

第6回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

日時：令和5年3月31日（金） 15時00分～17時00分

場所：三宮研修センター 6階 605号室

次 第

1. 開 会
2. 出席者紹介
3. 議 事
 - (1) 交通社会実験の効果検証
 - (2) 六甲山・摩耶山の交通ビジョン
 - (3) 六甲山・摩耶山関係の令和5年度予算
4. 閉 会

【配布資料】

資料1：委員名簿（出席者名簿）

資料2：座席表

資料3：六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会 委員名簿（出席者名簿）

有識者		備考
神戸大学 名誉教授	小谷 通泰	
神戸大学大学院工学研究科 教授	織田澤 利守	
大正大学 社会共生学部 公共政策学科 教授	柏木 千春	
阪南大学 国際観光学部 国際観光学科 教授	清水 苗穂子	
一般社団法人 グローカル交流推進機構 理事	横江 友則	
山上事業者		
摩耶山天上寺/摩耶山観光文化協会 副貫主	伊藤 浄真	
八光カーグループ 会長	池田 淳八	
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	寺西 公彦	
阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部長	野澤 俊博	
一般財団法人 神戸住環境整備公社 事業再編推進室長	川田 誉史子	
経済界		
神戸商工会議所 常務理事	津田 佳久	欠席
関係行政機関		
国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長	大塚 賢太	欠席
国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長	酒井 大斗	代理：山野 順大
国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官	田橋 一	
神戸市 企画調整局 未来都市推進課長	大利 泰文	欠席
神戸市 建設局 道路計画課長	清水 陽	代理：牛若 健吾
神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長	栗山 明久	欠席
神戸市 交通局 担当部長（営業所総括担当）	安藤 義治	

令和5年3月31日(金)
第6回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会 座席表 (三宮研修センター)

web会議参加者

神戸大学 織田澤教授
国土交通省 近畿運輸局

記者



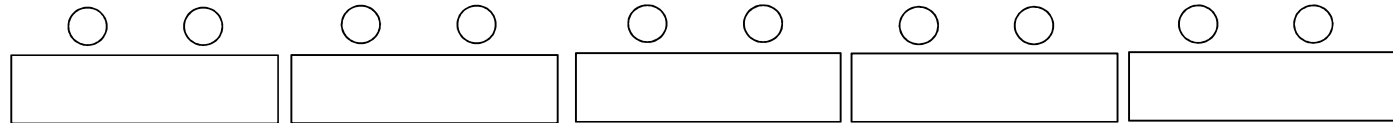
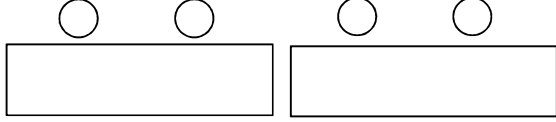
傍聴者
(10席)

記者・傍聴者受付

委員受付

出入口

随行者



神戸商工
会議所

(一財)
神戸住環境
整備公社

阪急バス
(株)

六甲山
観光(株)

八光
カーグループ

摩耶山
天上寺

(一社)グローカル
交流推進機構
横江理事

阪南大学
清水教授

大正大学
柏木教授

集音マイク



録音



カメラ(可動・光学ズーム)

PJ台

プロジェクター(天吊)



スクリーン

説明資料

事務局
(コンサル)

事務局
(都市)

事務局
(都市)

事務局
(都市)

事務局
(観光)

事務局
(観光)

事務局
(観光)

神戸市
市バス運輸
サービス課

神戸市
道路計画課

国土交通省
神戸運輸監理部



事務局
(都市)

事務局
(コンサル)

事務局
(コンサル)

事務局
(都市)

事務局
(観光)



カメラ操作
(リモコン)





第6回

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

令和5年3月31日

神戸市

1. 交通社会実験の効果検証

- 1-1 社会実験の概要
- 1-2 来訪者の特性
- 1-3 山上における既存路線バスの見直し
- 1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入
- 1-5 パークアンドライド(P&R)の推進
- 1-6 MaaSによる目的と手段の一体的提供
- 1-7 まとめ

2. 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

3. 六甲山・摩耶山関係のR5年度予算

1. 交通社会実験の効果検証

□社会実験

<全般>

- ・六甲山・摩耶山の活性化や空間のあり方を考えていく上で、1つの契機として良かったと思う。
- ・六甲ケーブル運休が来訪者数や経路変更等に影響を与えていると思うので、留意すべき。
- ・乗り継ぎの経験有無や企画乗車券の無料配布など、前提条件に留意すべき。

<山上における既存路線バスの見直し>

- ・六甲山牧場での折り返し運行については、掬星台から六甲山牧場までの需要次第。バス事業としては、バスありきというよりは需要ありきにならざるを得ない。

<摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入>

- ・グリーンスローモビリティの運行間隔が10分というのは一般的に贅沢な頻度だが、その分、移動の自由が付加され、楽しめたのではないか。
- ・気になる点は輸送力。起終点で満員となり、運行区間ずっと乗りっぱなしで、フリー乗降出来ないという状態があった。
- ・キッチンカー従業員がグリーンスローモビリティ乗客に対して手を振り、乗客もそれに対して振り返っていた。こういったおもてなしを作っていくことも重要。

交通体系の形成に向けた取組方針

交通施策

アクセス

山上

山上・アクセス

取組方針 1

市街地からのアクセス改善

市街地からケーブル駅への
アクセス向上

①ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し

山上へのアクセス向上

②市街地からの直接的なアクセス手段の検討

取組方針 2

エリア特性や需要に応じた
交通サービスの充実

六甲山～摩耶山の回遊性向上を
見据えた公共交通の再編

③山上における既存路線バスの見直し

摩耶山における人中心の交通体系

④摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

取組方針 3

渋滞解消に向けた
自動車利用の適正化

総合的な駐車場の利活用

⑤駐車場サービスの見直し

自動車と公共交通の連携

⑥パークアンドライド (P&R)の推進

取組方針 4

交通と山上施設との連携

交通、観光などのサービスを
一体的に提供するスキーム構築

⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供

六甲山・摩耶山の一体的な活性化を
目的とした組織づくり

⑧エリアマネジメントの機能強化

社会実験対象

期間：令和4年11月23日(水祝)～27日(日)

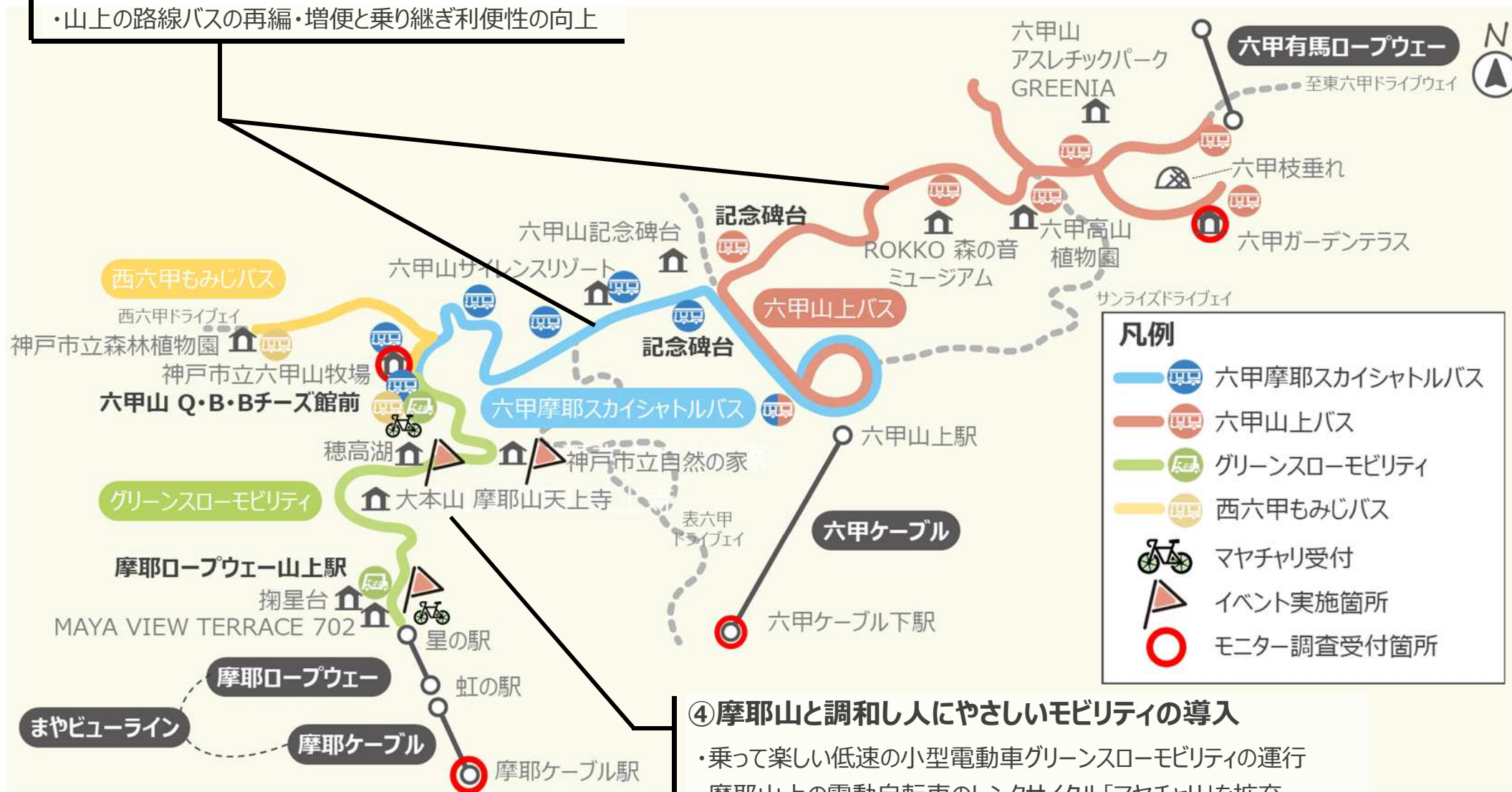
③ 山上における既存路線バスの見直し

・山上の路線バスの再編・増便と乗り継ぎ利便性の向上

⑥ パークアンドライド(P&R)の推進

⑦ MaaSによる目的と手段の一体的提供

・来訪者の動き方やニーズ把握のためのモニター調査



④ 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

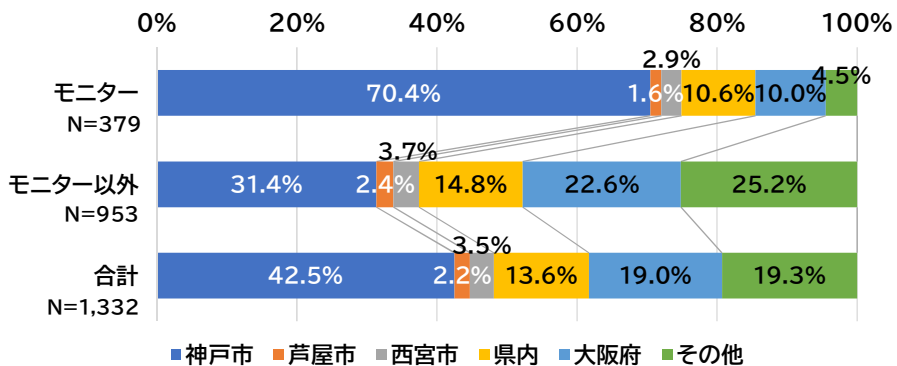
- ・乗って楽しい低速の小型電動車グリーンスローモビリティの運行
- ・摩耶山上の電動自転車のレンタサイクル「マヤチャリ」を拡充
- ・地域の皆さんの協力によるキッチンカーやイベント等での賑わい創出

○ 神戸市総合インフォメーションセンター

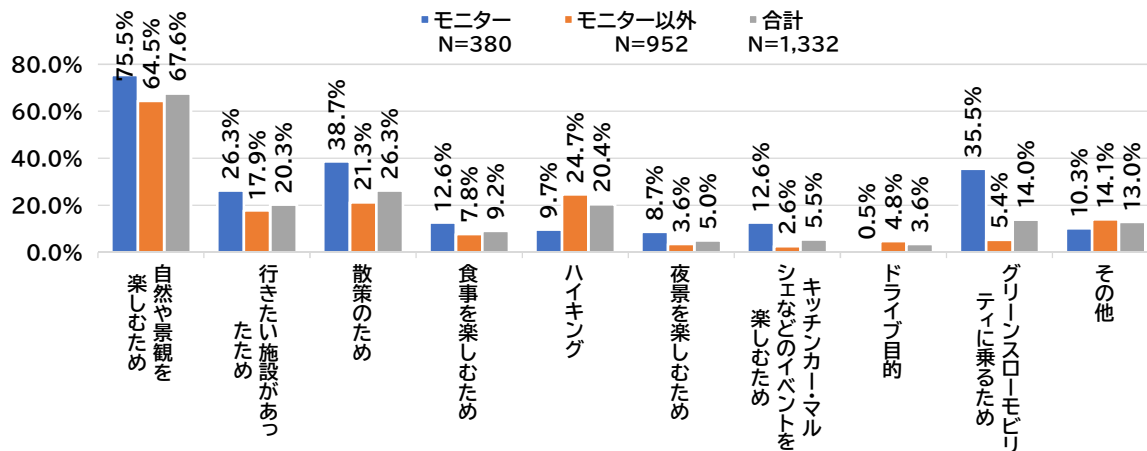
1-2 来訪者の特性

○来訪者の居住地は神戸市内が多いが、県外からの来訪も多くみられる。
 ○来訪目的としては「自然や景観を楽しむため」が最も多い。モニターではグリスロ目的で来た人も多い。
 ○来訪人数はグループでの来訪が多く、中でも2人が最も多い。グループ構成としては夫婦、親子連れ、友人同士が多い。

