

第6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5年3月31日（金）15:00~17:00

2. 場所

三宮研修センター

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 理事

山上事業者

伊藤 浄真	摩耶山天上寺/摩耶山観光文化協会 副貫主
池田 淳八	八光カーグループ 会長
寺西 公彦	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
川田 誉史子	一般財団法人 神戸住環境整備公社 事業再編推進室長

関係行政機関

山野 順大	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課（交通企画課長代理）
田橋 一	国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官
牛若 健吾	神戸市 建設局 道路計画課（道路計画課長代理）
安藤 義治	神戸市 交通局 担当部長（営業所総括担当）

#### 4. 議事次第

- 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R5年度予算
- 4 閉会

## 5. 議事要旨

### 【意見・質疑応答】

#### 3 議事

##### (1) 交通社会実験の効果検証

###### ○委員

- ・六甲ケーブルは、まやビューラインや六甲有馬ロープウェーの観光路線と異なり日常交通を担う生活路線として運行している。六甲ケーブルや山上のバスは住民の方や学校などのライフラインとして基本的に毎日運行しなければならない、故障や点検などで運休する場合もバスの代替輸送を行っている。一方で、まやビューラインと六甲有馬ロープウェーは、冬場に点検で1か月以上運休したり、毎週火曜日を定休日としていたり、故障や点検で運休をしても代替輸送の必要がない。
- ・六甲ケーブルや山上のバスの収支はたいへん厳しく、観光客の利用により地域住民の足がなんとか確保されているという状況である。土砂災害やコロナ禍や施設の老朽化などもあり苦しい状況ではあるが、六甲山を活性化するためになんとか存続させようという想いで運行を続けている。
- ・仮に掬星台までのアクセスを整備して、掬星台方面から六甲山方面への回遊を促していくということになれば、六甲山上への観光客の絶対数が増加しない限り、アクセスルートが代わって六甲ケーブルの利用が減少しただけということになりかねない。
- ・したがって、掬星台までのアクセスを整備するのであれば、摩耶山側の需要が確実に増えて、しかも摩耶山側の集客施設である六甲山牧場と六甲山方面の行き来が増えるということを前提に考えてもらわなければ、生活路線でもある六甲ケーブルや山上を運行するバスは死に絶えてしまう。そうならないよう努力はするが、六甲山は天候に左右され営業できる日数がかなり少ないなど経営が難しい場所でもある。
- ・六甲山を活性化していくのであれば、観光需要以外の交通需要の増加といったものについても、「交通のあり方検討会」としてはもう少し視野を広げて取り組んだ方が良いのではないかと感じている。

###### ○委員

- ・六甲ケーブルがライフラインであるということは、全神戸市民の周知の事実だと考える。
- ・この4年間で六甲山・摩耶山全体の来客数はどんどん増えている。活性化に向けて、前向きに話を進めて頂きたい。

###### ○委員

- ・現在、六甲山牧場は、毎週火曜日を定休日としており、冬場に1か月程度（今年は24日間）営業を休止している。
- ・掬星台から六甲山牧場を移動する人を増やしては頂きたいが、六甲山牧場は割と車での来場が前提とされている施設だと感じている。
- ・また、六甲山牧場は一日過ごせるような施設なので、六甲山牧場への来場者を六甲山方面に回遊させることは難しいと感じている。

###### ○委員

- ・六甲山牧場が神戸市の管轄であれば、冬場も営業すべきではないか。民間事業者が冬場も営業し

ているというのに、神戸市が営業しないというのは活性化とは逆の取組ではないか。

#### ○事務局

- ・六甲山牧場は経済観光局の所管ではあるが、農政部門が担当している施設であるため、冬場に営業を行っていない理由について詳しく承知していないが、確かにその通りだなと思う。どういった理由があるのか、それを改善することが可能なのか、その部分については確認しておきたい。

