

第8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6年2月8日(木) 14:00~16:00

2. 場所

三宮コンベンションセンター 5階 503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
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 代理：北野 航
亀徳 篤	株式会社こうべ未来都市機構 経営企画部長

関係行政機関

玉置 栄	国土交通省 近畿地方整備局 建設部 都市整備課長 代理：東口 武生
酒井 大斗	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長 代理：吉田 智大
中西 克之	国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官
清水 陽	神戸市 建設局 道路計画課長
福田 英明	神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長 代理：榎本 剛浩
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) 交通社会実験の検証結果
  - (2) 山上へのアクセス案整備による経済波及効果
  - (3) 検討会の意見のとりまとめ
- 4 閉会

## 5. 議事要旨

### 【意見・質疑応答】

#### 3 議事

##### (1) 交通社会実験の検証結果

###### ○委員

- ・ 6 ページの左上に記載がある、1 日当たり利用者想定について、「 $2,341 \text{ 人} \div 5 \text{ 日} \times 0.4$ 」という式で計算しており、乗車料金を 300 円とした場合 4 割の方が利用するという回答をされたということで、「0.4」という数字が乗じられていると思う。一方で、同じページの左下に記載がある、乗車料金の評価のところ、片道 300 円であれば、41%の人が高いと感じているというグラフがあるが、この関連性をまず教えてほしい。

###### ○事務局

- ・ 令和 4 年度に実施した社会実験において、グリーンスローモビリティの運行を無料で行った際、「乗車料金が何円であれば乗りますか」というアンケートを行った結果、300 円以下であれば約 4 割の方が乗車するという回答があった。その結果を踏まえ、令和 5 年度に実施した社会実験では、片道の乗車料金を 300 円に設定して、グリーンスローモビリティの運行を行った。
- ・ 6 ページの左下にある「乗車料金の評価」は、令和 5 年度に有料でグリーンスローモビリティを運行した際の乗車料金の評価になっており、アンケートを行った結果、片道の乗車料金 300 円について、41%の方が高いと回答した。

###### ○委員

- ・ 6 ページの左下のグラフで、片道の乗車料金 300 円について、12.6%は「安い」と回答し、46.3%は「どちらともいえない」と回答しているが、この「どちらともいえない」と回答した方のうち、20%程度の方は適当な料金設定だと考えており、「安い」と回答した方の割合と合わせて、約 4 割という数字になるという理解でよいか。

###### ○事務局

- ・ その理解でよい。

###### ○委員

- ・ 7 ページの左側のグラフについて、牧場から掬星台へ行った方の人数を青い帯で表しており、16 時、17 時で数字がかなり伸びているが、この方々はどのようにして帰ったのか。

###### ○事務局

- ・ グラフの青い帯は、牧場から掬星台へ行った方の人数となっており、掬星台から市街地に帰られる方の人数になっている。

###### ○委員

- ・ 7 ページの右側の表について、六甲・まやレジャーきつぷの利用割合が 3 割弱と多く、その影響で実収入額が少なくなるという説明だったが、これは見方を変えると、この 3 割弱の方はいわゆる乗り放題切符を利用しているため、大人の乗り放題切符を利用した 38.2%の方も含めて考えると、乗り放題というものを利用した方の割合が全体として多かったという理解でよいか。

###### ○事務局

- ・ その理解でよい。

○委員

- ・かなりの方が乗り放題を利用しているのであれば、それが支持されているということなので、乗り放題という設定をすることは良いかもしれない。
- ・また、マヤチャリは乗捨て料金を設定したことで、片道利用が減ったということだが、令和4年度に社会実験を実施した際の掬星台と六甲山牧場のポート間の自転車台数のバランスはどのような感じだったか。

○事務局

- ・令和4年度に実施した社会実験では片道利用が多く、ポート間の自転車台数のアンバランスが起きていた。例えば、朝は掬星台から六甲山牧場に向かう方が多かったため、昼間には六甲山牧場側に自転車が偏ってしまい、六甲山牧場側から掬星台側に自転車を戻すという作業を行った。逆に、夕方は六甲山牧場から掬星台へ向かう方が多く、1日に何度かポート間の台数調整を行う日もあった。

○委員

- ・乗り捨て料金を設定したことで、片道利用が極端に減ったという実態があるため、保有台数にもよるとは思うが、各ポートへの配置台数のバランスも考慮した上で、乗り捨て料金を設定する方が良いのかどうかについても十分検討頂ければと思う。

○事務局

- ・マヤチャリを片道利用された方が元の場所に戻る場合は、公共交通で戻ることになるが、その場合、改めてグリーンスローモビリティの乗車料金を払わなければならないという課題もあった。今後は、マヤチャリとグリーンスローモビリティの料金設定をリンクさせることも含めて、考えていく必要がある。

