

第7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9月11日（月）15:00~17:00

2. 場所

三宮研修センター 8階 805号室

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
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
亀徳 篤 株式会社こうべ未来都市機構 経営企画部長

経済界

大塚 隆生 神戸商工会議所 地域政策部長

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）
中田 将紀 神戸市 建設局 道路計画課（道路計画課長代理）
福田 英明 神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長
杉山 博志 神戸市 交通局 自動車部 市バス運輸サービス課長

4. 議事次第

- 1 開会
- 2 出席者紹介
- 3 議事
 - (1) 令和5年度の交通社会実験
 - (2) 山上アクセス案について
 - (3) 駐車場利用状況・渋滞長調査
- 4 閉会

5. 議事要旨

【意見・質疑応答】

3 議事

(1) 令和5年度の交通社会実験

○委員

・今回は有料で実験を行い、事業採算が成り立つか検証することは良いことだと思う。グリーンスローモビリティは掬星台から六甲山牧場の区間が乗り放題 500 円ということだが、六甲山牧場から六甲山上駅や六甲山上から六甲山頂駅も含めた乗車券については検討したか。

○事務局

・今回の社会実験において、MaaSのような取り組みは含んではいないが、MaaSについては社会実験とは別途、六甲まやレジャーきっぷの企画券を含め検討していきたい。

○委員

・回遊性の向上が社会実験の目的であるため、山上全体を周遊できる一体的な乗車券の検討についても行って頂きたい。また別の機会に実験をして頂ければと思う。

○委員

・山上に車で来る方や公共交通で来る方もいるが、今回の実験のターゲットとなるのは、どのような交通行動をとっている方になるか。また、将来的に今回の実験のターゲットだけにこのサービスを提供するのか。それとも、より広くの方に使って頂くことを考えているか。

○事務局

・ターゲットについては、車で来られた方よりも公共交通で来られた方が中心になると思う。回遊性を高めるということが実験の一つの目的であると考えているため、例えば牧場に来られた方、あるいは掬星台に来られた方が、こういったモビリティが運行しているのであれば一度乗ってみて、別の場所に行ってみようといった新たなその回遊、今までになかった回遊が生まれるということが一番期待している。

○委員

・例えば、車を駐車場に停めて乗り換える方も想定されると思うが、六甲山牧場であれば、一度車を駐車場から出した後に、もう一度駐車すると再度お金がかかってしまうが、六甲山側の施設の駐車場はフリーで停めることができるのか。

○事務局

・六甲山観光が経営している駐車場であれば、最初に停めた施設で駐車料金を支払えば、別の施設の駐車場では追加料金無しで駐車ができるようになっている。

○委員

・その辺りも含めてよくよく考えなければ、なかなか思った通りの行動をとってもらえないのではと思った。

○委員

・今年度の実験では、地域の方々との連携についてどのように考えているのか。

○事務局

- ・今年度の社会実験ではグリーンスローモビリティを有料で運行し、来年度以降の実装に向けて平時の需要を確認していきたいと思っているため、市が何かイベント等を行うことは考えていない。ただ、地域の方からは、社会実験を実施するのであれば、一緒に色々やりたいというお声を頂いている。例えば、地元組織である摩耶山再生の会の方々には、掬星台でのイベント実施などをご協力頂けると聞いている。

○委員

- ・地域を巻き込んで、ぜひ実験をして頂ければと思う。

○委員

- ・先ほど委員から、思うような結果が得られないのではという発言があったが、思うような結果というのはどういったことか。

○委員

- ・ある目的地に来た人がその場所だけではなく、複数の施設を回遊し、願わくば各所でお金を落として頂くということが、活性化に繋がると私は考えている。今回の実験において、再編した既存バスとグリーンスローモビリティを使って回遊行動を行う方が果たしてどの程度増えるだろうか。車で来られた方が駐車場料金との価格差等によって、バスに魅力を感じなければ、六甲山側にしか訪れずに帰ってしまうことになるのではないか。六甲山側のどこかの駐車場に車を停めて、既存のバスに乗って、例えば、摩耶山の方に足を伸ばすとか、さらにはグリーンスローモビリティに乗って掬星台まで行ってみるという行動に繋がれば、回遊性が向上したと言える。今回の実験で提供するサービスが六甲山と摩耶山の回遊性向上に果たして貢献するのかという点で、思ったような効果が得られるのかという表現をした。