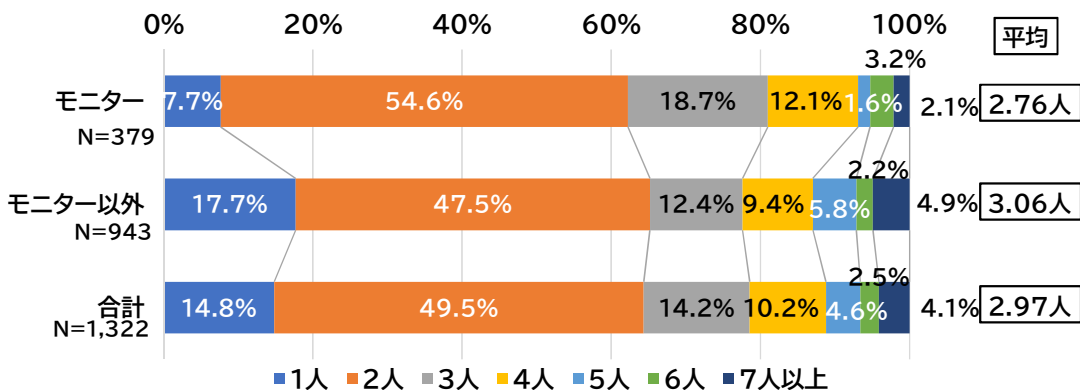
居住地



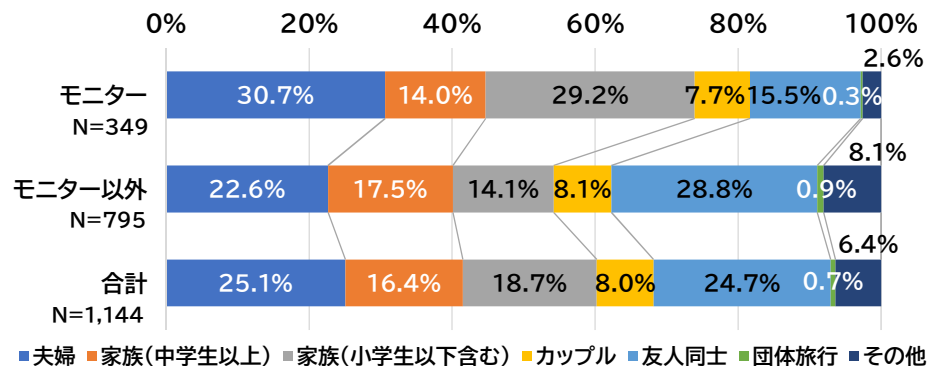
来訪目的



来訪人数



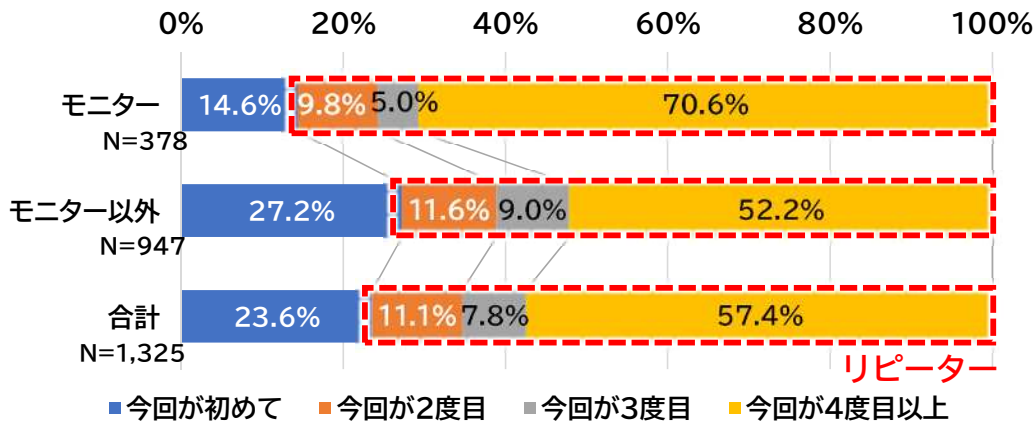
グループ構成



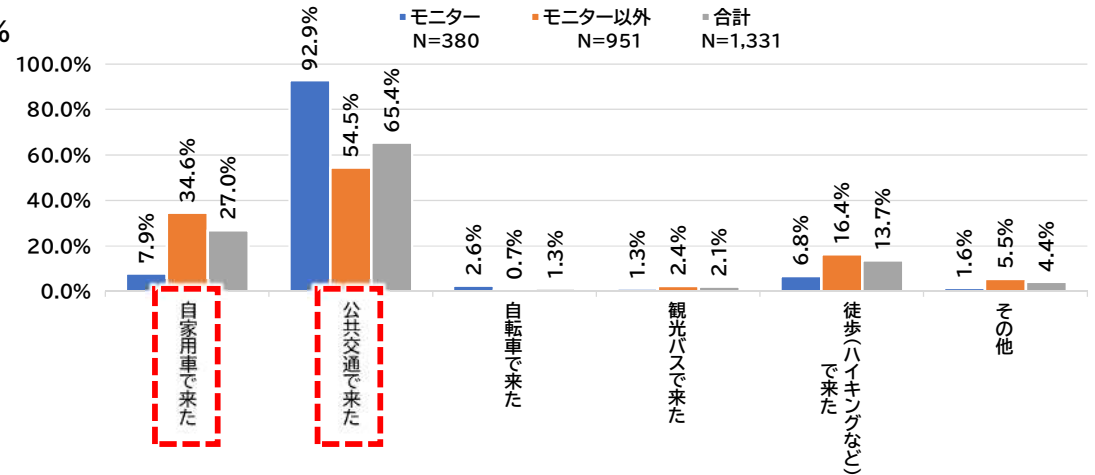
1-2 来訪者の特性

- 今回の六甲山・摩耶山への来訪はリピーターが多い。
- 来訪手段としてはモニターは大半が公共交通で、一般の方は自家用車または公共交通で来訪した人が多かった。
- 来訪エリアでは、モニターは六甲山・摩耶山両方来訪した人が多く、モニター以外では六甲山のみ来訪の方も多い。

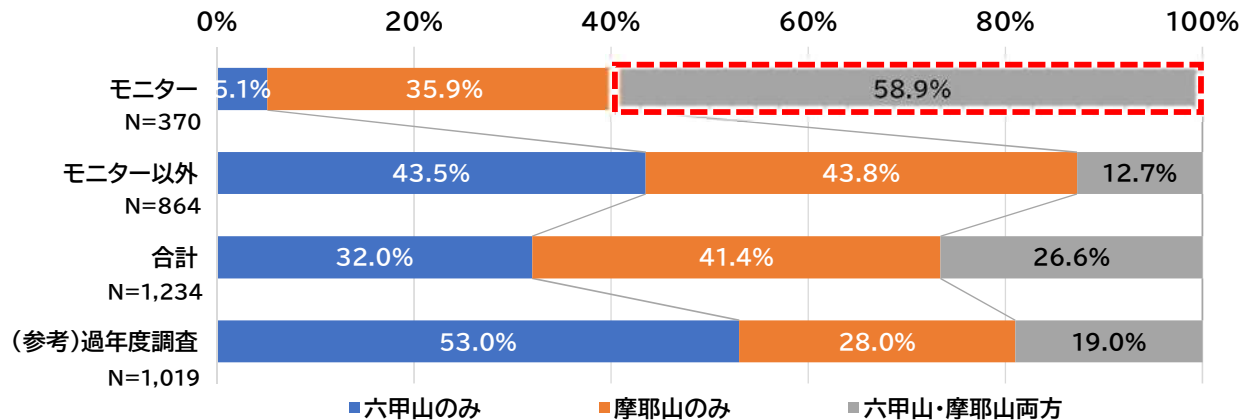
六甲山・摩耶山への来訪経験



今回の六甲山・摩耶山への来訪手段



来訪エリア

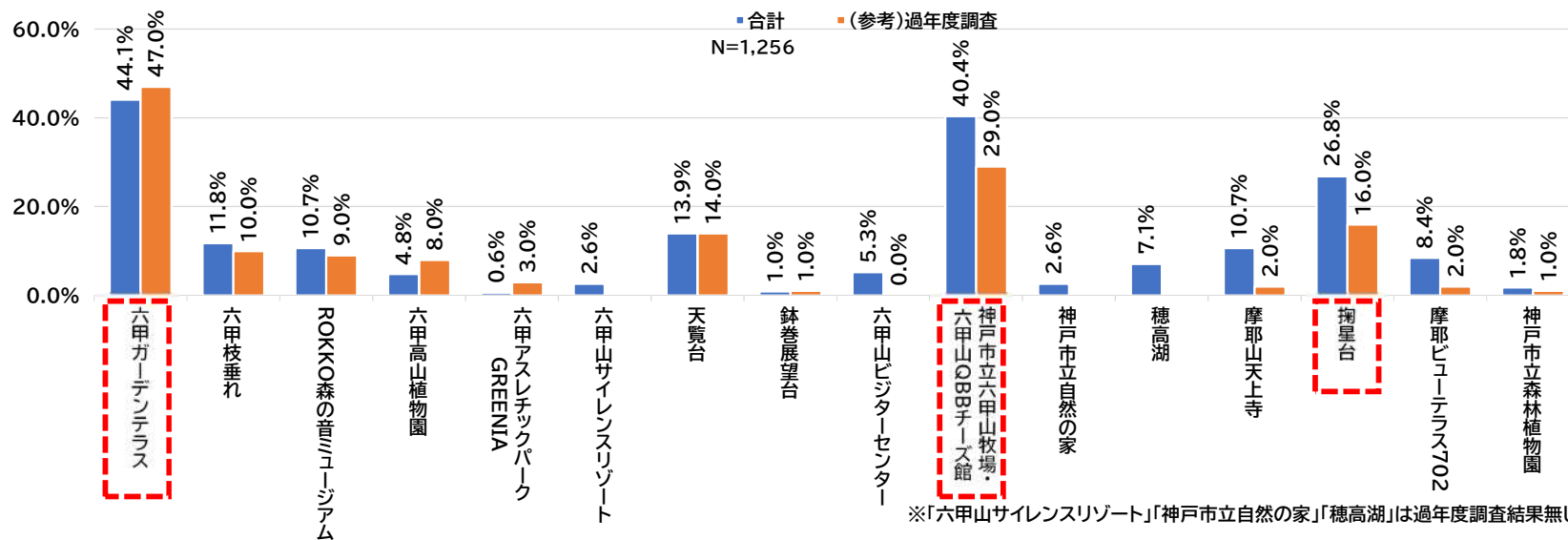


(参考)過年度調査=マーケティングアンケート調査(H30.7~8)

1-2 来訪者の特性

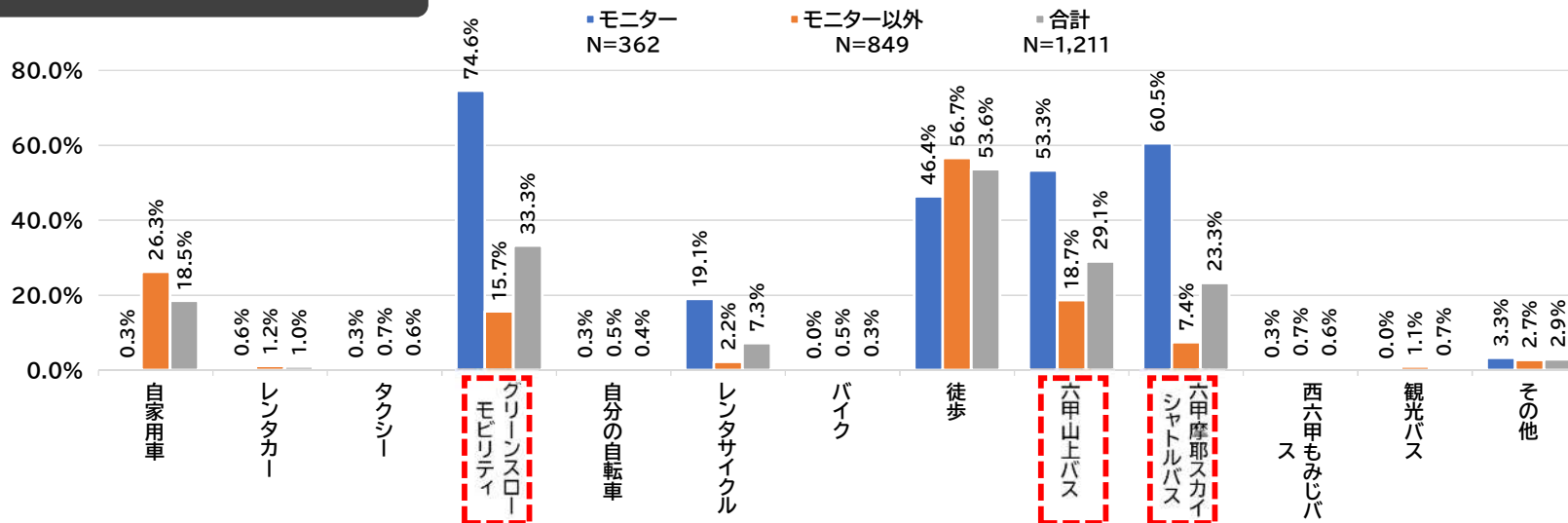
○今回の六甲山・摩耶山での立ち寄り施設は、「六甲ガーデンテラス」「六甲山牧場」「掬星台」等の来訪が多い。
 ○山上での移動手段としては、モニターの多くはグリスロの利用が最も多く、路線バスの利用も多い。

今回の六甲山・摩耶山上での立ち寄り施設



(参考)過年度調査=マーケティングアンケート調査(H30.7~8)

