売方法、特に WEB での販売方法等、そういったところも含めてしっかり考えていく必要がある。

○委員

- ・利便性や採算性の指摘もあったが、実証実験の検証を行いながら方向性を固めていけたらいいのではないか。
- ・駐車場については現状追認だけでなく、パークアンドライドの魅力や目的施設等を新たに作り出していければ、活性化につながる。
- ・次回議論する市街地からのダイレクトなアクセスが、どこからつながるかによって条件は変わってくる。集客力の向上や実証実験での検証、両方で議論する必要がある。

○委員

- ・検討会の取りまとめのアウトプットとして、誰がどういうシチュエーションで六甲山に来るのかを潜在的な方も含めた利用者を想定した上で、どういう行動を取るかという中で、今回の提案がどのように効果を生むのかという視点でまとめてはどうか。マーケティングの企画書の書き方が参考になる。
- ・IC 化の話は非常に重要。
- ・エコファミリー制度は六甲山・摩耶山の交通でどのように運用されているのか。

○事務局

- ・エコファミリー制度は神戸市交通局の取り組みであり、市バスと市営地下鉄が対象。山上の交通は対象外。

○委員

- ・エコファミリー制度は良い取り組みで、どこに行くにもすごく助かる。逆に言うと、エコファミリー制度が対象外というのは、その交通機関に対する心理的障壁になりうる。小田急電鉄がかなり思い切った方法で子どもを優遇する仕組みを作り、まちを活性化するということに取り組んでいる。原資をどうするのかということもあるが、民間の交通事業者が公共交通ということで広く検討していくとより良いのではないか。

○委員

- ・六甲山の将来像、摩耶山の将来像を起点に交通のあり方をまとめ直しているが、摩耶山側はリンクできているか。摩耶山は、眺望を軸に歴史や文化、自然を活用して賑わいを作るとというのが将来像であるが、それに対応した交通のあり方になっているか。例えば、移動自体、空間自体が目的となる交通環境が正しいのか。もっと眺望を楽しんでいただくためにはどういう交通であるべきか、あるいは歴史や文化に山を訪れた人が没入できるようなモビリティのあり方はどうしたらいいのかという視点で考えてはどうか。

- ・ エリアマネジメントの機能強化は非常に重要。山上の駐車場の満空情報の発信によるコントロールタワーの役割もエリアマネジメントの重要なところではないか。デジタルで対応することも考えられるが、デジタル化までの間はアナログで駐車場の満空情報をコントロールする人的な仕組みづくりが必要。その他、やるべきことが様々ありそうだと思う。

○委員

- ・ 繁忙期における車での来訪者への対応は難しい。ただ、渋滞や駐車場の待ち状況を見て、帰ってしまう方がいると考えると、取りこぼしてしまっており勿体ない。ただ、全員が公共交通を利用するわけではないが、パークアンドライドがあれば、また公共交通の利便性が上がれば、これまで取りこぼしていた層を取り込めるかもしれない。そのように考えると、車と公共交通を総合的に考えて、まとめて需要を保っていき又は伸ばしていくことが必要。
- ・ パーソナルモビリティはただ移動するだけでなく、乗ることの楽しみが含まれている。スポーツ的な性格も自然を楽しむという性格も備えており、何かハード施設を整備しなくても、そういった楽しみを提供できる。このような新しいモビリティを体験するということで、摩耶山に新たなニーズを作ることが出来るのではないか。
- ・ 六甲山側の交通においては、スマートシティ構想の進捗やそれに伴う新たな需要の発生等も考えていく必要がある。
- ・ エリアマネジメントは重要。組織として機能するまでに長い時間を要する上に、地域も行政も関わる必要がある、多くの既存の組織との関わりも出るので、今から考えていってもいい。最初から大きな組織でなくてもいいが、既存の組織が1年に1回と2回とかでいいので会合ができる、課題や将来像を市民レベルや今働いている方のレベルで話し合う機会を設けることが大事。その上で、将来のことを考える組織に発展すれば、エリアマネジメントにも繋がり、キーパーソンも出てくるのではないかと思う。