#### ○委員

- ・今回の社会実験については、秋の後半に実施するという形になったが、できれば繁忙期のデータがあれば非常にありがたい。来訪者が多い時期にグリーンスローモビリティが走行できるのかということについても検証が必要。
- ・また、自動車で山上へ来られた方がわざわざ駐車場に車を停めて、乗り換えて頂けるとなれば更に魅力が必要となる。今回の社会実験の結果から、車からグリーンスローモビリティや公共交通に乗り換えてもらえる可能性は感じたが、それが把握できるような社会実験ができればと思っている。

#### ○委員

- ・非常に効果的な実験だったと思う。行動範囲が広がったという結果も出ており、楽しかったという話もあった。
- ・今回の社会実験においては、企画乗車券を活用したことが、非常に大きなポイントだと思っている。紙券ではあるが、公共交通機関と施設割引が一体となった MaaS に近いと感じている。
- ・鉄道やバスなどの交通そのものは移動目的ではない。交通は目的があって結果として、初めて利用してもらうことができる。
- ・目的となる施設の活性化や良い施設があって、公共交通で山上を行き来しやすくなったことが、利用促進に繋がっているため、こういった取組をどんどん行うことにより、観光施設・公共交通機関ともに利用が促進されるのではないかと感じた。今後も形を変えてどんどんやって頂ければと思う。

#### ○委員

- ・社会実験の実施により、需要をうまく作り出せれば、観光客の関心を引くことができ、人々が移動をして、さらにお金を落としてくれるということが分かった点はとても大きなことだと思う。
- ・アンケート結果から、リピーターの方が意外に多く、また特にモニター以外で、自然や景観を楽しむため、散策やハイキングを来訪目的としている方が多いことが分かった。自然に興味を持ってそれを目的とされるような方はリピーターに繋がりがやすいため、六甲山・摩耶山は非常にポテンシャルが高い地域であることが再確認できた。
- ・来訪人数は1~2人が多く、公共交通のニーズはあるということが分かったことも興味深い。また、平均するとだいたい3人ぐらいで来られており、車もやはり必要であるということが分かったかと思う。
- ・先程企画乗車券の話があったが、新しい魅力を作り出せば、人はそれに興味を示していくということがデータからも出ていると思う。もともと目的があって来ている方もいるが、何か新しいことをやっているし行ってみようという方が少なからずいることが分かった。企画乗車券を活用し

た新たな誘致を行うことにより、人々が動き、滞在時間が増加し、支出も見込めるということが少なからず分かったのではないかと思う。

#### ○委員

- ・観光の市場では、環境に優しい、環境に配慮した旅行スタイルを支持する人たちの数が非常に増えている。特に、世代が若くなればなるほど環境に配慮した旅行を望むという傾向がここ数年明らかになってきている。そういった背景の影響もあり、グリーンスローモビリティという新しい交通サービスの導入に対してポジティブな結果が出ているのではないかと思った。また、今後こういったものがますます求められていくのではないかなと思う。
- ・以前の検討会でも六甲山・摩耶山全体をテーマパークとして捉えてはどうかという意見があったが、グリーンスローモビリティも単なる公共交通サービスとしてではなく、1つのアトラクションやエンターテインメントサービスとして捉えれば、価格も例えば300円と書かれているが、企画型旅行商品のようにして体験料500円に上げることもできるのではないか。
- ・グリーンスローモビリティは11名以下の乗り物であれば普通免許で対応可能ということなので、ドライバーに関しても、お客様をもてなす側を週末にやってみたいという人がいれば、一般の方をキャストとして募集し、そういった方の力も借りて活性化に繋げていくこともできるのではないか。
- ・もう少しエンターテインメント的な意識や、大胆な発想があっても良いのではないかなと思った。それを次回の社会実験で生かしてみてはと思う。

#### ○委員

- ・企画乗車券の特典については、利用者が複数または全て選べるのか。あるいはそのうちの何個かを選ばなければならないのか。
- ・また、特典に対しての利用者の評価はどのような感じか。好意的か。
- ・事業者の協力も今回かなり得ていると思うが、事業者の反応はどうか。