○事務局

- ・グリーンスローモビリティを導入するだけでは、回遊性向上は難しい部分もあると考えている。ただ、グリーンスローモビリティを導入することにより、摩耶山上内の回遊性は上がると考える。また、それに伴って、スカイシャトルバスの再編によるバスの増便が可能となるため、六甲山側と牧場までの摩耶山側の回遊性は一定高まると考えている。

○委員

- ・駐車料金と追加で支払う公共交通の費用をトータルで考えた場合、車と公共交通のどちらを利用した方がメリットがあるかといった経済的な判断もあるが、グリーンスローモビリティが運行することにより、追加料金を支払ってでも公共交通で回遊したいという意識を持ってもらえるかどうかが鍵になるように思う。

○委員

- ・牧場に車を停めて、六甲山側に公共交通で行くことは今回の実験とは関係無く今でもできるが、そんな人は皆無だと思う。この実験によって、掬星台から六甲山牧場、また六甲山牧場から六甲山側までの回遊性が高まるかということは検証できると思うが、六甲山牧場に車を停めてバスに乗り替えて六甲山側に来ることは今でもできることなので、モビリティの運行とは関係ない。

○事務局

- ・現状は、六甲山牧場に車を停めてバスで六甲山側に行くという需要が少ないということだが、バスの運行頻度が上がることにより、変わる可能性も一定あるとは考えている。

○委員

- ・六甲山牧場から六甲山上駅までグリーンスローモビリティを走らせる実験であれば、そういった効果の検証ができるが、グリーンスローモビリティの運行区間と六甲山側の駐車場は全く関係ない場所にある。車で来ている人が牧場に行った後に、ご飯でも食べにガーデンテラスへ行こうかという行動とグリーンスローモビリティの運行は関係が無い。牧場に行った後に、掬星台で景色を見ようという人には関係すると思うが。今回の実験と駐車場とを関連づけるとおかしなことになるのではないか。

○事務局

- ・グリーンスローモビリティを運行させることにより、掬星台と六甲山牧場との行き来の中で、新たなその回遊行動が生まれることを期待している。また、スカイシャトルバスの増便により、回遊性向上はもちろん、六甲山上バスと運行便数を合わせることで乗継利便性を向上させることも狙いとしている。そのため、車で来られる方というよりは、公共交通で来られる方の利便性を上げるといふ狙いの方が大きい。

○委員

- ・以前、掬星台から六甲山牧場までをロープウェイで繋ぐという話が出たと思うが、それはどうなったのか。

○事務局

- ・当面の取り組みとしては、4ページにあるような形で、まず六甲山牧場と六甲山上駅間の交通を太くしていきたいと考えている。六甲山牧場と掬星台の間はまだそこまで需要が無い状態なので、バスよりも小さいグリーンスローモビリティでカバーをして、回遊性を高めるといふのが今回の社会実験である。
- ・第二段階では、まず掬星台までのアクセスを繋いで、そこから山上の交通を太くしていく必要があると考えている。掬星台から六甲山牧場の区間を繋ぐ手段として、ロープウェイという形が本当に良いのかということについては、需要を見ながらになると思う。この後の議事になるが、今回の検討会では、まず市街地から掬星台までのアクセス案について、ご提案させていただきたいと思っている。
- ・掬星台と六甲山牧場をさらに太い線で繋ぐ必要があるかどうかという話は、第二段階のもう少し先の話としてあるのかなと思っている。時間軸を少し分けながら検討していきたいと考えている。

○委員

- ・車で来られる方と公共交通で来られる方、それぞれ対象を分けて、今回の実験にどう関わられるか、どう使われるかというところをもう一度精査してみしてほしい。車で来られる方にとってメリットが発生する仕組みを精査すれば、より実験対象者が広がると思う。

○事務局

- ・事務局で検討していきたいと思う。本日欠席されている委員からも、ターゲットを誰とするか、グリーンスローモビリティはどういった人が乗る想定か、といったところをはっきりさせるべきであるという意見があった。それについては、実験期間中にアンケート調査を実施するため、そこで確かめていきたいと考えている。

○委員

- ・駐車場関連の調査項目については、はっきりさせておいてほしい。グリーンスローモビリティの運行区間にある天上寺前の駐車場と六甲山牧場の駐車場は別料金となっているため、今回の社会実験で何か検証できるかもしれないが、六甲山側の駐車場と今回の社会実験を関連づけることは難しいと考えている。何を実験の結果として示すのか明らかにしておかなければ、無駄な取組になってしまう気がする。