○委員

- ・ 当検討会の目的は、六甲山・摩耶山にいかに来ていただくか。そのことに対して交通は手段ではない。ビジョンは作り手側のイメージであり、世間や顧客にどのように訴えていくかで考えると、前回でも議論に出たテーマパークとして打ち出していく必要があるのではないか。わくわくするようなエリアである打ち出し方にした方がいいのではないか。六甲山と摩耶山がどれだけ離れているか、どこに何があるか、一般の人はイメージできない。しかし、テーマパークと捉えるとゾーニングが出来る。例えば、アドベンチャーゾーンやサイレントゾーン、あるいはモビリティゾーンとか、可能性は色々と膨らむ。ゾーニングをして、どんな体験ができるかということを整理して見せていくと、色んな方に来ていただける。その上で、モビリティの配置などの整理が必要。六甲山牧場から掬星台の区間に新たなモビリティというご提案があったが、移動手段としての見方の他、1つのモビリティのアミューズメントスペースという見方も出来る。子どもたちも広く長い道路を珍しいモビリティに乗って移動することは他では出来ないのも、そういう楽しめるエリアとしても良いのではないか。
- ・ 山上はIC化が遅れているが、今更IC化に取り組まなくてもいいのではないか。ICカードは鉄道を中心に開発されてきたカードであり、改札機などインターフェースがないと通れない。バスやケーブルは人による対応が可能なので、紙券でもよい。MaaSの本質は企画券であり、それを

デジタルでどうするかだけの話で、目新しいものではない。グリーンチケットは磁気券だが、交通も施設も使い勝手が良く、全く問題ない。また、MaaS はサービスとして既にいくらでもあるので、システムそのものを開発する必要はなく、来年から取り組もうと思えば取り組める。難しく考えずに、来訪者にとって便利なサブスクリプション料金でサービスを提供するという整備をすればよい。こういった出来ることをどんどんやっていってはどうか。

○事務局

- ・駐車場整備に対する補助について、今後の検討が必要だと考えている。国の補助金を活用する際は、エリアとしてのまちづくりの計画を策定し、その中で駐車場整備の位置づけを行う必要がある。そういったことを踏まえながら、現状混雑しているところに対してのケアについて引き続き検討していきたい。
- ・MaaS は、公共交通利用者も車利用者も六甲山・摩耶山を移動するだけでなく、観光施設や飲食店等での様々な行動の利便性が上がっていく取り組みなので、具体的な進め方については今後も委員のご意見をいただきながら考えていきたい。
- ・エコファミリー制度を山上の交通事業者に適応するには交通事業者との協議が必要だが、エコファミリー制度でないにしても、例えば MaaS の中で如何に利用者が公共交通を使ってお得に移動できるかを考えたい。ただお得と言っても、安くしすぎると事業者としても事業性の課題があるので、その辺りのバランスを考えていく必要がある。
- ・摩耶山の交通ビジョンのご指摘についても、摩耶山の性質も踏まえて今後も引き続き検討していきたい。

○委員

- ・ここ 2 年前後で山上が大きく変わりつつあることを共有したい。光ケーブルは昨年末にほぼ全て開通し、これにより空き家を活用したワーケーション施設が増えた。また、ホテルやグランピングの新規申請も多くあり、有名な事業者の申請も上がっている。サイレンスリゾートでも 2 年後にはホテルの計画をしている。さらに、老朽化した別荘を買い取り、建て替えという案件も多くある。文化活動でも、六甲ミーツアートを中心に根強い人気があり、山上の事業者は期待している。あと、ハイカーや自転車での来訪者も増加しており、その関連でイベントを開催してもかなりの参加者がいる。
- ・これまでの六甲山から大きく変わりつつある中で、民間企業と行政機関が連携して活性化をしていかなければならないという思いが芽生えてきたと思う。そのためには、アクセスが非常に重要。ライフラインなので、タイミングを逸することなく早くアクセス改善していただきたい。