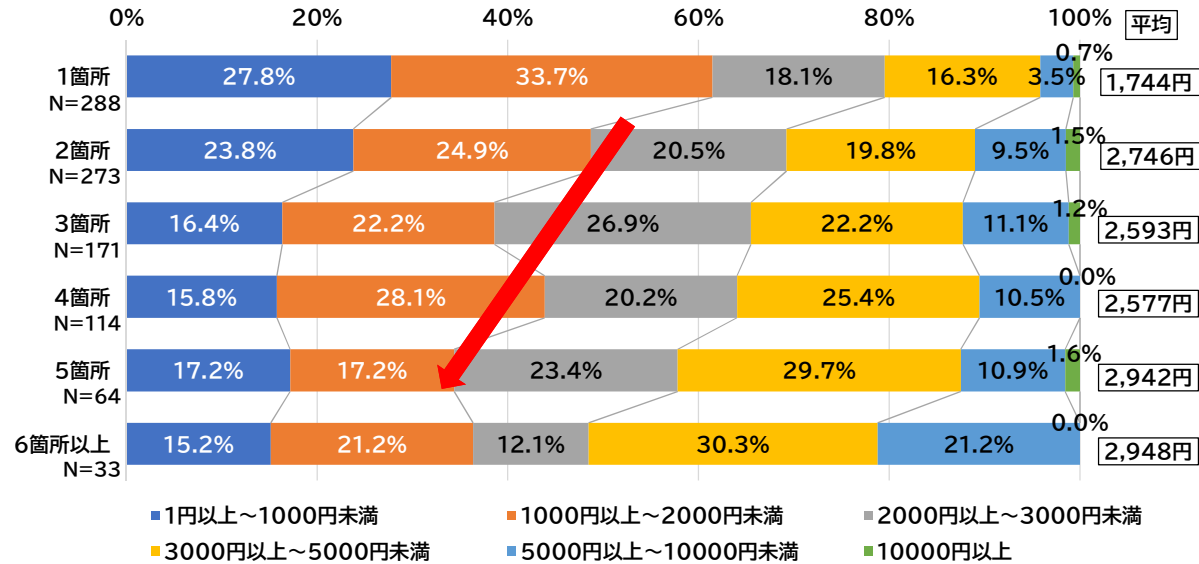
今回の六甲山・摩耶山上での移動手段



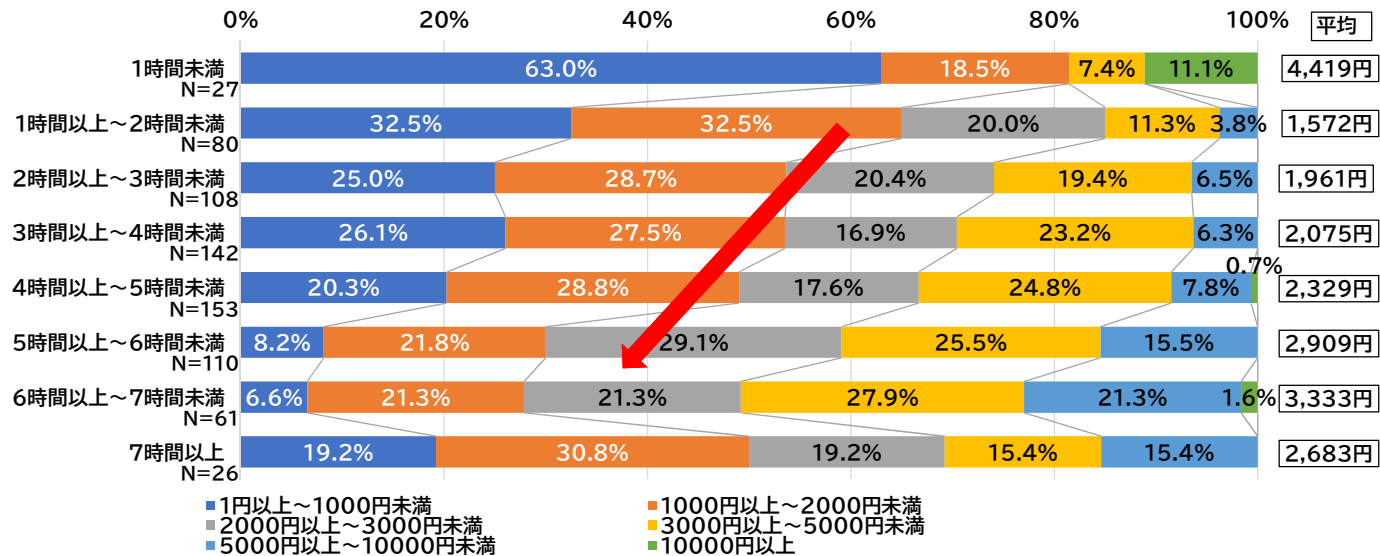
1-2 来訪者の特性

○来訪者の特性として、立ち寄り箇所数や滞在時間が増加するほど消費金額が増加する傾向にある。

立ち寄り箇所別の消費金額



滞在時間別の消費金額

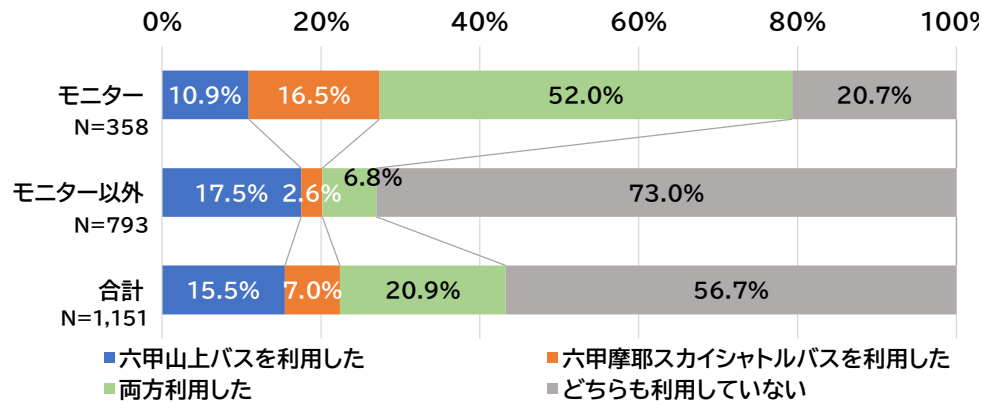


1-3 山上における既存路線バスの見直し

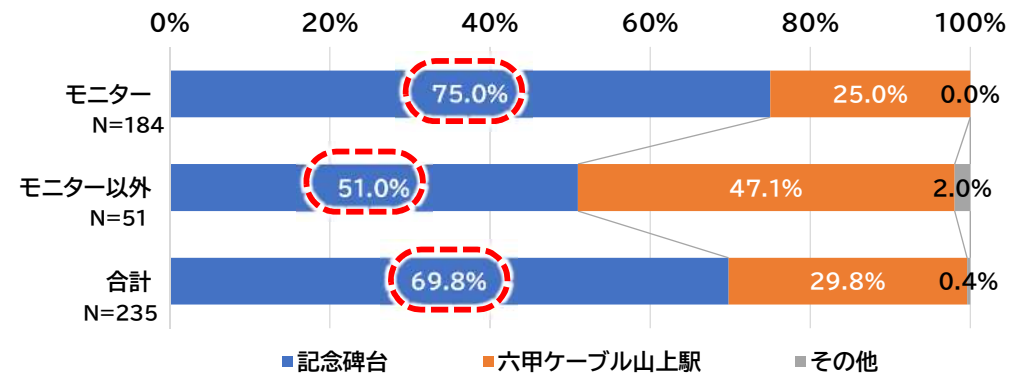
■ バスの利用状況や乗継の評価

- モニター約半数が六甲山上バスと六甲摩耶スカイシャトルバスを乗り継いで移動している。
- 乗継場所としては記念碑台が多く、通常とは異なる特性となっている。（通常は六甲山上駅が多い）
- 乗継時間については、乗継時間の改善を行った記念碑台の方が六甲ケーブル山上駅よりも悪いと感じている割合が少ないが、乗継場所については、乗継バス停が離れている記念碑台の方が悪いと感じている割合が多い。

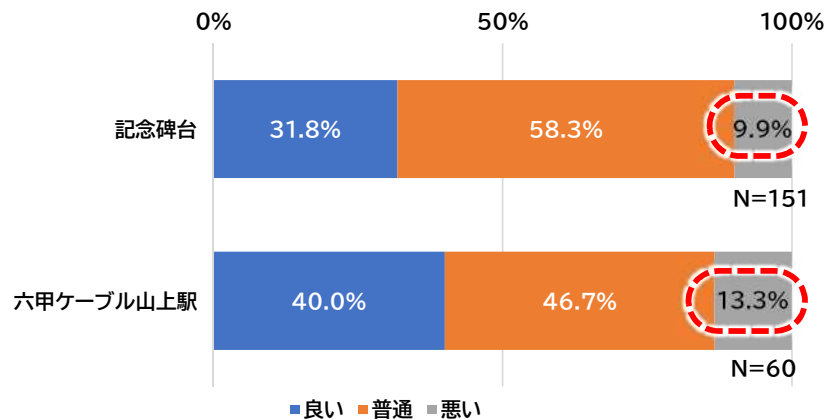
■ 山上での路線バス利用の有無



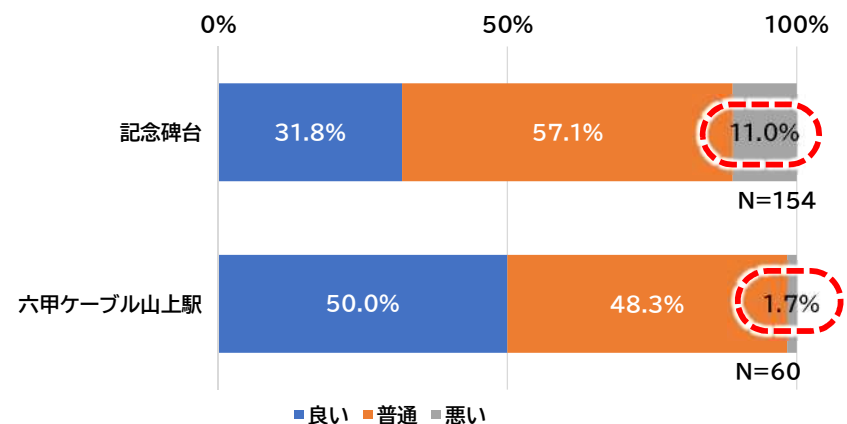
■ 路線バス間の乗り継ぎ場所



■ 路線バス間の乗り継ぎ時間の評価



■ 乗継バス停同士の距離の評価

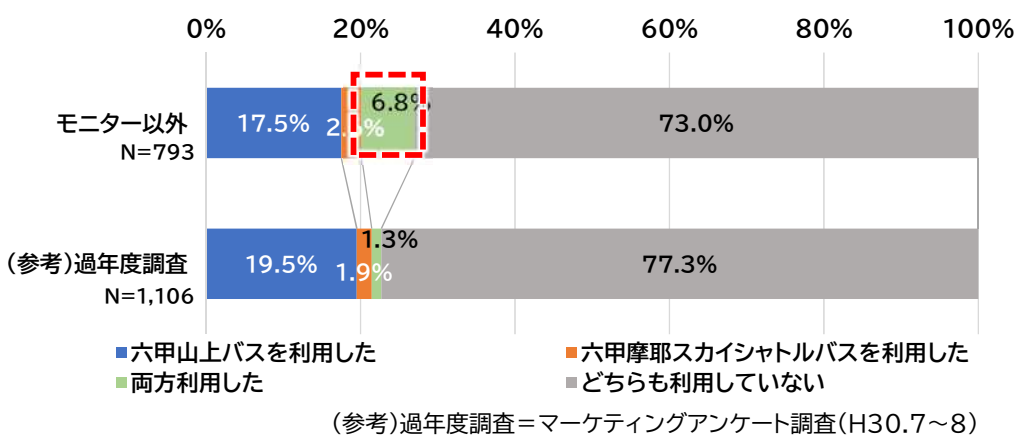


1-3 山上における既存路線バスの見直し

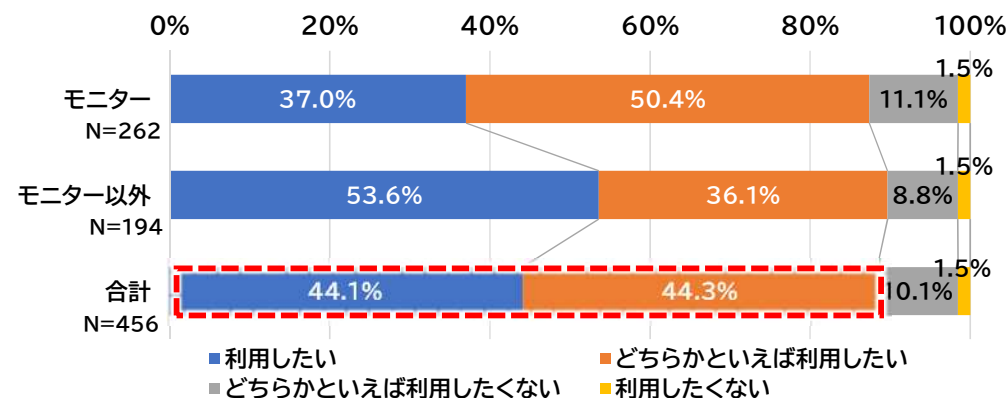
■ 六甲摩耶スカイシャトルバス増便に伴う乗継利便性やサービス向上による利用者への影響の検証

- 過年度調査時（平時）は六甲山上バスと六甲摩耶スカイシャトルバスを乗り継ぐ割合は1.3%だったが、乗継改善を行った社会実験期間中は6.8%と増加している。
- 社会実験で見直しを行ったバスの今後の利用意向はかなり高く、ほとんどの方が今後も利用したいと回答している。
- 両バスを利用している人ほど立ち寄り箇所数が多く、滞在時間も長くなる傾向にある。

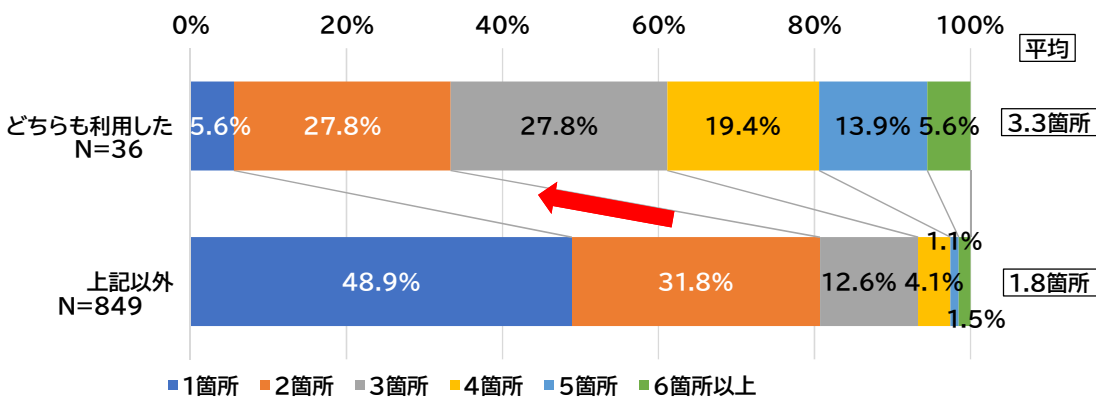
■ 山上での路線バス乗継状況



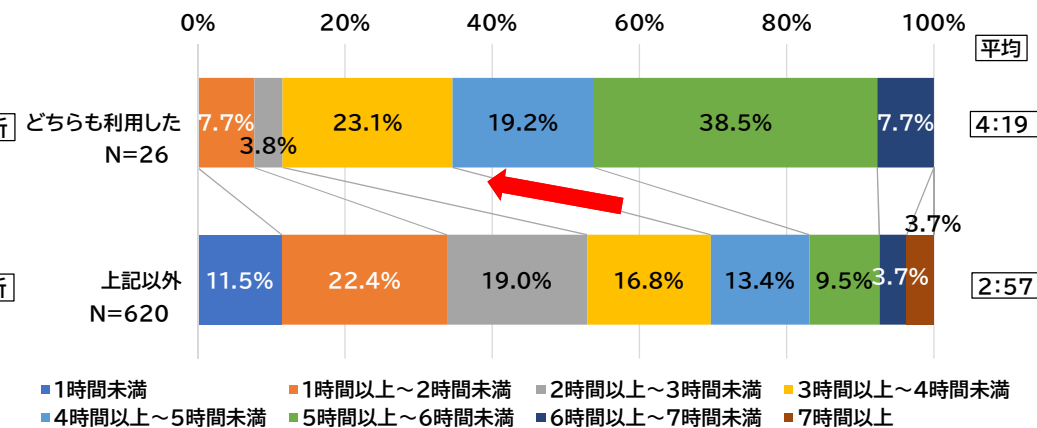
■ 今後の利用意向



■ バス乗継有無別の山上立ち寄り箇所数（モニター以外）



■ バス乗継有無別の山上滞在時間（モニター以外）



1-3 山上における既存路線バスの見直し

■ 路線再編に伴う事業性や安全性、運行等の検証

【事業性】

・通年の事業化にあたっては運転手の増員が必要。

(対応) 路線バスの見直しに伴う乗継利便性やサービス向上等の具体的な効果について今後精査の上、交通事業者と協議が必要。

【安全性】

・今回の社会実験と同じ環境下では問題なし。

(対応) 繁忙期における牧場利用者とバスの錯綜対策についても検証が必要。

【運行】

・六甲摩耶スカイシャトルバスは六甲山牧場での折り返し時間（5分）ではタイトなダイヤであった。

(対応) ロープウェイやケーブルカー、バス、グリスロ等、各モードのダイヤが相互に影響するため、それぞれの乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの検討が引き続き必要。（六甲ケーブルが通常運行時の検証も必要）

・今回は南駐車場内における交錯は大きな問題にはならなかったが、繁忙期においては牧場の運営上、バスの転回地としての利用や停留所の設置が難しい。

(対応) 繁忙期における転回スペースの確保や停留所の箇所等、運用面の検討が必要。

・記念碑台のバス停留所に対する改善要望もあった。

(対応) 記念碑台バス停の集約化について関係者と協議が必要。

1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■モビリティの利用実績

○多くの方がグリスロを利用され、26日（土）、27日（日）の利用が特に多かった。満車になった回数は全便の40%以上と高かった。
 ○マヤチャリの利用者数についても26（土）、27日（日）が特に多く、4回転程度の利用率であった。

<グリーンスローモビリティ>

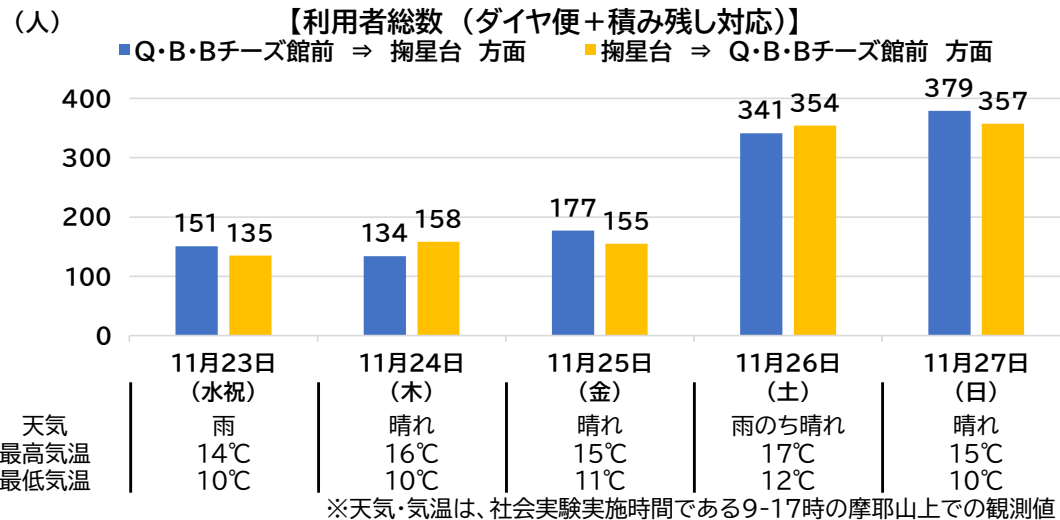
総利用者数：2,341人

うち Q・B・Bチーズ館前 ⇒ 掬星台 方面：1,182人
 掬星台 ⇒ Q・B・Bチーズ館前 方面：1,159人

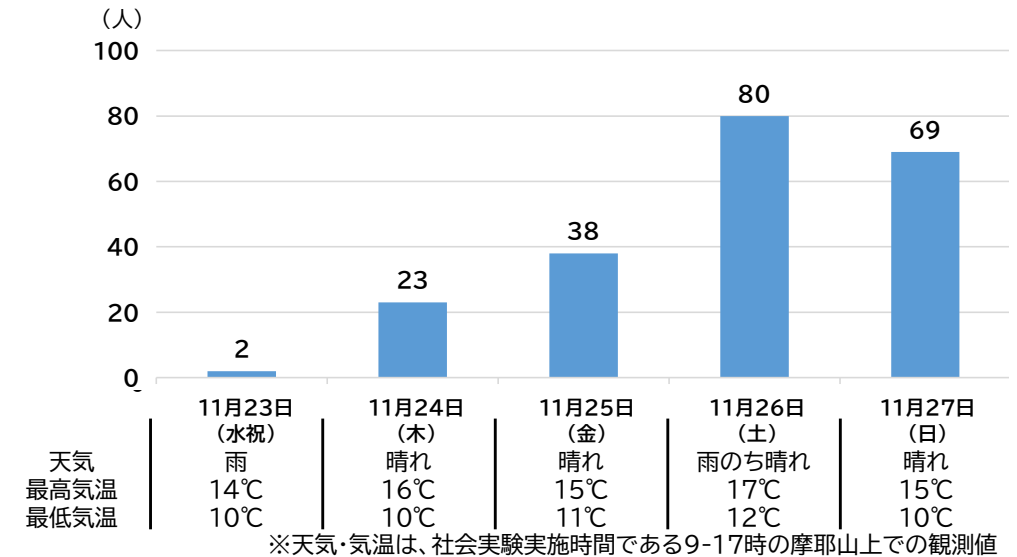
<マヤチャリ>

総利用者数：212人

■ 日別利用者数



■ 日別利用者数



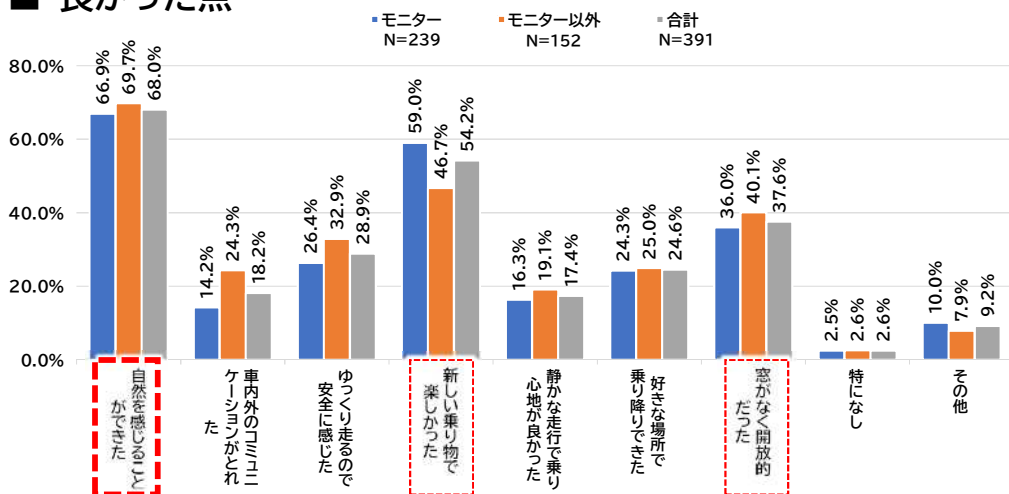
1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■ 摩耶山におけるモビリティの適合性