#### ○事務局

- ・特典については企画乗車券を提示することで複数、特に数に上限なく利用者は全て受けることができる。
- ・特典の評価については高かったところもあるが、改善希望としては、よりお得な特典を追加してほしいといった、特典の充実度というニーズは高い数字が出ている。
- ・社会実験終了後に、企画乗車券の観点からも事業者ヒアリングを実施したが、普段窓口で販売しているときよりも、利用が多かったという声を頂いている。

#### ○委員

- ・パークアンドライドは今回の社会実験の主たる目的ではないということだったが、面白い結果が出ていると思った。例えば、自動車で来たモニターではない方が、グリーンスローモビリティ以外の交通を利用されているケースや、六甲山側に自動車で来たモニターではない方がバスを利用されたケースがあったということか。

#### ○事務局

- ・そのとおりである。

#### ○委員

- ・乗り口に駐車場も無いまやビューラインから掬星台までわざわざ上げて、今回の社会実験のように掬星台から牧場までの区間になぜこれだけ尽力して費用をかけるのかが分からない。それよりも六甲山・摩耶山全体の活性化ということで、もっと全体的なところに人と物とお金をかけてはどうかと思う。

#### ○事務局

- ・今回の社会実験は、内容としては確かに摩耶山に片寄っていた部分はあるが、決して摩耶山の活性化だけを考えているのではなく、市としては六甲山・摩耶山全体の活性化という大目的を認識して取り組んでいる。
- ・また議事2の交通ビジョンでも説明させて頂くが、今後の摩耶山の再整備を含め、摩耶山側の需要を高めていくという取組みも予定しており、摩耶山だけではなく六甲山も含めた需要の塊と、それに対する交通ネットワークの改善・充実というところを取り組んでいくという目的のもとで交通社会実験を実施した。目的については全く同じ認識だと思っている。

#### ○委員

- ・この実験を通じて、六甲山・摩耶山を含めてこんな楽しみ方ができるんだという発見はあったのかなと思う。
- ・目的地を増やして滞在時間を長くすれば、それだけ消費金額が増えるということで、活性化につながるということも実証されている。交通のネットワークを含め、いかに滞在時間、目的地を増やすかという工夫に総力を費やしていくか、一つの考え方の示唆が得られたのではないかなと思う。今回は無償での社会実験だったが、来年度有償で検証した後に、事業化できるものも当然いくつが出てくるのではないかなと期待している。

#### ○委員

- ・リピーターのところで、例えば4回以上という方については、1年とか一定期間を区切って聞いているのか。それとも今までに4回以上ということか。
- ・また、企画乗車券について意見があったかと思うが、コロナ渦を経て全体的にお客様の利用傾向や利用手段が大きく変わっている。企画乗車券を検討していく上では、価格もあるが、何で支払うのか、他と合わせた価値が何か、ということも含めて考えて頂ければと思う。
- ・ドライバーをキャストとしてという意見があったが、もし事業化をするのであれば二種免許が必要となる点や、安全は誰が担保するのかという点にも留意が必要だと考える。
- ・また、運賃の値上げについても、地域公共交通会議を経て運賃を定める手法もあるが、一般的な運賃というのは認可を頂いて定めるものとなっているため、なかなか簡単に触ることが難しい。そういったところも含め、検討頂ければと思う。

#### ○事務局

- ・リピーターの来訪回数については、これまでの来訪回数を聞いている。

#### ○委員

- ・社会実験に対しては賛否色々のご意見を賜ったが、次年度は繁忙期に実験を実施するということなので、今日のご意見を参考に計画を十分練り直して頂ければと思う。

## (2) 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

### ○委員

- ・まやビューラインは、今年であれば冬にケーブルで38日間、ロープウェイで52日間運休している。六甲山牧場も24日間営業休止であった。その期間においても六甲山上駅から摩耶ロッジの区間のバスは運行している。オフシーズンの六甲摩耶スカイシャトルバスのあり方は課題である。この交通ビジョンは観光シーズンだけの絵となっている。