○事務局

- ・天上寺前の駐車場に関しては、グリーンスローモビリティを走らせることにより、駐車需要がどのように変化するか確認したいと思っている。また、駐車場がどうあればグリーンスローモビリティ乗ってもらえるか、逆に駐車場をこういう風にしてほしいということについて、アンケートで確認したい。

(2) 山上へのアクセス案について

○委員

- ・初期投資や固定資産税は考えないというのは、公設民営ならではのメリットだと思う。
- ・16ページには、摩耶ケーブルの耐用年数が不明であり、今後30年間運行を継続するために必要な設備更新費用として、約20から25億円要するという数字が出ている。これを年数で割って、年間約7000万円程度の費用が生じると仮定した場合、37ページの表で言えば、年間約7000万のランニングコストが、A案とC案には追加され、B案には追加されないという理解で良いか。

○事務局

- ・委員からご指摘のとおり、A案であればロープウェイのみが新しくなるため、摩耶ケーブルの設備更新費用が追加でかかってくる。C案についても、まやビューラインはそのまま変わらないため、設備更新が追加でかかることになる。B案については、すべて一度新しくロープウェイで架け替えを行うため、設備更新の費用はかからないことになる。

○委員

- ・37ページの表で言えば、A案を整備した場合の概略収支が-1.1億円となっているが、追加でかかる費用である年間約7000万円を加味した場合、概略収支は-1.8億円となる。B案を整備した場合の概略収支は-1.7億円のまゝ。C案を整備した場合は、既存のまやビューラインの概略収支の-2.1億円が-2.8億円となり、収支均衡するという理解で間違いはないか。

○事務局

- ・間違いはない。

○委員

- ・以前にも申し上げが、摩耶ケーブル駅付近へ行くためには、バスに乗車する必要があり、駅周辺にはマイカーを止められる駐車場もない。そもそもA案やB案については、原点である摩耶ケーブル駅の改修をしなければ、採算以前にどうしようもないのかなと思っている。A案やB案は採算ベースでも赤字であることを考えると、C案しかないのではないか。C案であれば、三宮、新神戸駅からハーブ園経由で山上へ上がることができる。

○事務局

- ・摩耶ケーブル駅に駐車場や観光バスを停めるスペースが無いということが、非常に大きな問題であることは我々も理解している。以前、市としても整備について検討を行ったが、住宅街の中では難しいという結論に達している。そこで、坂バスや市バス18系統の急行便を走らせることにより、公共交通でのアクセスの改善に取り組んでいるというのが現状である。

○委員

- ・山上へのアクセス案が去年の12月に出された際、昔にあった、布引から上がって、そして摩耶山と六甲山を繋いで有馬まで繋ぐという大きなロープウェイ構想を思い出した。非常に魅力的であり、かつ話題性がある、大きな案だなと感じたことが今でも思い出される。
- ・ターゲットと言われるものがあって、基準があって、山を開発していこうとするのではなく、山そのものをどうしていくかという妄想（夢）が先にあった方が、私は良いと感じる。例えば、観光でいくのか、あるいは自然保護でいくのか、色々なアイデアが出て意見が分かれることもあるが、山をどうするかという大きな文化的なあり方をどこかで出して頂ければと思う。

- ・六甲山は国立公園と言いながらそこまで良いものも無い。火が吹いている山があるわけでもないし、湖もなく（温泉や瀧は麓にはあるが）景色もそこそこ、夜景についても人工的なものである。これを打破するぐらいの大きな夢があればと思っている。この案がこれ出された時に、一つ新しいうねりが来るかなという期待を持った。グリーンスローモビリティにも同じように大きな期待をしている。

○委員

- ・これから先の神戸を考える上で、六甲山の活用は絶対に必要であると思っている。掬星台からの夜景というのは全国的にも非常に有名で、行きたいという方はたくさんおられると思うが、どうしても都心からのアクセスが大変である。今回この資料を拝見しても、やはりC案というのが一番ふさわしいと思っている。ユーザーの方の利便性から言えば、A案やB案はどちらにしてもバスで摩耶ケーブル駅まで行く必要があるため、なかなか大変で、分かりにくいところがあるが、C案を整備することにより、ハーブ園のからそのまま掬星台へ行けるとなれば、断然アクセスが良くなるので、非常に良いのではないかと思う。また、C案については採算性でもシミュレーション上は非常に良い結果が出ているため、これをもう少し精査していけば良いのではないかと思っている。
- ・2030年には神戸空港の国際化も控えており、そうなったときに、外国のお客さんが山上に上がるにあたって、果たして現状のルートが本当にわかりやすいか。やはり布引から上がっていくルートが非常に良いのではないかなと思う。