- グリーンスローモビリティ、マヤチャリとも良かった点として「自然を感じることができた・楽しめた」という意見が多く、山上への来訪理由で回答が最も多かった「自然や景観を楽しむため」と親和性が高い。
- 六甲山方面～掬星台の移動について、約6割の方が「乗り継ぎが発生するが、乗って楽しめるグリスロを利用したい」と回答している。
- 摩耶山エリア内の移動手段であるマヤチャリの利便性について、約86%の人が良いと回答している。

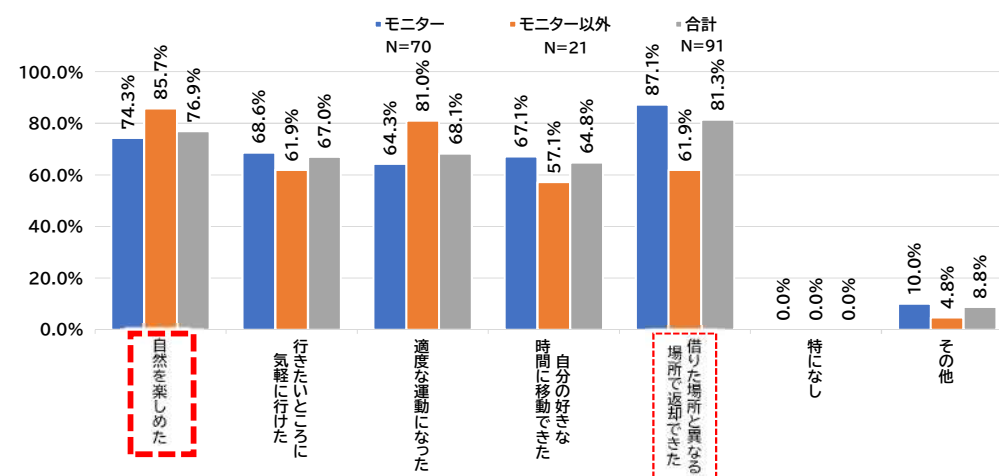
< グリーンスローモビリティ >

■ 良かった点

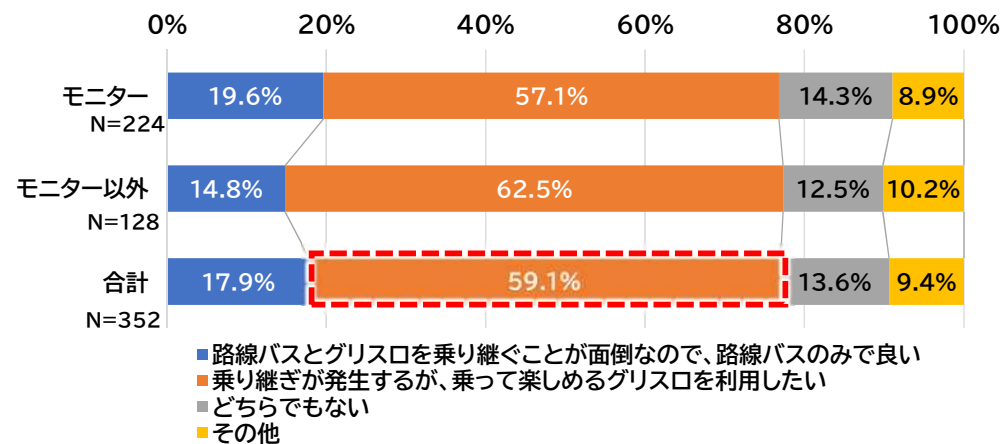


< マヤチャリ >

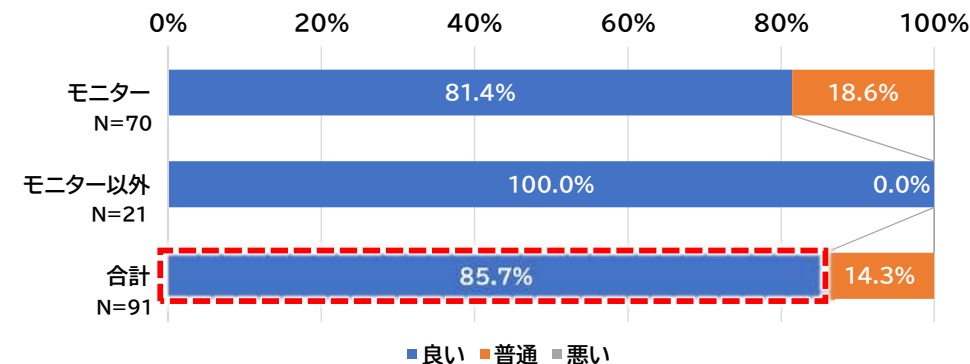
■ 良かった点



■ 六甲山方面～掬星台の移動について



■ マヤチャリの利便性



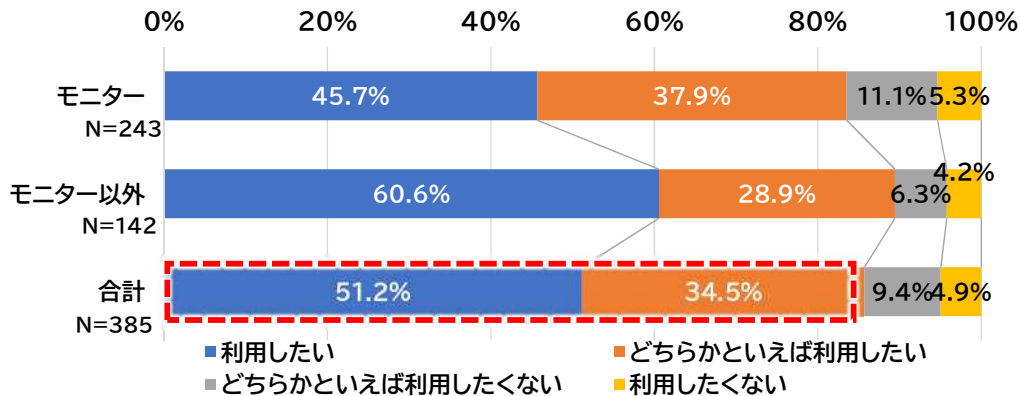
1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■ 運用変更による利用意向及び行動の変化を検証

○グリーンスローモビリティ、マヤチャリとも今後の利用意向はかなり高く、ほとんどの方が今後も利用したいと回答している。
 ○グリーンスローモビリティについては、フリー乗降としたこと等により、普段バス停がない杣谷峠や穂高湖での乗降がみられる。
 ○マヤチャリについては、約8割が貸出場所と返却場所を異なるポートで利用している。

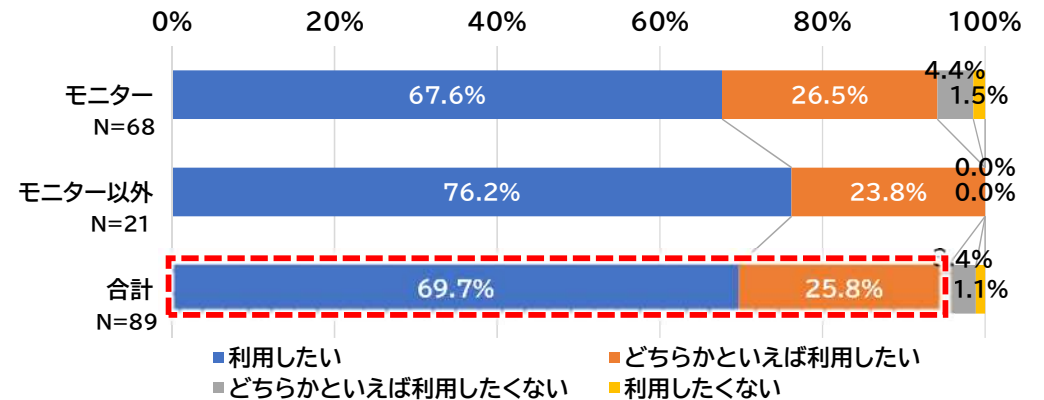
<グリーンスローモビリティ>

■ 今後の利用意向

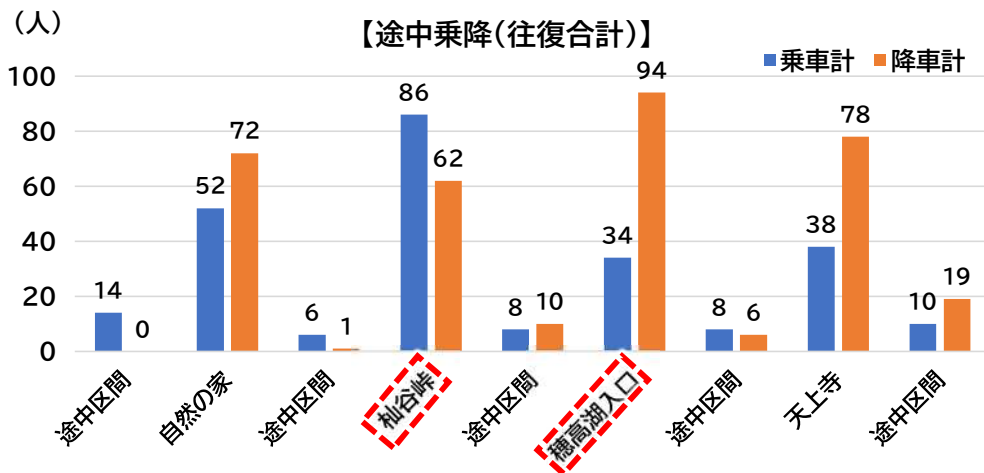


<マヤチャリ>

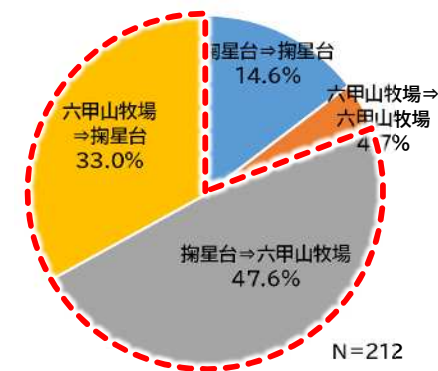
■ 今後の利用意向



■ 箇所別の途中乗降数



■ ポート間の回遊状況



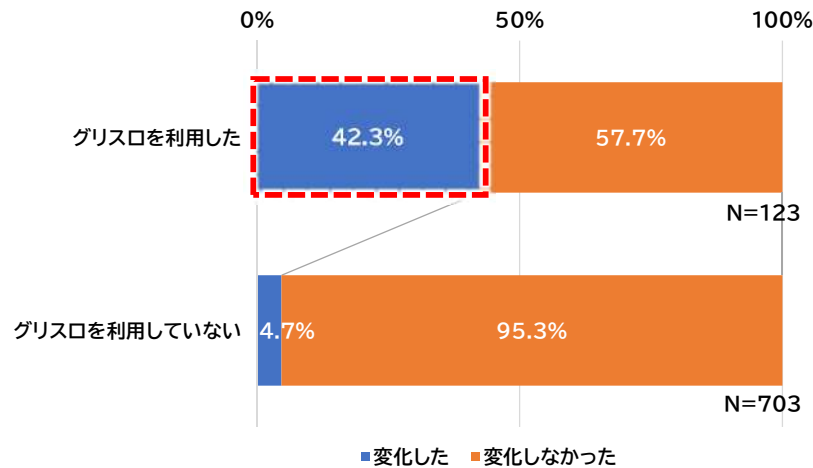
1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■ 運用変更による利用意向及び行動の変化を検証

○グリーンスローモビリティを利用した人の約42%、マヤチャリを利用した人の約53%が山上での行き先・目的地が変化すると回答している。

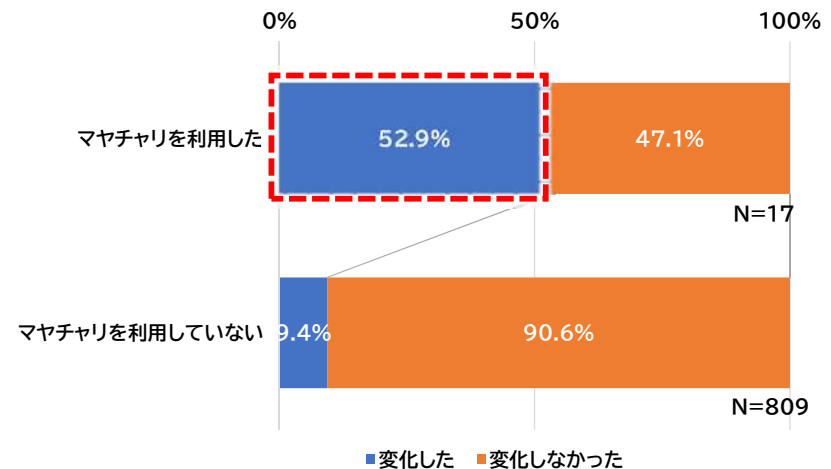
<グリーンスローモビリティ>

■ 山上での行き先・目的地の変化（モニター以外）



<マヤチャリ>

■ 山上での行き先・目的地の変化（モニター以外）



<どのように変わったか>

- これまで行ったことが無かった場所、前から行きたかった場所に行く良い機会だった
- 公共交通利用なので、少し足を延ばした
- 幅広く施設を利用する気持ちになった
- 湖があることを知り、グリスロで行けたので
- 車で来たときはいつも通り過ぎるだけだったが、今回は乗継場所だったので立ち寄った など

<どのように変わったか>

- イベントに立ち寄った
- レンタサイクルで通りがかりに訪問しやすかった
- レンタサイクルを停めて、見落とさずスムーズに行けた
- 景色が綺麗そうで、普段いけなさそうなところに行ってみた
- せっかく自転車借りたので寄ってみたくなった
- 使ったことのない交通手段があるので行先のオプションが増えた など