○委員

- ・ますます交通需要が増えるわけで、交通システムに対する期待が出てくると同時に、備えが重要になってくる。

○委員

- ・未来に希望が持てる話。ワーケーションは新しいライフスタイル。通勤客が減りつつある中で、白浜や宮崎などは色々な所からワーケーションを楽しむ需要が増えている。六甲山は市街地からそこまで遠くなく丁度いい位置関係で、場合によっては夜に三宮に食事に行くこともできるので、山上の交通機関と山上までの交通機関を、例えばワーケーションの家賃に含めて考える手

もあるのではないかと。そうすると、交通事業者として一定収入が出てくる。利用者からしても、六甲山上で住むことで、サブスクで三宮に出るとか、山上の交通を自由に乘れるとか、そういうサービスを享受できることによって、住む人が増えるのではないかと。若い世代が住むと地域が活性化する、活性化するとインバウンドの方も受け入れられやすくなる。ワーケーションを活かした1つのモデルが六甲山で出来る可能性があるのと、積極的に取り組んでいってはどうか。

- ・公共交通の乗客が減れば運賃を上げるという話が出たが、交通費のほとんどが固定費であるわけで、1人乗っても10人乗っても固定費が発生する。つまり、運賃がサブスクで下がったとしても、運賃×利用人数の値が収入になるので、利用者にとって利用しやすい料金設定が出来ると、利用人数が増える。そうすると、交通に乗っても乗らなくても、サブスクによる一定の収入が交通事業者に入ってくる。

○委員

- ・六甲山自治会や六甲摩耶観光推進協議会等の既存の会があるが、なかなか運営は難しいように感じる。本気で活性化しようとする、経験のある人を投入する、マンパワーを入れる、あるいは資金的余力を持つ等をししないと新たな企画が出来ない。そのためには、神戸観光局にそういったチームを作るしかないのではないかと。そのチームに民間企業からの出向者等も入れればいい。一先ず、六甲山・摩耶山の活性化という目的で交通手段も含めて観光局で行い、その上で海など他のエリアにも広げていく、そういう機会にしてはどうか。従来の発想で取り組んでいくのは難しいと思うので、エリアマネジメントを本気で出来るような新たな組織を作っていただきたい。

○事務局

- ・既存の会の活用等、運営の仕方は色々あると思う。その際、神戸市として支援できることもあると思うので、どういった役割を担っていくかということを検討していきたい。観光局についても、事務局という形ではなくても六甲山に関係する支援は出来るかと思うので、連携しながら六甲山を活性化させていくために役割を果たしていきたい。

○委員

- ・第4回で議論予定の市街地からのダイレクトなアクセスが大きな課題だと思う。場合によっては、六甲ケーブル等の既存の交通にとっては強力なライバルになり得るかもしれない。逆に言うと、それぐらいのものをご提案いただいて、色んなルートを使って楽しんで上がれるような形が出来れば相乗効果で良いと思うので、次回はぜひお願いしたい。

○事務局

- ・現在、検討中。前回の議論も踏まえて、六甲山・摩耶山の活性化には市街地からのダイレクトなアクセスにより、いかにスムーズにアクセス出来るかが非常に重要になってくると考えている。

○委員

- ・本来は六甲山と摩耶山を1本のバスで結ぶことが望ましいが、需要が六甲山牧場までしかないということで、事業を維持していく上で六甲山牧場までの区間に集中してサービスを提供するというのは合理性があると思う。一方で、六甲山牧場から掬星台の区間は摩耶山の特性を活かして、歩行者やグリスロ等のモビリティの優先空間として道路空間を使う。これはテーマパークという提案にも合うし、1つの可能性としてあると思う。
- ・個人と家族利用では要する費用も異なるし、ワーケーション等の新しい需要も生まれているの