### ○委員

- ・六甲山上駅から六甲ガーデンテラス方面のバスの便数は充実しているが、六甲山牧場方面に行く便が非常に少ないため、六甲山牧場へ徒歩で行かれる方もいる。山上におけるバスは六甲山上駅で切られていて、乗り換えをしなければならないが、六甲摩耶スカイシャトルバスの便数が非常に少ないため、山上全体が全く繋がっていない。
- ・山上のバスについては、六甲山上駅～六甲山牧場～ガーデンテラスというルートで回ってほしい。このルートが完成して、バスの便数を増やしてもらえれば、観光客もすごく楽になるのではないか。
- ・六甲山牧場～掬星台の区間のバスはもういらぬのではないか。この区間については、空便が走っていることも多く、赤字路線であることがありありと分かる。

### ○委員

- ・六甲摩耶スカイシャトルバスについては、六甲山牧場、神戸住環境整備公社、天上寺や自然の家などの各山上施設が年間の協力金を出しあって、六甲山観光に運行を依頼したのがスタートとなっている。これが一つの起爆剤となり、継続的なものになればという大きな希望があった。
- ・六甲山牧場への来場者も、まやビューライン側からのアクセスを促すようなことも考えたが、まやビューラインの始発が10時と朝遅いことや、ケーブル下へアクセスがしにくいこと、子連れや家族は荷物があることなどマイナスな面が多くあったため、六甲山牧場の入場者数のほとんどは六甲山側から来ていると思う。
- ・この検討会が大きな起爆剤となって、交通ビジョンに向かって色々なことができれば良いと考えている。摩耶山は六甲山とは全然違う色だということを打ち出してもいいが、それが良いのか悪いのか、長く山にいる私でも未だに結論が出ない。
- ・山に登ってくる人は、リピーターの多い自然派の人や、鳥や花を愛でる人など色々な方がいる。家族で登る山や子供たちが遊ぶ山にしたい。大人がちょっと遊ぶとか、子供達にこれを残そうというような、大きなビジョンを持って頂き、答申までできればというのが私の気持ち。

### ○委員

- ・それぞれの立場で様々な意見があったが、共通して言えることは公共交通機関だけでは成り立たないし、観光地だけでは成り立たないということ。そのため、観光地と輸送手段が合わさらないとプラスにならないといことをまず押さえておくべき。
- ・阪急の子会社の太閤の湯は当時有馬ビューホテルという名前だったと思うが、経営に非常に苦しんでいた。当時のマーケットは主に阪急沿線、神戸電鉄沿線であったが、スルッとKANSAIによって各社のシステムが繋がることにより、相互送客が可能となったことで、マーケットが南海沿線

や近鉄沿線にも広がり、そこからのお客さんに来て頂けるようになったことで、かなり盛り返したという事例がある。

- ・今は当然になっているが、相互に送客をすることにより互いのお客が増える事実がある。そのため、六甲山 vs 摩耶山という感じになっているところが少しあるがそうではなく、お互いの繁栄のために相利送客することにより、互いの施設、あるいは互いの交通機関をさらに発展していかれるのではないかと思う。
- ・いろんな方面から来て頂く仕組みを作ることにより、山上施設も非常に繁栄し、六甲山の全体が賑わい、自然を楽しむ人が増えると思うので、長期のビジョンで、関西全域で六甲山を利用できる仕組みづくりを行うことが大事。

#### ○委員

- ・いかに市街地から山上へ人を上げていくかということと、山上の活性化の2点が一番重要だと考えるが、今は山上の話ばかり進めていて、どうやって山上に人を上げてくるのかという議論が止まっている気がする。