○委員

- ・皆さんの意見を聞いていると、C案が良いという意見が多いが、少し苦言を呈すると、例えば、建設費等々についてはこの勘定に入っていない。プロジェクトを評価するにあたっては財務分析ではなく、便益とコスト、いわゆる経済効率性の分析を行うというのが基本である。その上で、このように財務分析的に独立採算でいけるのであれば、なお良い。こういった精緻の検討をされて、大変ご苦労もあったかと思うが、私はこの資料ではまだ不十分ではないかと思っている。
- ・行政として、まずビジョンがあって、そのビジョンに対してこういった便益があって、あるいはこういうコストがあって、こういう便益のこういうところが勘定できるという検討が必要。もちろん勘定できないところもあるため、そこについては定性的にその効果を説明する必要があると思うが、そういった便益ベースの検討がまずあって、この財務分析が意味を持つと私は考える。
- ・ここでの判断自体に何か私が申し上げたい訳ではなく、この検討委員会が一体どういった位置づけにあり、どういったことに対して、ある種の方針を示すのか。今回の資料だけでは、残念ながら不十分なのではないかと思っている。
- ・繰り返し申し上げますと、山として、あるいは街として、どういう風に六甲山・摩耶山を考えていて、そのための交通としてこういった機能が必要とされていて、それによってどういう便益が社会に生まれ、それに対してコストがどの程度かかるかといった、物事を決めるにあたって必要な部分が抜けていると思う。

○委員

- ・今の話は当初の検討会で出された質問であって、それに対しては第3回検討会において、事務局からこういった交通ビジョンを持っているという絵を示して頂いたように記憶している。それを

前提として、交通ビジョンを実現するために、どのような施設やプロジェクトが必要かという議論をしていると思うので、交通ビジョンについては以前お示し頂いた資料でご説明頂ければと思う。そうでなければ、最終の取りまとめにも近づいており、我々も以前示してもらった交通ビジョンを前提に議論をしているため、今までやったことに意味がなかったという話になる。

○委員

・説明をしっかりと頂きたいという主旨で意見を言わせてもらった。

○委員

・事務局には以前の資料を用いて、再度説明をして頂ければ良いと思う。

○事務局

・委員からご意見のあった、ビジョンについては、平成30年3月末に経済観光局が中心となり、六甲山系である六甲山、摩耶山、布引まで含めた、六甲山グランドデザインという大きな方向性を決めている。その六甲山グランドデザインの中で、掬星台への輸送力強化の検討に取り組むこととしており、この検討会でも議論をして頂いている。今後、特に摩耶山上では、掬星台やオテルド摩耶の再整備を予定しており、その中で交通も含めた大きな方向性が出てくると考えている。一番大きなビジョンとして、六甲山グランドデザインがあり、その中の個別計画に近いようなものになる。

・また、委員からご意見のあった便益の部分については、検討を行う必要があると考えている。今回は、いわゆるコスト部分の説明が多くなってしまったが、交通を整備することによる、神戸市全体への波及効果や、六甲山グランドデザインといった構想に基づき、市として向かいたい方向に対して、各案の便益がどれだけあるのかについては、当然検証する必要があると思っている。それについては、次回の検討会の際にお示しができるように、検討を進めていきたい。

○委員

・C案の需要予測結果の、その他市街地からの7.7万人/年や10.3万人/年という需要は、まさにそういった考え方をベースにされていると思うので、そういったところとの関連をしっかりと示しながら、説明されると良いのではないかと。

・ビジョンがしっかりあれば、C案の中のまやビューラインの継続ということが、果たしてどうなのかという審議ができるはずである。色々な事情があり、それをしていないことは理解しているが、物事を決定する上での、優先順位を決して間違えないよう、きちんと説明して頂くことを切に願っている。