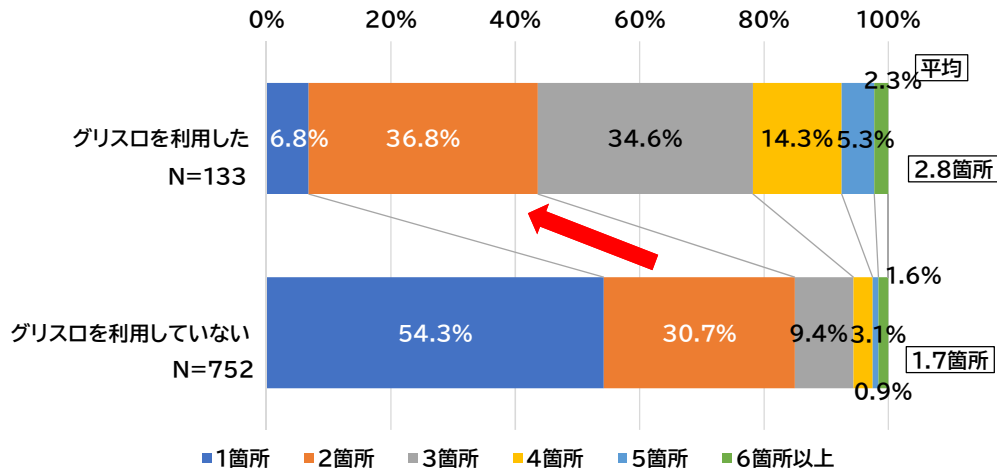
1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■ 運用変更による利用意向及び行動の変化を検証

○ グリーンスローモビリティ、マヤチャリを利用している人ほど立ち寄り箇所数が多く、滞在時間も長くなる傾向にある。

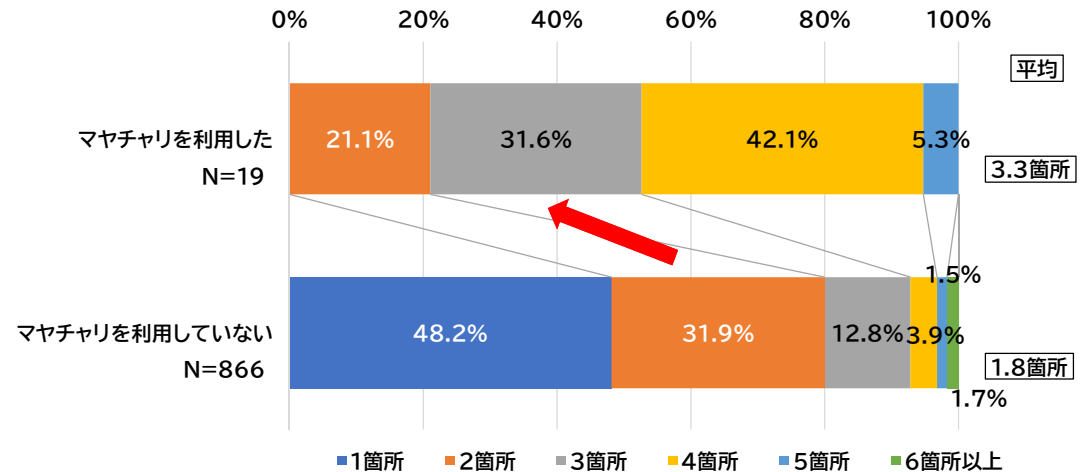
< グリーンスローモビリティ >

■ 利用有無別の山上立ち寄り箇所数 (モニター以外)

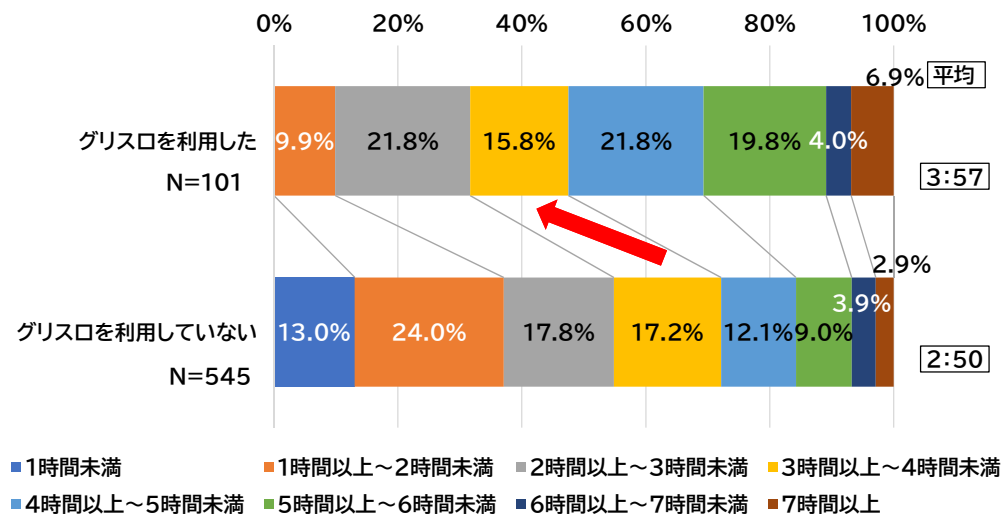


< マヤチャリ >

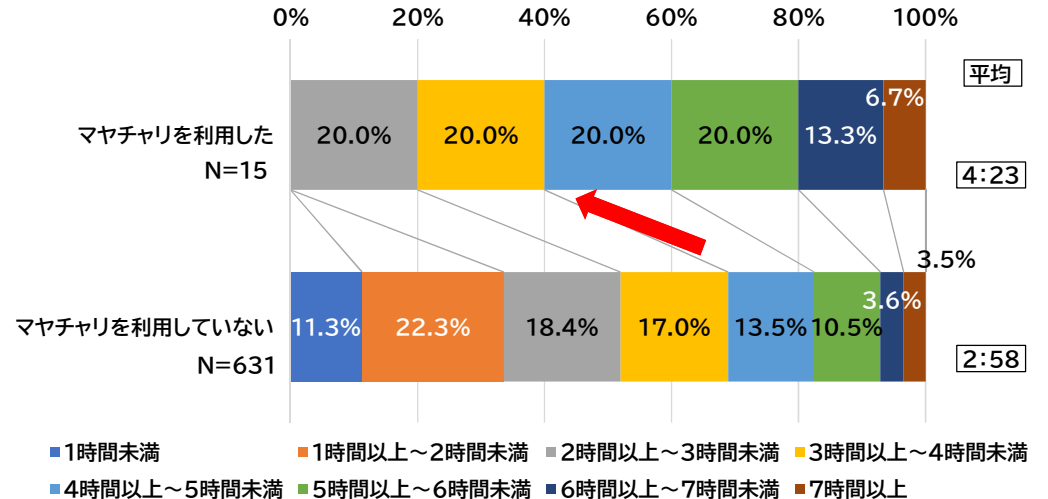
■ 利用有無別の山上立ち寄り箇所数 (モニター以外)



■ 利用有無別の山上滞在時間 (モニター以外)



■ 利用有無別の山上滞在時間 (モニター以外)



1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

- 適切な運行計画の検証
- 事業性の検証

<グリーンスローモビリティ>

【輸送力・採算性】

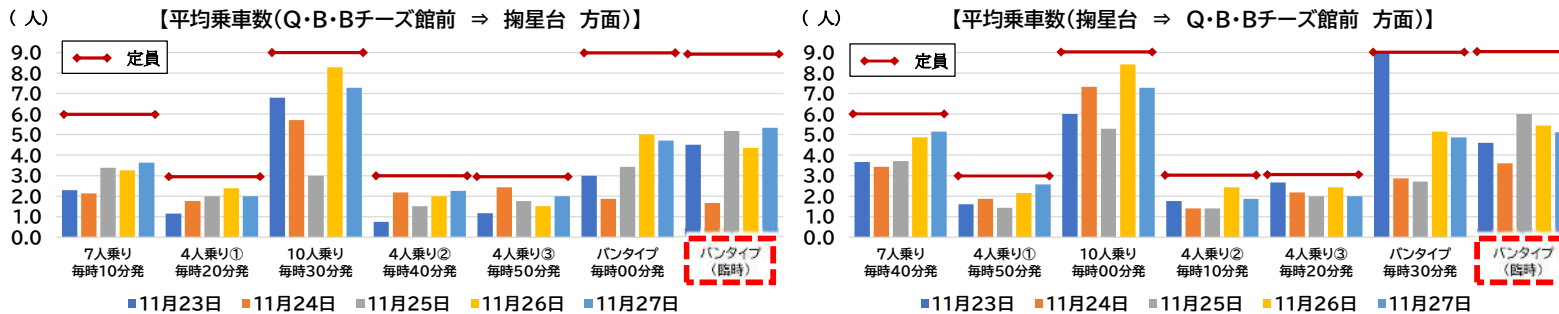
- ・無料運行により各車両とも、ほぼ定員まで乗車頂いた。一方で、1台あたりの乗車定員が少ない車両(4人乗り)が多かったこともあり、臨時のバンタイプの乗用車で積み残し対応を行った。また、満員で途中乗車ができないケースもあった。
- ・輸送力を増加させる方法として、車両台数を増加させることは、ドライバーの増加に繋がりランニングコストに影響する。
(対応) ドライバーの人件費抑制やフリー乗降促進の観点から1台あたりの乗車定員は多い方が良い

- ・グリーンスローモビリティの運賃を現在の路線バスと同程度の300円とした場合、今回の利用者の約4割が利用すると見込まれる。
(対応) 今回の利用者数や有償とした際の利用意向、繁忙期・閑散期の需要を踏まえた、運行計画の検討が必要。

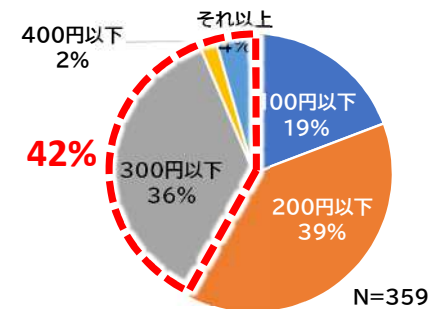
【運用面】

- ・今回は牧場内における交錯は大きな問題にはならなかったが、今回以上の入込がある繁忙期においては牧場の運営上同じ場所での実施が困難。
(対応) 繁忙期における起終点停留所や転回スペースの確保等、運用面の検討が必要

■ グリーンスローモビリティの車両別平均乗車数 (運行時間 9:10~17:15 (10分間隔で運行))



■ グリーンスローモビリティを有料とした場合の希望金額



※11月27日の復路臨時便は、eCOM-8^2で1便のみ運行 (満車)

1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■ 事業性の検証

<マヤチャリ>

【運用面】

- ・受付ポートと返却ポートを別々に利用していた人が多く、またアンケートでも返却場所を選択できることは好評であった。

(対応) ポートを複数設置することが望ましい。

【採算性】

- ・今回の社会実験において、ポート間の車両台数の偏り解消の方法として、有人での車両運搬で対応した。
- ・無料で利用可能であった今回の社会実験においては片道利用が多かった。

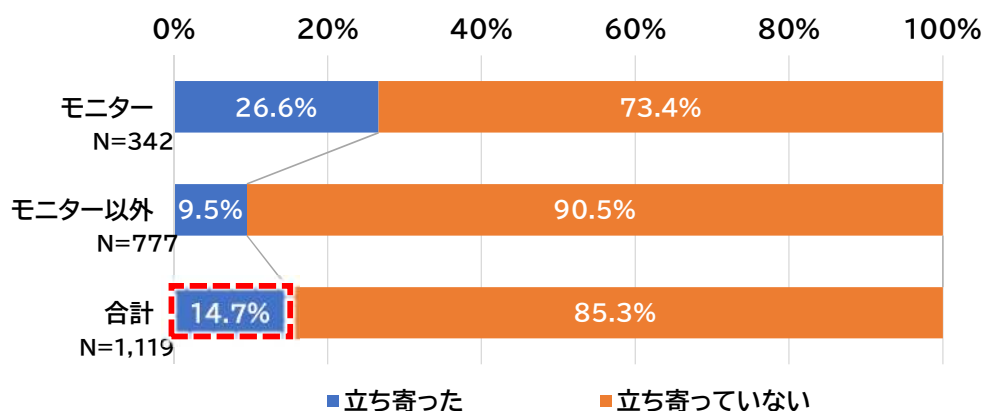
(対応) 有料とした際の利用動向を踏まえたポート間の偏り解消の方法について検証が必要

1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

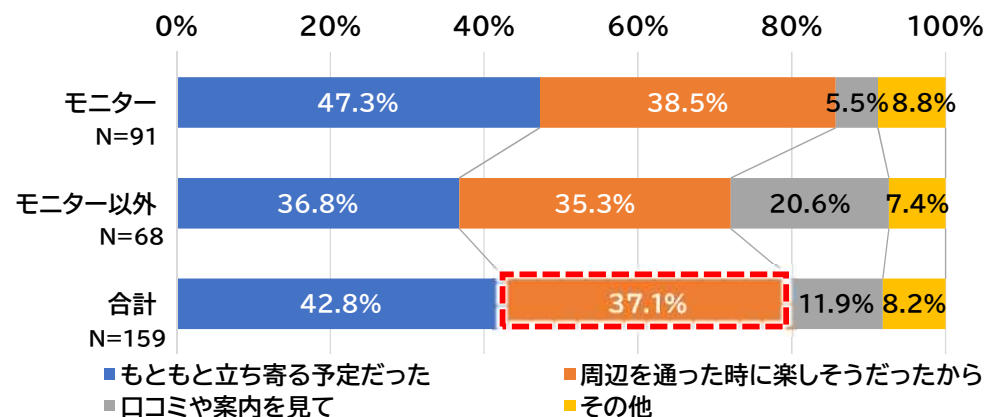
■ 賑わい創出による行動の変化を把握

- アンケート回答者のうち約15%の人がイベントへ立ち寄ったと回答。
- 立ち寄り理由については「周辺を通ったときに楽しそうだったから」が37%と2番目に多くっており、事前にイベント開催を知らなかったが途中で立寄った人が一定数いることが分かる。
- 今後の利用意向はかなり高く、ほとんどの方が今後もイベントが開催されるのであれば立ち寄りたいと回答している。

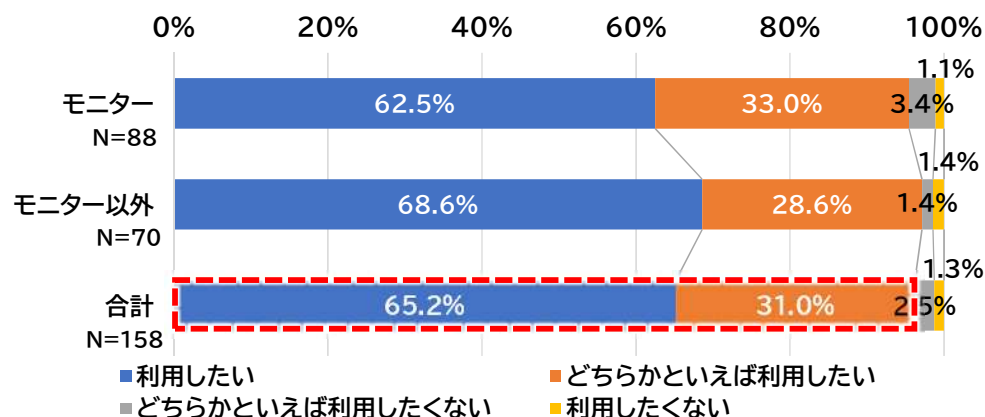
■ イベントへの立ち寄り状況



■ イベントへの立ち寄り理由



■ 今後の利用意向

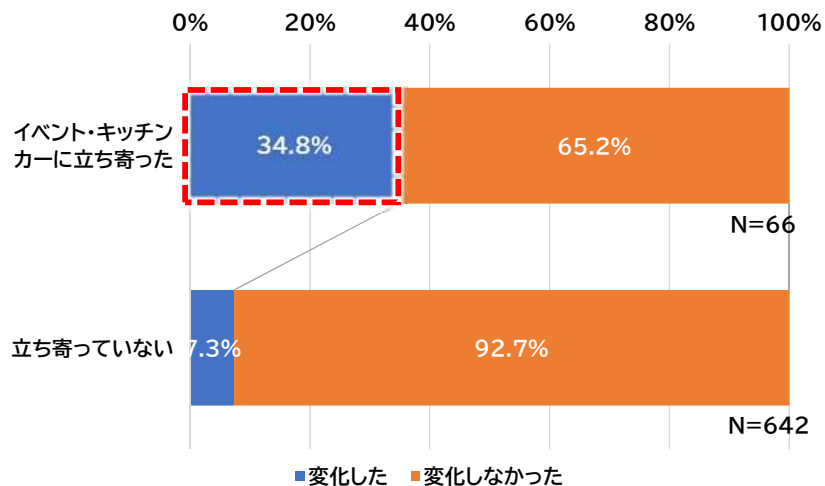


1-4 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

■ 賑わい創出による行動の変化を把握

- イベントに立ち寄った人の約35%が、山上での行き先・目的地が変化すると回答している。
- イベントに立ち寄った人ほど立ち寄り箇所数も多く、滞在時間も長くなる傾向にある。