#### ○事務局

- ・これまでの検討会において、六甲山・摩耶山全体の活性化を考えていくにあたり、交通課題として、山上の自動車渋滞と市街地からのアクセス改善について特に共通して意見があった。市街地からのアクセス改善については、できるだけ乗り継ぎが少ないダイレクトな思い切った大胆なものも必要じゃないかというご意見があったと認識している。
- ・市街地からダイレクトなアクセスという観点で、市街地の鉄道駅から直結させることが一番便利かなと考え、三宮や新神戸、灘なども含め、市街地の鉄道駅からの直結ルート案について検討した。ただその中で、相当数の既存の建築物の上空を通過する必要があることが分かった。
- ・ロープウェーというのは、ルートを曲げることが容易ではなく、曲げるポイントに駅舎並の設備を設置する必要があるため、イニシャルコスト・ランニングコストともに増大することとなる。
- ・そういった観点から、既存の建築物の上空を通過するルートは相当ハードルが高いということで、P30の黒の点線のルートは検討から除外をしておき、残ったのが、A案・B案・C案の3案となっている。
- ・A案については、摩耶ケーブルと摩耶ロープウェーの輸送力に差があることが摩耶ビューラインの従前からの課題としてあるため、輸送力の小さい側の摩耶ロープウェーの搬器を大型化することで、ケーブルとロープウェーの輸送力を等しくするというもので、3案の中ではコストも一番安価で済む案となっている。
- ・B案については、既存のまやビューラインでは中間の虹の駅で乗り換えが発生するため、乗り継ぎ回数を減らすという観点から、思い切ってまやビューラインを1本のロープウェーで架け替えてしまおうというもの。B案は色々精査をした結果、起終点の駅を直線で結ぶことができず、途中で中間に駅を設けないといけないということが分かったため、イニシャルコスト・ランニングコストがともかなり高い案となっている。
- ・C案については、これまでの検討会の中で委員から提案があった三宮や新神戸からの直結ルートが難しいのであれば、布引ロープウェーから思い切ってロープウェーを延伸したもの。こちらに

については精査の結果、起終点の駅を直線で結べることは確認しているが、国立公園の第一種特別地域におけるロープウェイの新設が環境省に認められていないという大きな課題がある。

○委員

- ・六甲山・摩耶山ともにポテンシャルやニーズがあり、住民の方、ビジネス、そして観光客を含め、これからまだまだ拡大していける地域だと思う。それが今回の社会実験で分かったと思うので、現状六甲山と摩耶山で多少分断があると考えれば、やはりここをどうするかについて継続して検討していく必要があると思う。そのために社会実験をもう少し重ねて、その結果を見ながら検討していくことになるのかなと考える。
- ・掬星台までのアクセスについては、なかなか難しいところもあると思うが、六甲山・摩耶山のポテンシャルはそれなりにあるということが今回の実験の結果でも出ており、7割の方が自然というものを求めている。この数は今後減ることはないと考えれば、少しでも利便性の向上を考えていく必要があるかなと思う。

○委員

- ・交通ビジョンに関して、第2段階実現までにどの程度の年数を見込んでいるか。

○事務局

- ・第2段階については、概ね5~10年を目標にしていきたいと考えている。

○委員

- ・5年と10年で大分違うような気もする。客層のニーズは、その5年と10年で変わってくるし、どの程度の夢を描くかということも考えていかなければならないと思う。交通ビジョンは現状でできる範囲を基準に考えていくのか。それとも、ある程度将来を想定した上で交通ビジョンを作り上げていくのか。

○事務局

- ・市としては、現実ベースでできる交通ビジョンではなく、六甲山・摩耶山全体の将来の活性化のための交通ビジョンを想定している。特にアクセス案の3案については、どの案にも課題はあるが、抜本的に改善をしていくことが活性化のために望ましいと考えている。

○委員

- ・摩耶山 vs 六甲山みたいな形ではなく、そうならないように相乗効果を生みだしていけるように考えていきたいと思っている。同じ公共交通とはいえ、位置付けが違うので、そのあたりはご留意頂きたい。
- ・阪神御影駅、JR六甲道駅、阪急六甲駅から六甲ケーブル下駅は市バスが運行しているが、レジャーにきた人にとってバスは特に混雑時はギュウギュウ詰めになってものすごくつらい空間となることがある。六甲ケーブルの輸送能力がかなり高いので、できれば阪神御影駅、JR六甲道駅、阪急六甲駅から六甲ケーブル下駅を結ぶLRTの導入のような大胆な案を考えてもらいたい。市の施設を結ぶロープウェイを整備するより経済効果も高く、活性化にも有効だと考える。