○委員

・元々3択の中で比較して優位性があるからといってC案を検討会として推すことには疑問がある。新神戸駅からC案で掬星台まで登っても景色を見るだけで、そのままハーブ園に戻って山上を回遊してもらえないのではないかと。私たちも旅行に行けば高いところに登って街を俯瞰したくなるが、同様に六甲山に来る方で特にインバウンドの方は、せいぜいカフェでお茶を飲むくらいでそのまま降りてしまう傾向がある。C案で掬星台に登って同じルートで帰ってしまうのであれば六甲山頂に至る唯一の生活交通である六甲ケーブルや、まやビューラインの客を奪うだけのことになりかねない。

- ・したがって、山上全体に波及効果があるように、また、新たに需要を増やせるように、できるだけ広範囲に回遊して頂けることが検討の前提と考える。回遊ルートとしては既存のまやビューライン、六甲山ケーブル及び六甲有馬ロープウェイに至るルートが想定されるが、山上の各施設にも経済効果や波及効果が出るようにして検討すべきである。ただ、摩耶ケーブル駅や六甲ケーブル下駅からは市バスしか運行していないため、それまで楽しかったのが、ぎゅうぎゅう詰めの人に乗り込むことで残念と思わせてしまうことになりかねない。アクセスを整備し、山上を回遊させて、経済効果を高めようということであれば、六甲ケーブル下駅から最寄りの鉄道駅までもう少し整備された形にして頂きたい。前回言及したLRTが物理的に難しければせめて市バスは路線バスのような車両ではなく、もう少し快適なバスの導入はできないか。そのような取組を進めて頂ければ、山上バスも同様に変わる契機になる。これらが揃った上で、いわゆるモデルコースのようなものがある、たくさんお金を落としてもらえると考える。C案の整備だけでなく、全体のルート構想を立てて頂いた方が、地域の活性化に繋がると思う。

○事務局

- ・掬星台での目的づくりは非常に重要であると考えているため、経済観光局が行っている掬星台の再整備と、それにふさわしい交通について、引き続き両輪となって検討をしていきたい。
- ・六甲山側への回遊性向上は、将来像でもお示したように、非常に重要であると考えている。昨年度実施した、グリーンスローモビリティの実験においても、立ち寄り箇所数が増加すれば、消費金額が増加するという傾向が見られた。掬星台から六甲山牧場や六甲山サイレンスリゾート、さらに東側の六甲山側の施設へどうやって人の流れや、お金の流れを作っていくかということが非常に重要であると考えている。山上交通の社会実験についても、その取組の一部として実施している。今後も、例えばA案やB案、C案を整備したから終わりというわけではなく、そこから先の交通についても、引き続き検討を進めていきたいと考えている。

○委員

- ・六甲ケーブル下駅から最寄りの鉄道駅までの交通というピースが欠けているため、そちらについても検討して頂きたい。

○事務局

- ・そこについては、市バスを運行している交通局も含め、検討をしていきたいと考えている。

○委員

- ・いかにハーブ園からの需要を呼び込めるかということや、市街地からの需要を引っ張ってこることができるかということが、C案の鍵となる。需要予測の結果を見ると、その数値が非常に大きい。ただ、やはり需要予測はあくまでも予測であり、掬星台そのものにハーブ園から、あるいは市街地から行きたくなるような魅力をきちんと整備することが重要である。その辺りは忘れてはならない視点だと思う。

○委員

- ・先ほど委員から、どういうエリアとしていくかという意見があったが、山上都市としてはどうか。コワーキングスペースやホテルを整備して、住むように遊ぶであるとか、住むように観光するといったコンセプトで、新しい都市を山の上に作るといった感じで進めてはどうか。そのために必要なツールは、山上都市に行くためのアプローチと二次交通であると考えている。

- ・ 山上へ行くアプローチとして、A 案・B 案・C 案があるが、C 案の整備費は意外とそれほど高額ではないため、B/C も見込める可能性が高く、最適なのではないかと思っている。C 案は新神戸駅と繋がっているため、新神戸で降りて山上都市に行きましょうといった PR もできる。そういった PR を行うことで、沢山の方に来て頂けるのではないかと。
- ・ 二次交通については、それほど待つことなく、山上を東西に自由に行き来できるような交通体系が必要だと感じている。オンデマンドバスが良いのか、自動運転が実用化段階に入っているため、導入により運転手不足を解消するという手立てもあるかもしれない。
- ・ 先ほど委員から意見のあった、ケーブルから降りた後のアプローチについては、接続バスを導入してはどうか。九州では接続バスが頻繁に走っており、街並みや景観が非常に格調高くなり、輸送力も普通のバスから倍増する。
- ・ 九州に去年夜景が日本一となった皿倉山という山があり、夜景を活かして更なる集客を行うために、交通が乗り放題で、なおかつ観光施設が入った MaaS を検討している。六甲山・摩耶山においても、山上だけではなく、例えば市街地の施設も入れて、一定料金でぐるっと周遊できるようなものを検討頂ければと思っている。