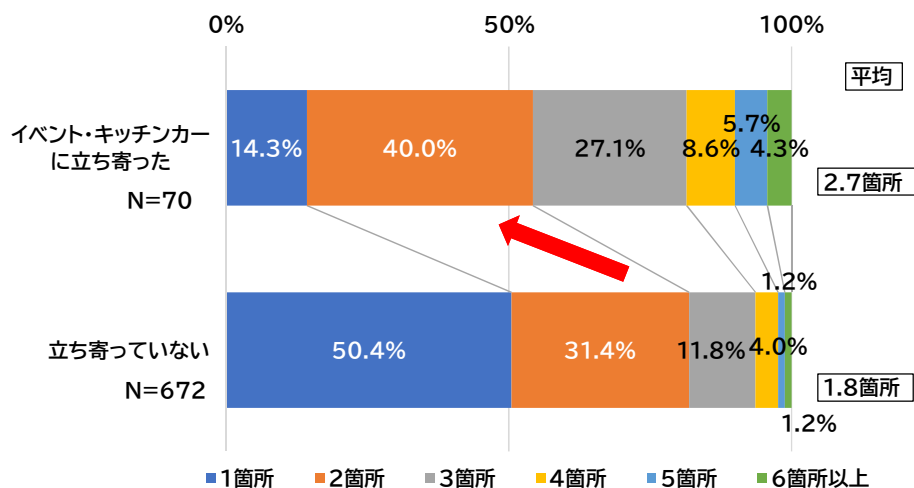
■ 山上での行き先・目的地の変化（モニター以外）



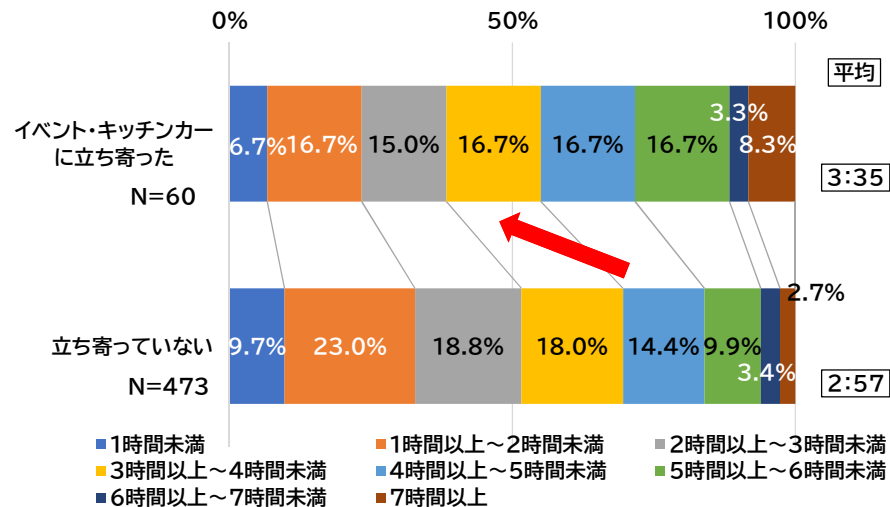
<どのように変わったか>

- ・ ワークショップがあったから
- ・ キッチンカー出店、イベントがあったから
- ・ 焚火部に参加したかったから
- ・ せっかく自転車借りたので寄ってみたいとなった
- ・ 楽しそうで良い香りに誘われた

■ イベント立ち寄り有無別の山上立ち寄り箇所数（モニター以外）



■ イベント立ち寄り有無別の山上滞在時間（モニター以外）



1-5 パークアンドライド(P&R)の推進

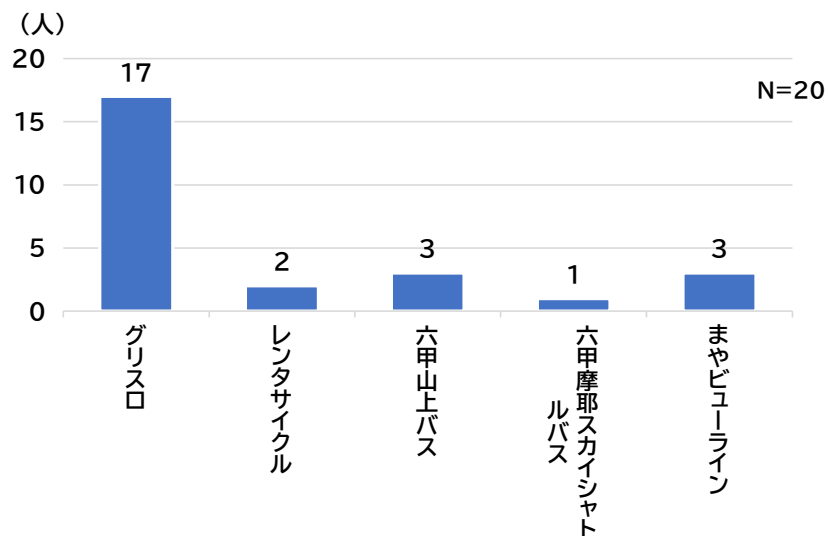
■ パークアンドライド(P&R)による自動車来訪者への影響を把握

- 山上まで車で来て、山上で公共交通手段を利用した人は20名。
- 山上で利用した移動手段としてはグリスロが最も多かった。
- P&R実施者の意見として、「バスを利用できて楽しかった」「予定外の場所を回った」等の意見があった。

■ P&R実施数※

モニター	2人
モニター以外	18人
合計	20人

※山上まで自家用車で来訪し、
山上では公共交通も利用している人



■ P&R実施者の意見

意見・感想

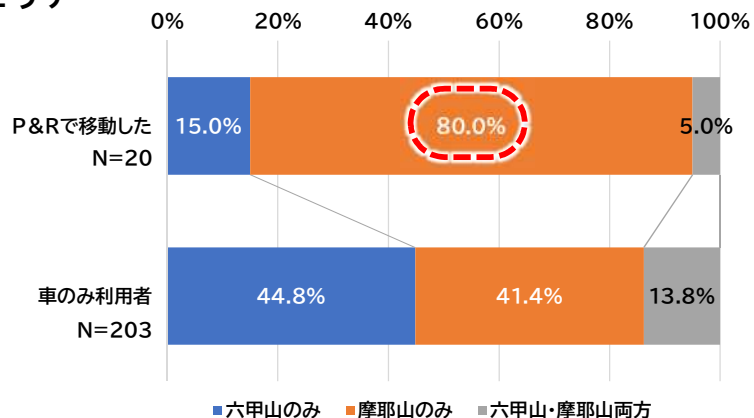
- 神戸に住みながら本日初めてロープウェイ利用して楽しかった。グリスロもあり便利だった。
- 今回のようなイベントがあったらまた参加したいのでまたやってほしい。
- とても楽しく移動できた。帰りのグリスロは待ち人数が多く、臨時便を出していただき、快適だった。
- 湖に立ち寄るきっかけになった。道中のコーヒー屋につい寄りたくなった。

1-5 パークアンドライド(P&R)の推進

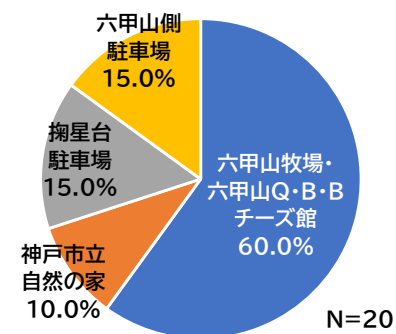
■ パークアンドライド(P&R)による自動車来訪者への影響を把握

- P&Rで移動された方は摩耶山のみ移動の割合が高い。今回についてはグリスロでの移動が多かったことが影響していると考えられる。
- 利用した駐車場は六甲山牧場が最も多い。
- 今回は、ほとんどが利用駐車場と同エリア内での移動であった。摩耶山側ではグリスロの利用が多かった。

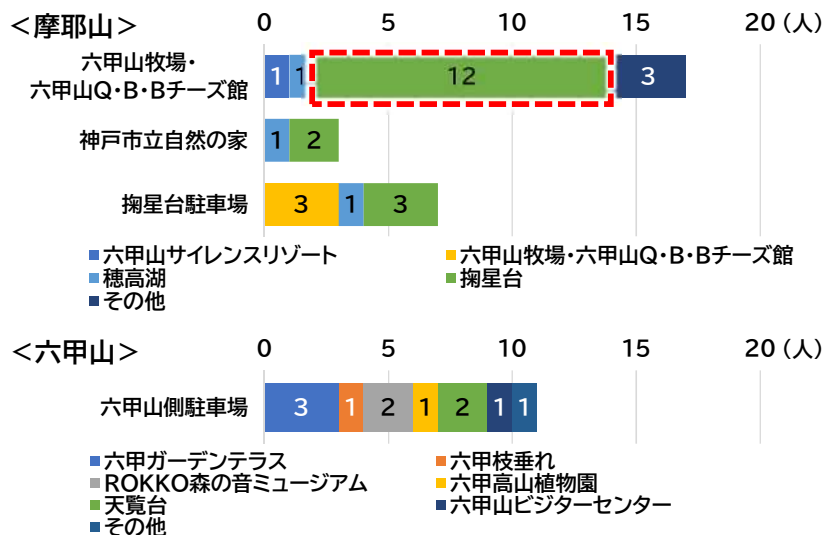
■ 来訪エリア



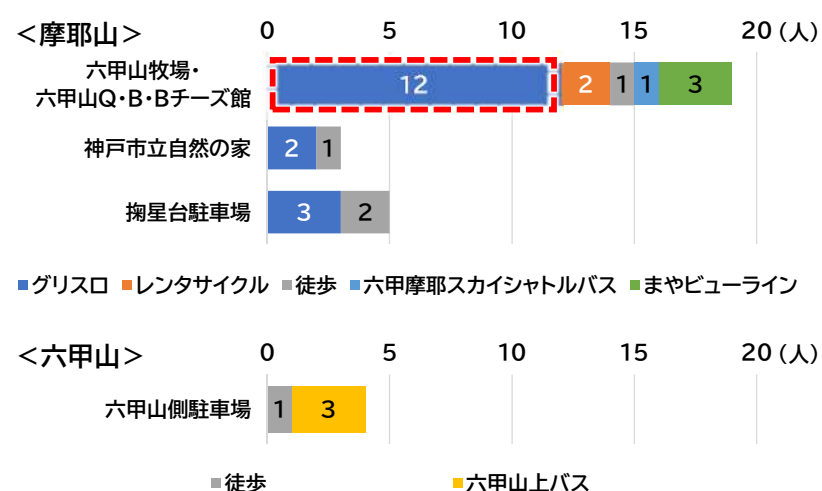
■ 利用駐車場



■ 利用駐車場別 P&Rでの行き先



■ 利用駐車場別 P&Rの移動手段

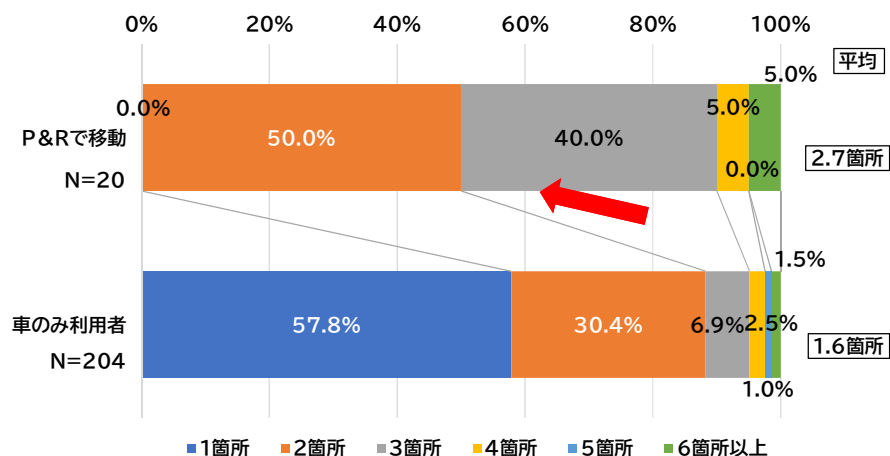


1-5 パークアンドライド (P&R) の推進

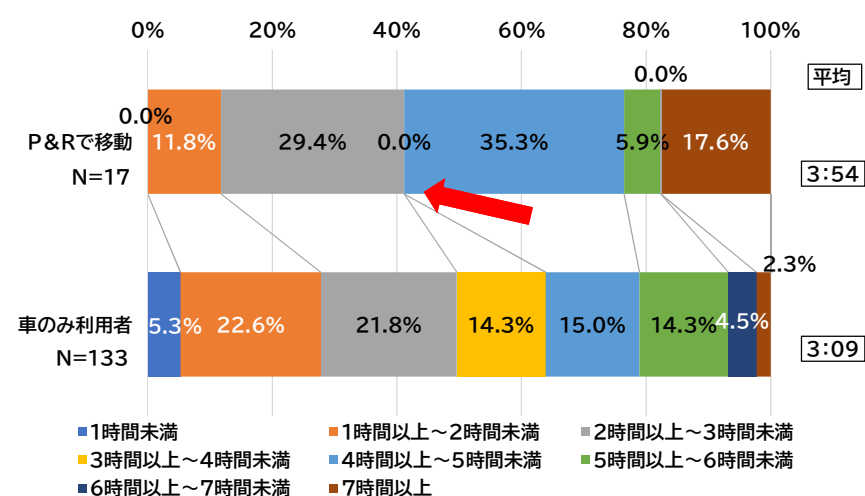
■ パークアンドライド(P&R)による自動車来訪者への影響を把握

○「山上の駐車場に車を停めて公共交通で移動した」(= P&R実施者)と回答した人は立ち寄り箇所数が多く、滞在時間も長い。
 ○行き先が変化すると回答された割合も高い。

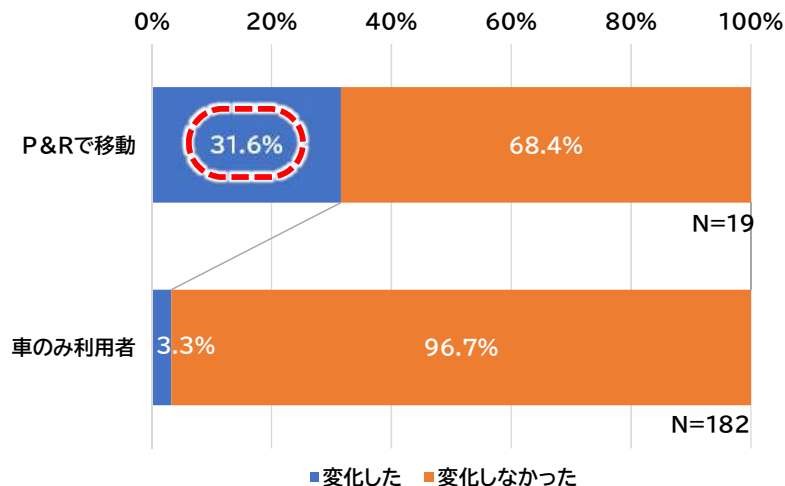
■ P & R 有無別の山上立ち寄り箇所数



■ P & R 有無別の山上滞在時間



■ P & R 有無別の山上での行き先・目的地の変化



<理由>

- ・グリスロに乗りたかったから
- ・景色が綺麗な場所が他にもあることを初めて知ったから
- ・子どもがグリスロに乗りたがったから など

1-6 MaaSによる目的と手段の一体的提供

■ 利用実績

- モニターについては事前応募がほとんどで、引換場所は神戸市総合インフォメーションセンターを選択する人が最も多かった。
- 特典利用の施設としては、六甲山牧場やガーデンテラスでの利用が多く、今回の社会実験限定で使える特典の利用も一定数みられた。