○委員

- ・六甲ケーブルへのアクセスのバスは少し乗り心地が悪く、少し弱いという指摘は以前から頂いているため、LRTまではいかないかもしれないが、より快適な手段を検討するというアイディアは十分にあると思う。

○委員

- ・今回このように交通ビジョンをまとめていただき、議論がしやすくなったかなと思う。
- ・2点申し上げたいことがある。1点目は他の委員などがご指摘されている、アクセスの問題について。掬星台へのロープウェー等の整備の議論は非常に長期の問題だが、短期のアクセスの問題については十分に議論ができていない。P4に記載の①ケーブル山麓駅までの路線バスの見直しというところについて具体的に議論がなされていないため、なかなか納得頂けていないのかなと思う。
- ・2点目は第2段階の交通ビジョンについて、これは将来の目標として描いているものなので、あるべき姿を考えた時に、掬星台へのアクセスをどこからつなげるかという議論があるが、やはり神戸市全体のことを考えて議論すべきだと考える。そうすると市街地の中でも、都心部からのアクセスを優先すべきだと考える。そこについてしっかりと議論を重ねた上で、第2段階の交通ビジョンの中に載せていくべき。

○委員

- ・交通ビジョンについて、現状から考えるのか、未来を考えていくのかという話があったが、非常に人手が不足しており、現状を維持することで精一杯というところである。バスの運転手のなり手不足が非常に深刻化しているため、その上で山上のバスのネットワークをどうするのか考えなければならない。単純に増便すれば良いという話ではないというところを含めて検討頂きたい。

○委員

- ・現在、山上のバスは2社で運行しているが、1社で運行すれば良いのではないかと。1社で運行すれば、もう1社の運転手と車両が浮くのではないかと。

○委員

- ・2社で合わせて輸送力を維持している。

○委員

- ・経緯は不明だが、昔から2社で補完しながら運行してきた。ご指摘の通り、経緯に疑問はあるため、一度確認したいと思う。

○委員

- ・交通ビジョンの第2段階であるべきネットワークが描かれているため、なんとか路線を維持しながら、その方向に向けて調整をお願いできればと思う。
- ・交通ビジョンについて、アクセスとともに大事なのは需要の膨らみ。当然バスも需要が増えればサービスを上げることができると思う。需要もないのにバスだけ走らせるというのは、非常に酷な話。
- ・摩耶山側からのアクセスが良くなれば、摩耶山側の需要も増加も見込まれ、その周辺の新たな施設の整備についても市で考えていると思うので、交通とまちづくりでうまく足並みを揃えていけるようなイメージを将来ビジョンとしてぜひ描いて頂きたい。やはり、六甲山・摩耶山一体として繋がりがほしい。
- ・摩耶山の特徴も大事にしながら、交通ビジョンを考えることも非常に大事なこと。今回の社会実験において、来訪者の方がグリーンスローモビリティで摩耶山の自然を堪能したというのは、まさしく摩耶山に対するニーズに合っているのかなと思った。そういったものも育てながら、需要が多ければバスも当然走らせていくようなビジョンを描いて頂くことになるのかなと思う。

## ○委員

- ・インバウンドの方々の訪問先は、いわゆるゴールデンルートから、田舎の方面にシフトしてきている。そういう意味では、都市部からそれほど遠くなく、自然がある六甲山・摩耶山は非常にびったりはまったエリアだと思っている。
- ・ただ、そういう地域は六甲山・摩耶山だけではなく、他のところにもたくさんある。九州や四国、あるいは東北や北陸などと戦うことになる。そのためにインフラをどうするか、施設をどうするか、交通をどうするかという視点が大事である。
- ・そういった観点からすると、確かに費用もかかるし、官公庁との調整など色々な課題はあると思うが、新幹線停車駅と連携しているC案の整備ぐらいのことをしないと、六甲山はこれから集客ができないというふうに私は思っている。
- ・地域の人たちのためにどうしていくかということも大事だが、これからは海外の方々をどう取り込むか、中期的な話になるのかもしれないが、そういった視点で取り組んで頂ければと思う。