で、シナリオを作って、どのような時期にどのような人たちがどのような場面で交通システムを使うかということから再度確認するというのが大事。

- ・現状の道路容量で現状の駐車場容量で車が渋滞して、公共交通等他の交通に影響している場合には自動車がある程度コントロールしなければならない。皆が損をすることになるので、必要。公共交通の運賃や施設の入場料を安くする等の色々なインセンティブを付けて、パークアンドライドを提供することで、自動車交通の削減効果が期待できるし、またこれまでと違う交通行動、楽しみ方が生まれるかもしれないので、パークアンドライドのシステムを導入することは悪いことではない。一方で、パークアンドライドだけで車の渋滞を抑制するのは限界があると思う。取組方針として、渋滞解消のための自動車利用の適正化＝パークアンドライドという整理であると、渋滞をパークアンドライドだけで解消できると捉えられてしまう。特に観光シーズンで渋滞が発生する期間は、事前に混雑情報の提供を行い、駐車場の料金を通常時より高くしたり、公共交通を安くしたりする等の対応も必要となると思う。パークアンドライドは自動車交通をコントロールするだけではなく、新たな移動のサービスとして機能させることも必要。

○委員

- ・渋滞場所は、駐車場の入口の所が2車線。駐車場が満車だから駐車待ちの車の為に、そこを通過したい車も並ばざるをえない。そのために1キロも2キロも渋滞が起こる。要は、渋滞箇所の所だけ2車線を4車線にする等の対策が出来れば渋滞はすぐ解消する。

○委員

- ・道路ネットワークの隘路は解消する必要がある。その辺りは現地調査を行い、交通流の円滑化を図れるように改善すればいいと思う。

○委員

- ・繁忙期において、渋滞する特定施設とその他の施設全て合わせた駐車場容量をオーバーしている自動車が来ているのか。そうであるなら、規制が必要。そうでなければ、他に空いている施設の駐車場に駐車し、公共交通等で円滑に移動することができないか。

○委員

- ・例えば、グリーンアの駐車場が満車になれば、ガーデンテラスの駐車場に案内する、ガーデンテラスの駐車場も満車になれば森の音ミュージアムの駐車場に案内する等の運用を中心に事業者として出来ることはやっている。よって、渋滞している時は、本当に山上の駐車場容量を自動車交通量がオーバーしている時。

○委員

- ・山上全体の駐車場を一体的に捉えられないか。業態の垣根を越えて融通した時にはどうなのか。

○委員

- ・それをしようというのがパークアンドライドの発想かと思う。ただ、六甲山牧場に止めてガーデンテラスに行くには30分かかかるし、そこが空いているという保障はない。止めたからといって目的施設に確実にに行けるわけではない。

○委員

- ・例えば、飲食店の場合は、渋滞に巻き込まれて予約客が帰ることもある。その飲食店の駐車場が埋まるということは滅多にない。あくまで特定施設の駐車場が満車なだけで、近隣の駐車場は空

いている。しかし、前面道路は渋滞している。

○事務局

- ・ 摩耶山においては、2021年8月に夜景観賞を目的とした渋滞を解決するという目的で実証実験を行った。掬星台駐車場の容量が80台程度であり、夜間はオーバーフローする。そこで、実験では、他の施設である六甲山牧場の南駐車場と連携し、上手くいった。六甲山牧場の営業時間は17時までで、営業時間外の駐車場を有効活用して、300台程度の容量の内、180台駐車した。ということは、実験をしていなければ、天上寺駐車場から100台オーバーフローしていたということ。100台であれば、最後尾の車両が駐車場に入るまで、1,2時間程度かかるのではないかと考えている。状況によっては、他の施設の駐車場と連携して上手くいくという事例かと思う。ただ、六甲山側の渋滞は状況や施設、場所等、様々な要因があるので、それぞれの状況をつぶさに見て、パークアンドライドも含めて最も良い方法を考えていければ。

○委員

- ・ 遠くに離れた駐車場に止めさせられて移動させられてということになるかもしれないが、一先ず山上にアクセスして、色々な商業施設に寄りながら目的の施設に行く、その過程で公共交通を円滑に使えるというようなことが目指せばいいのではないか。絵に描いた餅かもしれないが。