○事務局

- ・ MaaS の一部にはなるが、今年度は当課で VISA タッチ導入への補助を創設しており、六甲ケーブルやまやビューラインについては、この補助を活用して VISA タッチを導入して頂けると伺っている。そういった取組も含め、インバウンド対応のためにインフラ部分を少しずつ整備しているところであり、今後は観光施設も含めた MaaS ということも考えていきたい。

○委員

- ・ VISA タッチというのは後払いであり、仕組みとして非常に望ましいと考えるため、普及して頂くのは良いと思う。いわゆるサブスクや乗り放題であれば、今のマグネットカードや紙券で実現はできてはいるが、按分方法が一番の問題となる。それが後払いであれば、データを集めた上で利用実績から按分ができるというメリットがある。そういった意味では MaaS にぴったりのツールであるため、是非活用頂ければと思う。

○委員

- ・ アクセス案についてはどの案においても、ただ夜景を見て降りるだけといった使われ方をするようなものになると、六甲山小学校や住民のための生活交通を担う六甲山観光に対して民業圧迫のような形になってしまう。整備を行う上では、掬星台からの回遊性向上ということを必須として頂きたい。

○委員

- ・ 交通というのは、課題解決というか、目的のためのものである。この検討会はこういう会議で、市としてこういう目的があって、それを達成するために、こういった交通であれば賑わうとか、目的を達成するためにどのような交通が良いのかということ議論するという建て付けがあれば、会が円滑に進むのかなと思った。
- ・ この検討会では、まず神戸にたくさんの人を集めるために、すごく魅力はあるがチャンスロスをしている掬星台へもっと沢山の人が来られるような道を作るというアプローチの仕方で最後発表されたら非常に良いと思う。

○委員

- ・ A 案・B 案・C 案を整備して、アクセスが良くなるのは良いと思うが、そうなるとやはり山上の道路インフラが問題となってくる。これだけの需要をバスで輸送するとなると、今の片側一車線の道路では到底足りない。そうなると、難しいのは重々分かっているが、もう一車線バス専用レーンを整備するのかという話になってくる。あとは、先ほどご意見のあった接続バスについては、この勾配を登って来ることができないとなれば、やはり普通のバスで輸送するという形となるため、公共交通での回遊性も高めて、車で来られた方にもご迷惑をおかけしないようにするのであれば、道路整備は避けて通れないのかなと感じた。

○委員

- ・ 掬星台の再整備に関するアイデアは、経済観光局で案を煮詰めて頂いていると思うが、宿泊施設がやはり一つの大事なポイントになると私は思う。それがホテルであろうが、子供達のキャンプ場のようなものであろうが、そういった施設があることで、訪れた方は気持ちの切り替えができ、時間をゆっくりと楽しめるのではないか。夕日の美しさや夜景、それから朝日のすがすがしさ、深い霧などといった、摩耶山の自然の魅力を含めた構想を、引き続き検討頂けるとありがたい。

○委員

- ・ 本日は、掬星台へのアクセス案である A 案・B 案・C 案に議論が突出してしまい、ここだけ検討しているようなイメージ聞こえてしまうが、あくまでもこの検討会では、まず六甲山・摩耶山のビジョンや将来の姿というものから出発して、山上交通、それから山上へのアクセス交通について議論を積み重ねてきた。そろそろこの検討会の取りまとめをして頂く必要があるが、取りまとめをオープンにするにあたっては、トータルの議論の中で、ある議論だけ突出してしまわないように、バランス良くという視点を忘れないようにしなければならない。
- ・ 山上交通、そして六甲ケーブルの話や、各ケーブル駅からの最寄りの鉄道駅までの端末も含めて、トータルとして取りまとめをして頂くということを是非お願いしたい。そういう交通システムが出来上がれば、我々や観光客、インバウンドの方も含めて、こういった形で六甲山と関わることかということを、皆さんがイメージできるような形で提案して頂けると、より身近に提案を感じていただけるのかなと個人的には思う。本当に長い間、大変熱心にご意見を頂きましたので、是非とも取りまとめについては、その辺りを工夫して頂いて、より六甲山を身近に感じていただけるような提案をして頂きたい。