## ○委員

- ・六甲山は結構外国人の方の来訪が多く、コロナ前である2018年のケーブル乗客割合でいえば、日本人と外国人がほぼ半分ずつという状況になっている。直近の2月でいえば、日本人客はすでに2018年の数を越えており、外国人客は2018年の半分という状況で、本格的にはまだ戻っていない。
- ・台湾の方は冬であれば六甲山に雪を見に来るのでスキー場に向かわれる方が多い。韓国の方はガーデンテラスに景色を見に来ることが多い。
- ・3月に入って神戸港の国際クルーズ船の受け入れが3年ぶりに再開され早速9隻の入港があり、観光バスで六甲山を訪れる方も見られた。インバウンドはいろいろなルートで徐々に回復している。
- ・六甲山自体は人を呼んでいる。人口密集地から1,000m近い山（山上駅は737m）にケーブルを使えば10分ほどで登れて、都会の景色を楽しめる場所は世界的に珍しいようで、これはかなりの資産だと考えている。我々も事業者として活かさきれてないところがあるため、投資を行うことにより、施設の魅力を増すことでさらに観光客を呼べるよう色々と考えているところ。

## ○事務局

- ・山上の路線バスは六甲山上バスと六甲摩耶スカイシャトルバスという2系統で運行しているが、今後の需要の増加を見据えて2系統のままが最適かどうかについては、市としても検討が必要だと考えている。
- ・六甲山ランドデザインでも六甲山と摩耶山のすみ分けを行っているように、それぞれの持っている特徴や、資源が異なるため、その辺りを踏まえた交通ビジョンとしていくべきだと考えている。そういった観点で、摩耶山に必要な交通ということで、グリーンスローモビリティやまやチャリをお示しさせて頂いた。今後は需要を見据えながら、あとは輸送力という観点からも、検討を深めていきたい。
- ・アクセスについても様々なご意見を頂いた。市全体のことを考えて、大胆な案を考えていくことも大事じゃないかというご意見も頂いた。A案・B案・C案についてはどれも一長一短あるため、六甲山・摩耶山全体の活性化のためにはどの案が良いか、もしかするとD案のようなものも出て

くるかもしれないが、今後は需要予測なども含め、皆様のご意見も踏まえながら、慎重に検討を進めていきたい。

○委員

- ・ぜひ検討を進めて頂きたいと思う。

### (3) 六甲山・摩耶山関係のR5年度予算

#### ○委員

- ・繁忙期においては GREENIA と六甲山牧場の駐車場入庫待ちの渋滞で山全体に大変迷惑がかかっているため、これを早急に解決してほしい。まずは市に見本を見せて頂きたい。六甲山牧場の駐車場の拡張にも取り組むべき。今の倍ぐらい増やしてもらっても良いと思う。
- ・渋滞するとバスも走れないし、別荘の方も、山上事業者も大変。一番稼がなければいけないゴールデンウィークや夏休みに渋滞が原因でキャンセルが入ることで、売り上げが激減し、事業圧迫に繋がっている。

#### ○事務局

- ・令和4年度は繁忙期を中心に、ゴールデンウィークやお盆、9月・10月の土日祝に渋滞調査を実施したが、六甲山牧場や GREENIA も含め、ゴールデンウィークに渋滞が発生していた。
- ・夜間における掬星台駐車場の渋滞や違法駐車の状態についても調査を行ったが、渋滞の発生日数や違法駐車台数など総合的に判断し、掬星台駐車場の拡張を優先的に実施することとした。六甲山牧場についても、関係部署と連携しながら、引き続き検討していきたいと思っている。

#### ○委員

- ・掬星台駐車場の渋滞は六甲山全体に迷惑がかかっておらず一部だけの問題だが、六甲山牧場の渋滞は山全体に迷惑がかかっている。これだけの予算を取っているのであれば、グリーンモビリティの導入や掬星台駐車場の拡張よりも、私は六甲山牧場の駐車場拡張の方が優先順位は高いと思っているため、ぜひ検討して頂きたい。

#### ○委員

- ・渋滞対策の検討については引き続きお願いしたいと思う。