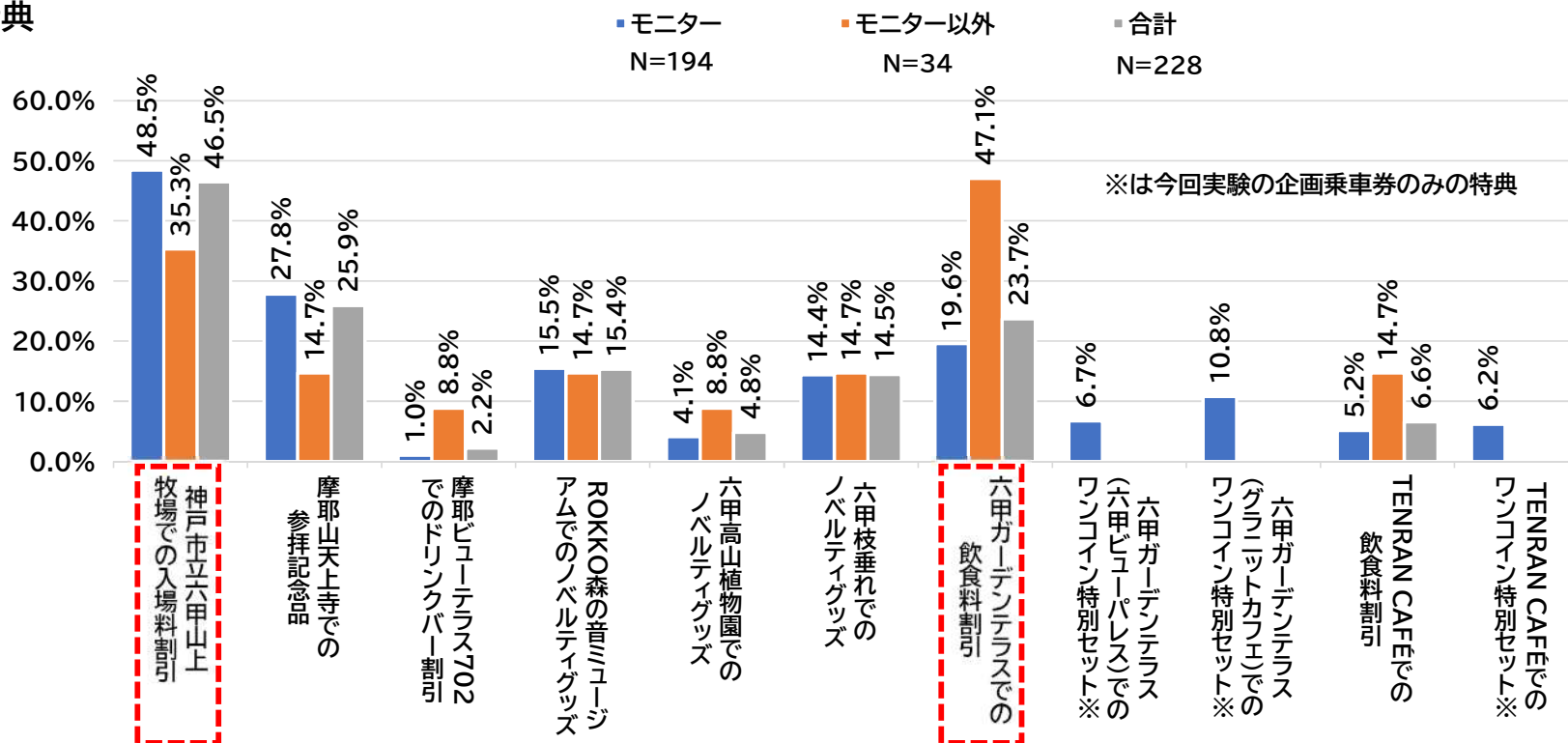
モニター数 230組 (488人)

**モニター調査
受付箇所** 神戸市総合インフォメーションセンター、
摩耶ケーブル駅、六甲ケーブル下駅、
六甲山牧場、六甲ガーデンテラス

■ 引換場所とモニター数

引換場所	事前応募	当日参加	合計
神戸市総合インフォメーションセンター	290	22	312
摩耶ケーブル駅	96	8	104
六甲ケーブル下駅	59	0	59
神戸市立六甲山牧場	6	3	9
六甲ガーデンテラス	2	2	4
合計	453	35	488

■ 利用した特典

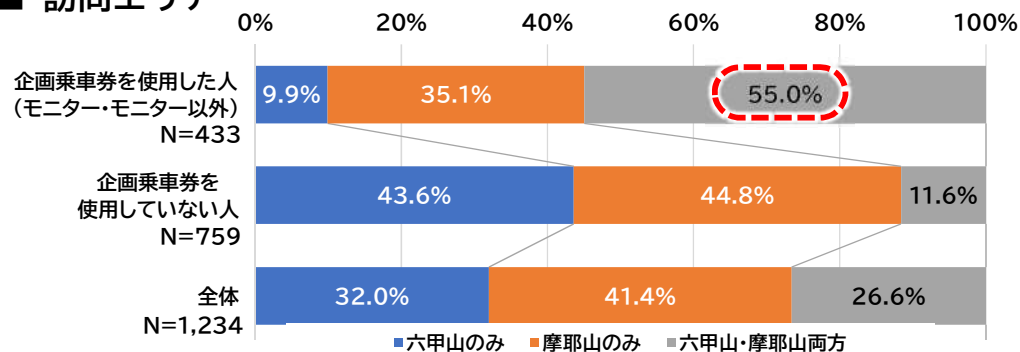


1-6 MaaSによる目的と手段の一体的提供

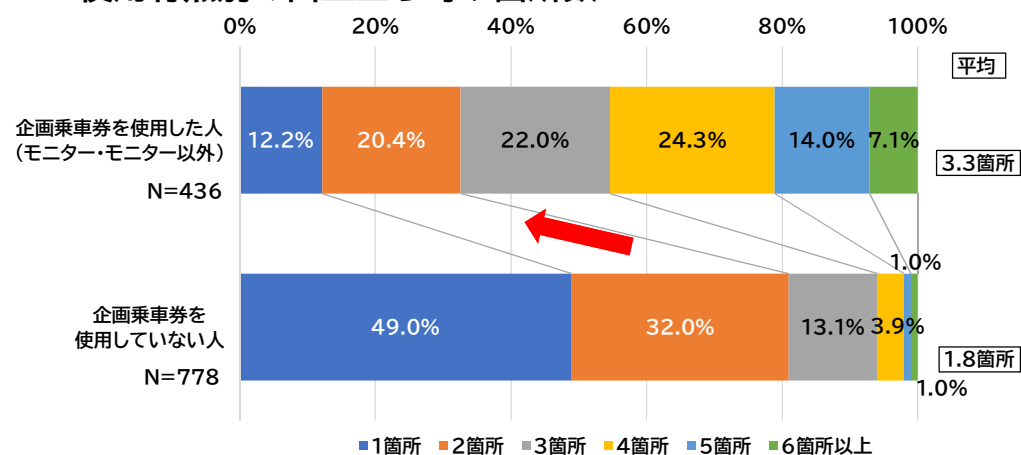
■ 目的と手段の一体的提供による行動の変化を検証

- 六甲山・摩耶山を両方訪れている割合は、企画乗車券を使用していない人の約12%に対し、企画乗車券を使用した人は55%と高くなっている。
- 企画乗車券を使用した人の約42%が、山上での行き先・目的地が変化すると回答している。
- 企画乗車券を使用した人ほど立ち寄り箇所数が多く、滞在時間も長くなる傾向にある。

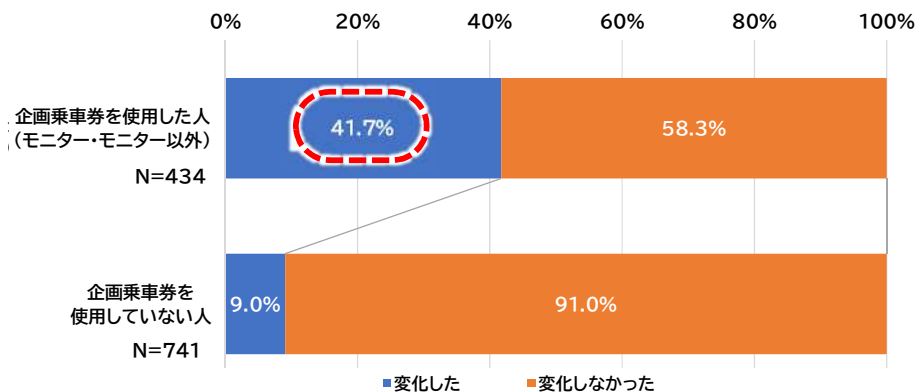
■ 訪問エリア



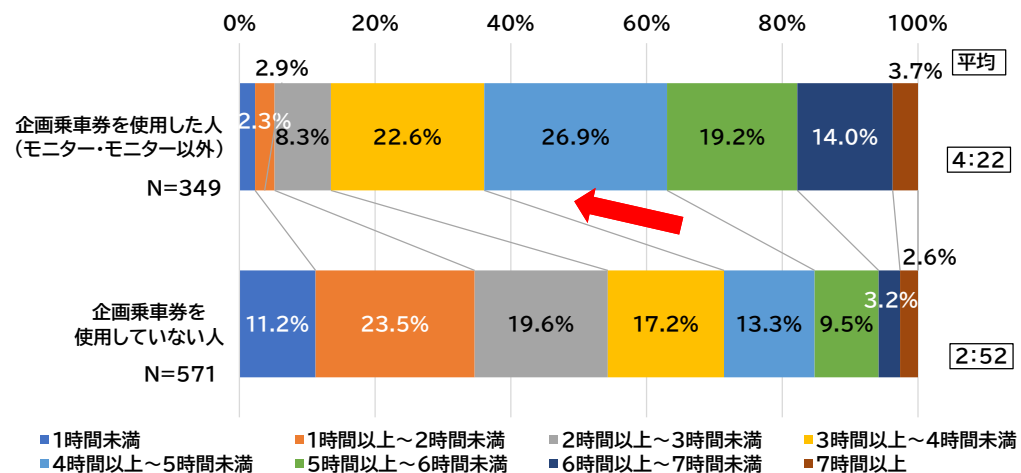
■ 使用有無別の山上立ち寄り箇所数



■ 使用有無別の山上での行き先・目的地の変化



■ 使用有無別の山上滞在時間



<どのように変わったか>

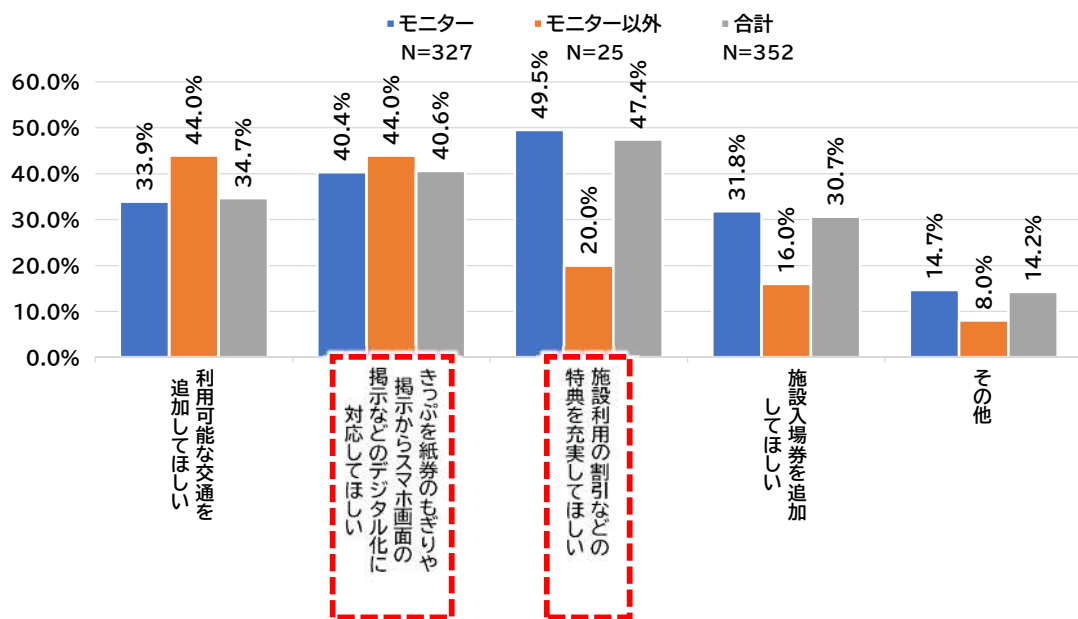
- ・割引があるなら寄ろうかという気持ちになるから
- ・普段交通費及び交通手段の不便さゆえに立ち寄ることがない場所へ重点的に立ち寄った など

1-6 MaaSによる目的と手段の一体的提供

■ 六甲山・摩耶山におけるMaaSのサービス内容について検討

- 利用者のニーズとしては「特典充実（＝よりお得）」と「デジタル化（＝事前買いやすく、便利）」が高い。
- 企画乗車券の良かった点についての自由記述では「定額での乗り放題」に関する意見が多く好評。
- 上記ニーズを踏まえた内容のMaaS導入に向け、交通事業者のみならず山上事業者との連携の強化が必要。また、タッチ決済やQRコードを活用したデジタル化に向けて検討を進める。

■ 企画乗車券の改善希望



■ 利用者の意見（自由記述）

良かった点
<ul style="list-style-type: none"> ○乗り降り自由な点が良かった。立ち寄り施設が増えた。 ○今まで知らなかった施設なので、今回は降りてみた ○自由に乗り物に乗れる気軽さで普段以外のスポットへ足が向いた ○特典で施設を訪れる目的が増える、せっかくだから行ってみようという気になる ○乗り放題があったので、六甲山摩耶山両方の施設に行った ○少し割引があるだけで立ち寄りたくなる など
改善点
<ul style="list-style-type: none"> ○知らなかった特典があるのでわかりやすくしてほしい ○マシン目がちぎれて使いにくい ○特典の魅力が少し弱いので充実させてほしい ○使い方が少しわかりづらい など

1-7 まとめ

<社会実験の効果>

回遊性向上、立ち寄り箇所数・滞在時間（＝消費金額）の増加

<社会実験の課題>

■ 山上における既存路線バスの見直し

⇒ **運転手の増員、繁忙期における検証、記念碑台バス停の集約化**

■ 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

⇒ **グリーンスローモビリティ：輸送力、有償とした場合の需要**

⇒ **マヤチャリ：ポート間の車両台数の偏り解消**

■ パークアンドライド(P&R)の推進

⇒ **料金設定**

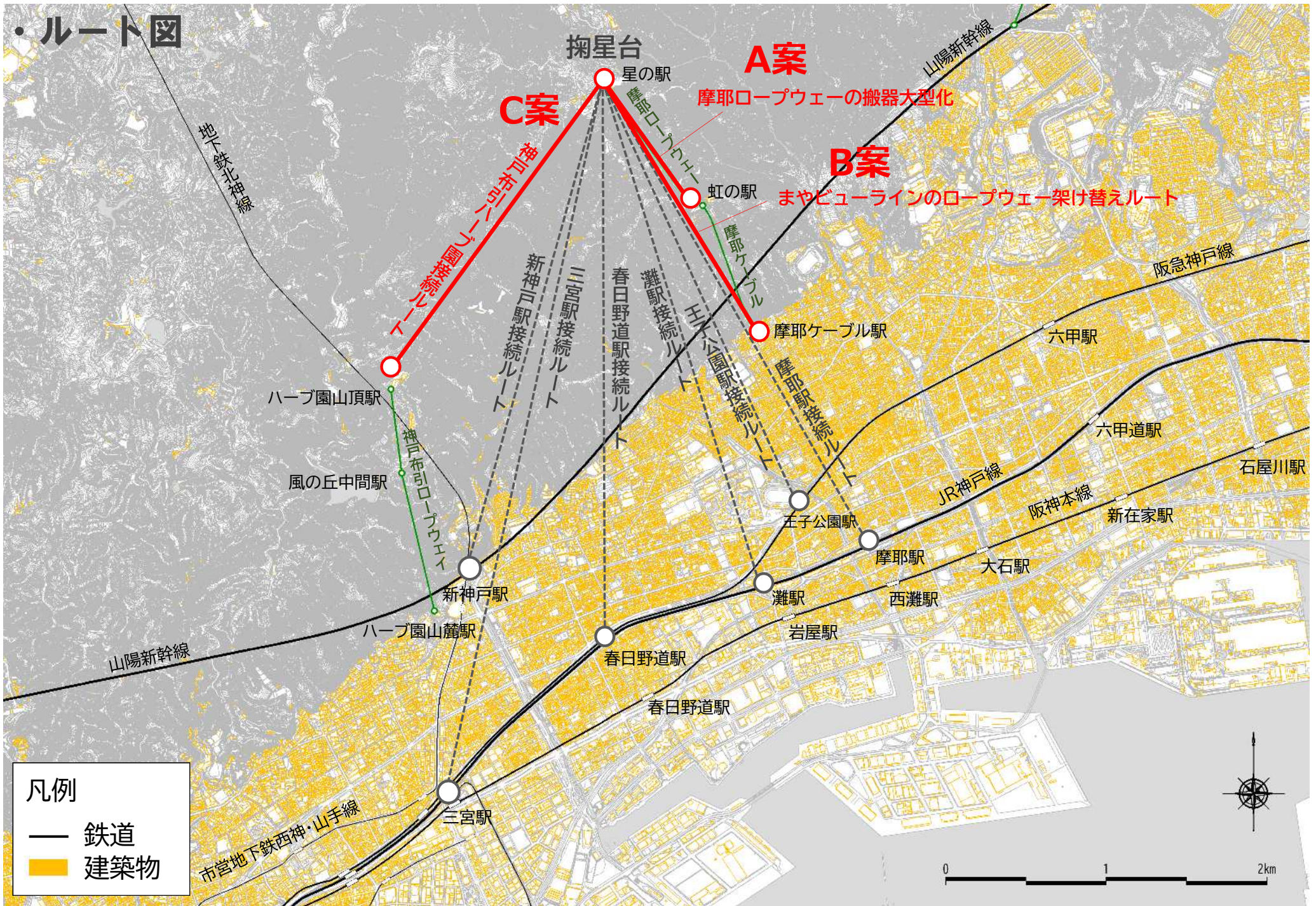
■ MaaSによる目的と手段の一体的提供

⇒ **特典の充実、デジタル化**

六甲山・摩耶山の交通ビジョン実現に向けて掲げた上記施策の効果を把握することができた。一方で、課題も明らかとなったことから、令和5年度には繁忙期に有料での社会実験を実施し、交通ビジョン実現に向けた各施策の検討の深度化を行い、早期事業化を図る。