(3) 駐車場利用状況・渋滞長調査

○委員

- ・今年较去年と違って渋滞が全然見られなかったが、どう対策したのか。うまく交通整理をすれば、来年以降も大丈夫か。

○随行

- ・ゴールデンウィークについては、例年、警備員を配置しており、その人数やオペレーションを今年だけ大きく変えたということは特にはない。例年、渋滞が発生してきた時点で、駐車場へは左折入庫のみ可とし、右折入庫は全てお断りをして、Uターンして頂くというオペレーションを行っている。
- ・今年度、渋滞が発生していない点については、スムーズにオペレーションができたということもあると思うが、去年がまだコロナ渦で、遠方への旅行に行く方がまだまだ少なく、近隣に出かける方が非常に多かったということが大きい要因であったかと思う。実際に、駐車場の入込台数も去年に比べて今年の方が少なく、グリーンシアへ来園されるお客さまも去年ほど多くなかったというのは事実としてある。去年が特殊な環境だったというのはあったのかなと思う。来年も、今年と同じようなお客様の人数になるのかどうか、やってみないと分からないところがあるため、来年も大丈夫とまでは言えない。

○委員

- ・コロナ前も渋滞していたのではないか。

○随行

- ・コロナ前にも渋滞はしていた。その時にも今と同じようなオペレーションをしていたが、当時も客数が非常に多かったと思う。コロナ前に運営していた施設であるカンツリーハウスの時には、入園料が一人 600 円程度であったが、現在のグリーンシアについては入園料を一人 3000 円に上げていて、客数を多く集めて売り上げを獲得するというよりは、一人ずつの単価を上げるというやり方に変えているため、コロナ前に比べると客数は少なくなったというはある。
- ・ただ、ガーデンテラスについては、コロナ前は駐車料金が 1000 円であったが、現在は倍の 2000 円に上げたりしているため、ひょっとしたらそれもゴールデンウィーク中の来客数に影響していたのかもしれない。

○委員

- ・ゴールデンウィークにおいて、山上に上がるまでの主要道路で交通量調査は実施しているか。流入して来ている車の総量の変化を数字で捉えてはいないのか。

○事務局

- ・表六甲ドライブウェイでは実施していないが、六甲山牧場の交差点においては、掬星台方面へ流入する車の台数や、東西方向を通過する車の台数は渋滞長調査と一緒に実施しているため、その台数であれば昨年度と比べられる可能性はあると思っている。

○委員

- ・あくまでもアイデアとして、流入交通量と山上の渋滞の関係が、経年的にデータを取って分かってくれば、山上に上げる車の数をコントロールできたりすると、山上に上がった人が混雑に巻き込まれてひどい一日だったということがないような、そういった制御できるかなと思った。

○事務局

- ・ 検討会については、そろそろその取りまとめの時期であると考えており、取りまとめにあたっては、トータルの視点でというような意見もあったため、山上の交通と山上へのアクセスの話、それから渋滞の話はビジョンをベースにトータルの視点で取りまとめていきたい。できれば次回には取りまとめを考えていきたいなと思っている。
- ・ アクセス案についても本日はご議論頂いたが、A案・B案というのは正直難しそうで、C案が可能性としては高いというご意見を頂いた。ただ、C案にも課題が色々あると考えている。先ほど委員からもご意見があったとおり、まずその便益というか、そういうものもセットで考えなければならないと思っている。また、ビジョンがあって、その上でその便益というのが、事業費に対して成り立つものなのかどうかという検討も必要である。需要の面でも、今のビジョンや山上のあり方、再整備も含めて、摩耶山上をどうして行くのかといった議論、あるいは、六甲山上へのアクセスというのをどう強化していくのか、その辺りとセットでなければ、なかなかアクセス単体でというのは考えにくいのではないかと考えている。
- ・ C案については、例えば国立公園を通る案になっているが、特別保護地区や第一種特別地域でのロープウェイの新設が、今のところ環境省の方で認められてないという物理的な課題もある。C案についても解決すべき課題は多くあるが、一方で市街地からのアクセスが大変向上するという魅力があり、事業採算についても成り立つ可能性があるため、本日のご意見を踏まえ、C案の課題解決に向けた検討を事務局で行った上で、取りまとめとさせて頂ければと考えている。