2. 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

・ルート図



前回の振り返り

□ 山上へのアクセス

<交通ネットワーク>

- ・現状の掬星台に対してロープウェイでつないでいくことの議論と、アクセス改善や土地利用も含めた摩耶山の活性化という長期的な観点での議論は少し切り離して考えた方がいいかもしれない。
- ・山上交通と山上アクセス、全体のネットワークをどうするかというところが見えてない。特に、山上交通の輸送力が足りているか検証が必要。
- ・山上アクセスについては非常に長期の話。長期の話を考える時に、話が細かすぎるという印象。
- ・例えば、C案の議論をする際は、都心三宮や新神戸駅の再整備も含めて、都市としてのネットワークとしてのレベルで議論すべき。まず、あるべき論から入る必要がある。

<需要予測>

- ・需要予測する際、前提条件によって数値は大きく変わってくる。アクセスが良くなったとしても行きたいという目的がなければ需要は生まれない。

前回の振り返り

<掬星台までのアクセス>

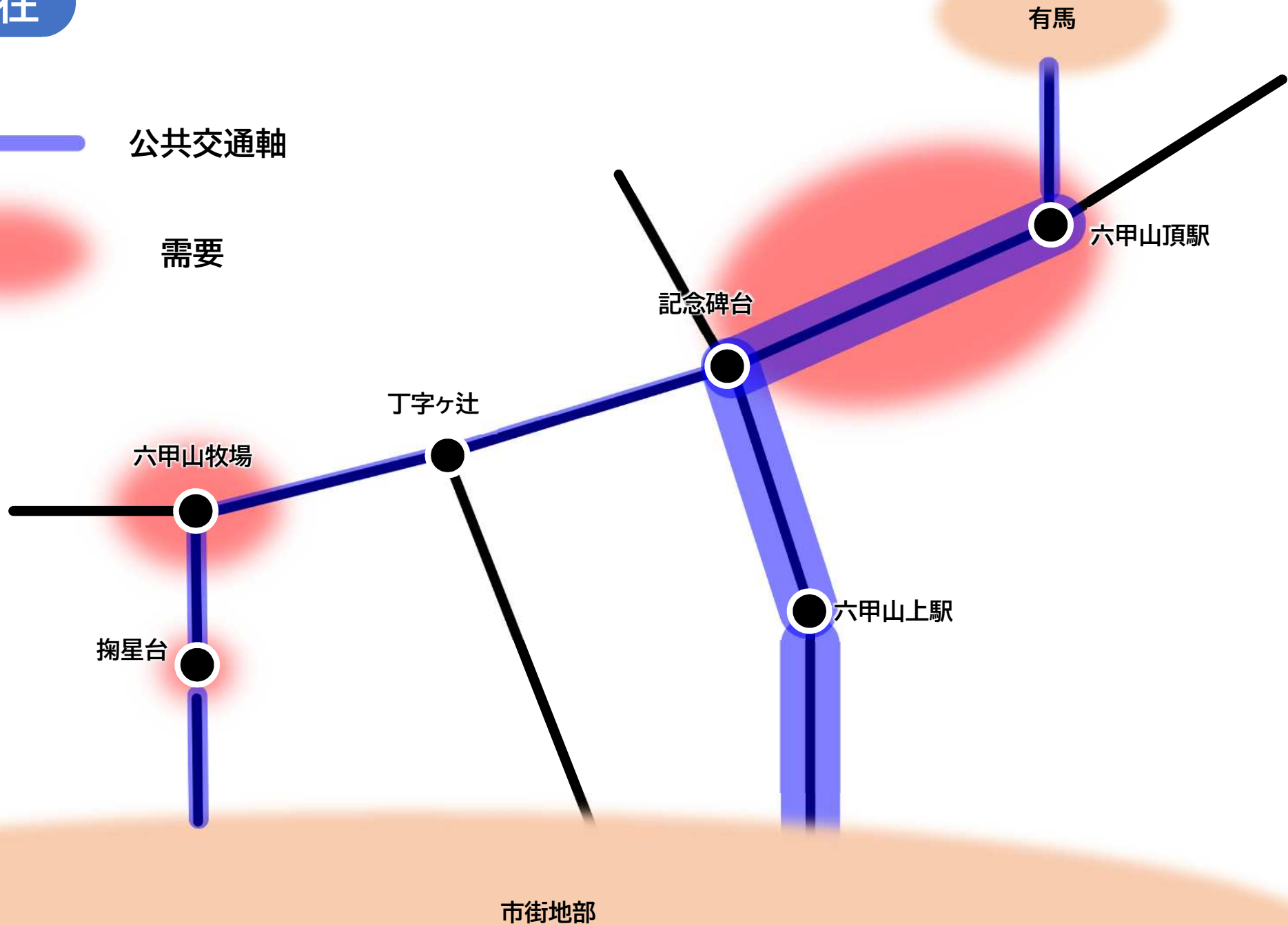
- ・掬星台までのロープウェーを六甲山まで延伸していくことも同時に検討すべき。
- ・名物になるような山上アクセスが良いのではないか。
- ・A案のケーブルの耐用年数、A,B案の運休期間、B,C案の概算用地取得コスト、この辺りの情報を集めた上で、総合的に判断する必要がある。
- ・A,B,C案どれが実現しても新たなビュースポットとして期待できると思う。特にC案は、今まで見たことがないような眺望になる。
- ・新神戸駅から布引ロープウェイまでの動線を分かりやすくする、シームレスにするような取り組みが必要になってくる。

2 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

現在

公共交通軸

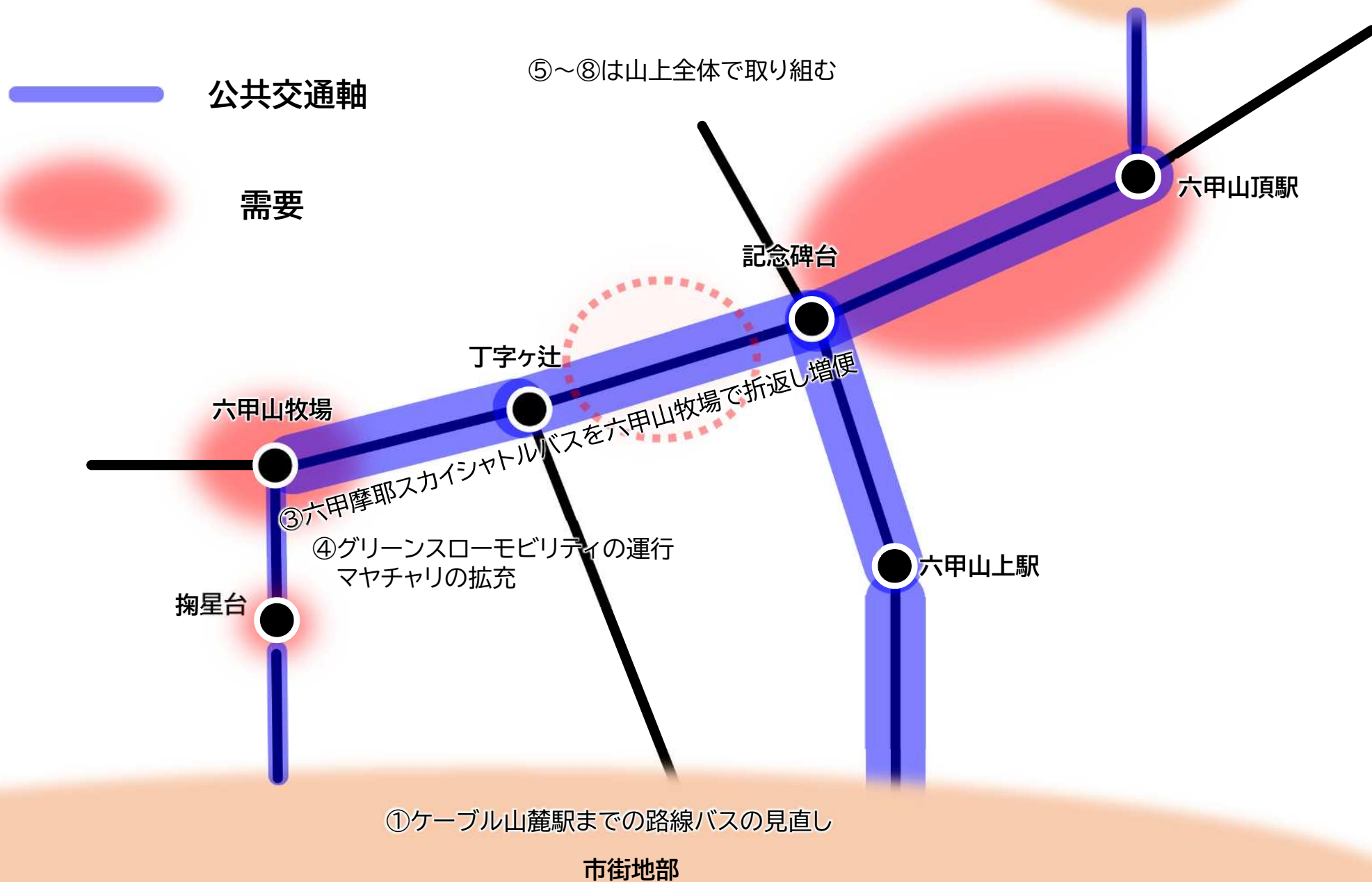
需要



市街地部

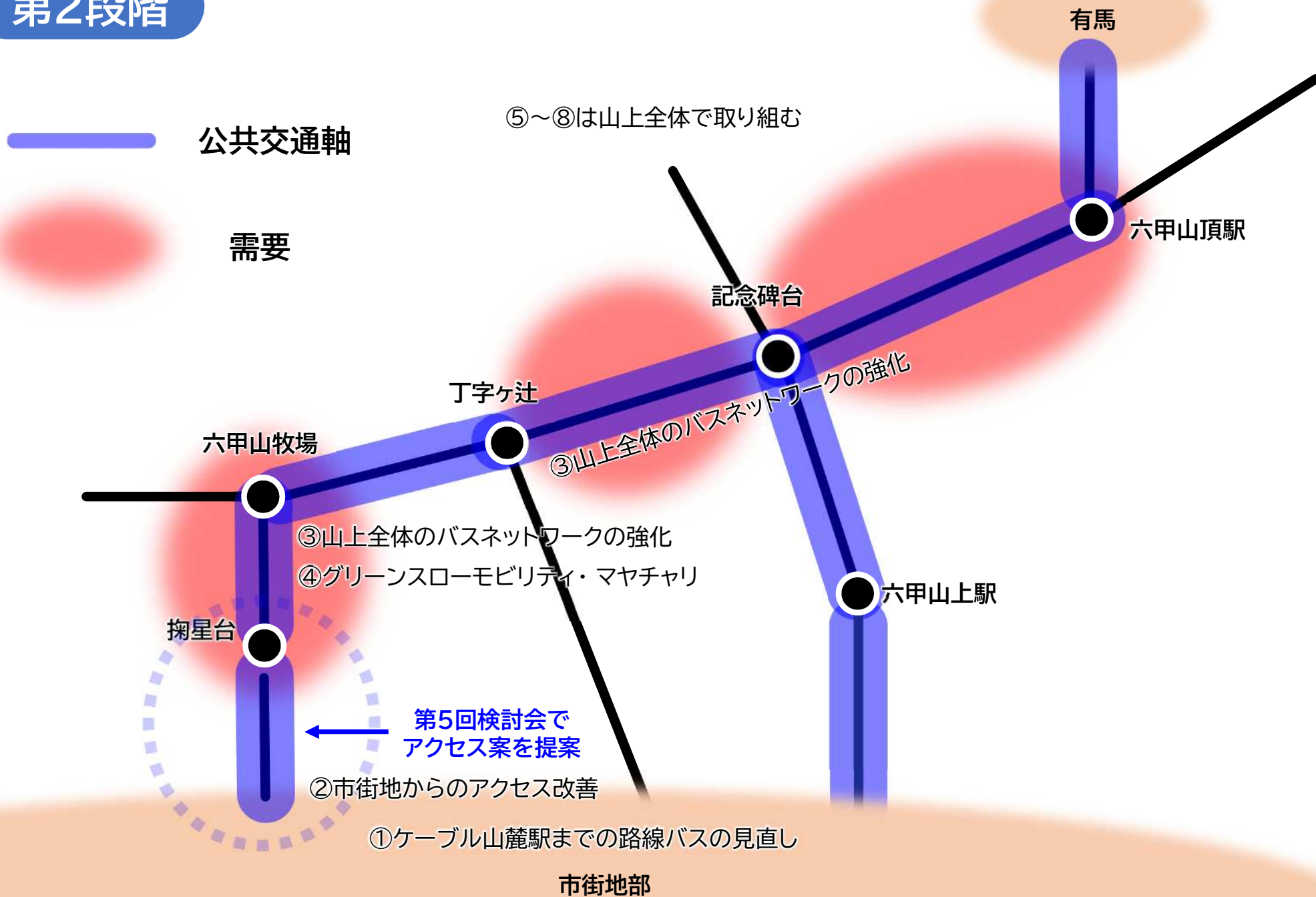
2 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

第1段階



2 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

第2段階



3. 六甲山・摩耶山関係のR5年度予算

3 六甲山・摩耶山関係のR5年度予算

六甲山・摩耶山等の活性化 14億400万円

(以下、一部抜粋)

○六甲山・摩耶山の賑わい創出 (603,000千円)

- ・グリーンスローモビリティ運行等の交通社会実験
- ・掬星台駐車場の拡張及び山上全体の駐車場の満空情報等の提供に向けた検討
- ・摩耶ロッジの解体工事 (R5~6年度)

○神戸登山プロジェクト (311,200千円)

- ・登山道における老朽危険等家屋の調査・撤去等
- ・登山客向けの施設の設置 (JR新神戸駅舎内、休憩キャビン、登山サポート店) など

○六甲山上スマートシティ構想の推進 (19,800千円)

- ・遊休施設の利活用、ビジネス拠点としての魅力発信 など

○六甲山のアートによる活性化 (50,000千円)

- ・「六甲ミーツ・アート芸術散歩」の拡大・発展への支援

○自然体験の充実 (420,000千円)

- ・自然の家のリニューアル (R5年度工事、R6年度リニューアルオープン)