○委員

- ・山上における既存路線バスの見直しについて、ある程度効果があったということだが、今回実施した運行を、バス事業者にも今後も継続してもらえる可能性がどの程度あって、それに際しては何がネックになると考えているか。

○事務局

- ・六甲摩耶スカイシャトルバスを六甲山牧場での折返しとして、増便を行うだけでは、六甲山牧場から掬星台までの交通手段がなくなってしまうため、山上における既存路線バスの見直しとグリーンスローモビリティの導入はセットで行わなければならない。そのため、グリーンスローモビリティの実現性をどこまで高められるかが課題であると考えている。
- ・現状、グリーンスローモビリティ単体での事業採算性は、少し厳しいと考えており、まずはグリーンスローモビリティの事業採算性を高めることにより、山上における既存路線バス再編の可能性が見えてくると考えている。
- ・山上における既存路線バスの再編については、今後バス事業者とも協議が必要であると考えており、再編を行う上で必要なインフラ整備の費用負担などについても、今後検討していく必要があると考えている。

○委員

- ・ グリーンスローモビリティとセットで考える必要があるという点については、確かにその通りだとは思いますが、今回実施した山上における路線バスの見直しについては、乗り継ぎを行うバス停やダイヤの接続等について工夫をしたことで、効果があったと思うが、そういったところに限定するかどうか。

○事務局

- ・ 山上の路線バスについては、現状、六甲山上バスは1時間に3便、六甲摩耶スカイシャトルバスは1時間に1~2便となっており、両バスの便数が違うことによって、乗り継ぎがうまくできないという課題がある。
- ・ 今回の社会実験で実施した既存路線バスの見直しについては、六甲摩耶スカイシャトルバスの運行区間を六甲ケーブル山上駅から掬星台までではなく、六甲山牧場で折り返すことによって、運行時間が短縮され、六甲ケーブル山上駅と六甲山牧場の区間を1時間に3便で運行できるというものである。
- ・ これについては、特に運転手の負担はなく実施できると考えているため、あとは六甲山牧場と掬星台の間をグリーンスローモビリティで補完できれば、実現可能であると考えている。
- ・ そのため、既存路線バスの乗り継ぎだけを向上させるということは、六甲山上バスと六甲摩耶スカイシャトルバスの運行頻度が違う状態の中では難しいと考えている。グリーンスローモビリティの導入が実現できた上で、六甲摩耶スカイシャトルバスを六甲山牧場での折り返し運転とすることで1時間に3便の運行が可能となり、六甲山上バスのダイヤを合わせることができると考えている。
- ・ 六甲山牧場と掬星台の間を補完する交通が、グリーンスローモビリティに限るのかということはあるが、摩耶山側の交通をどう考えるのかということが、これを実現する上で一つの大きな課題であり、そこをまずクリアすることが大事だと思っている。

○委員

- ・ 場合によっては、グリーンスローモビリティではなくても良いという選択肢もあるということが良いか。

○事務局

- ・ そのような選択肢もあると考えている。

○委員

- ・ マヤチャリについて、今回は乗り捨て料金を取ったとのことだが、元々の利用料金は3時間で1000円ということでよいか。
- ・ また、今回乗り捨て料金は何円に設定したか。

○事務局

- ・ 元々の利用料金については、認識のとおりである。
- ・ 片道利用で乗り捨てをする場合は、利用料金に追加で500円に設定した。

○委員

- ・ グリーンスローモビリティの片道乗車券が 300 円で、今回マヤチャリの乗り捨て料金が 500 円であれば、200 円の差が出るので、グリーンスローモビリティの利用が多くなったとも推測される。
- ・ 今回、マヤチャリの利用者は 17 人であったということだが、令和 4 年度に実施した社会実験時と比べて、利用者数はどうだったか。
- ・ また、マヤチャリの事業者が事業を開始してから今まで、採算面で問題はなかったか。

○事務局

- ・ 1 点目について、昨年度は無料で実施したこともあり利用者は多かったが、今年度は有料にしたことで利用者が減ってしまったと考えている。
- ・ 2 点目について、マヤチャリの事業者は、まやビューラインの星の駅の上で、カフェやグッズの販売も行っており、そういった事業の一部としてマヤチャリの運営も行っているため、マヤチャリ単体での事業収支については、我々は持ち合わせていない。ただ、事業全体として何年も続いているため、事業としては一定成り立っていると考えている。

○委員

- ・ 事業者は、今後もマヤチャリの運営を継続するという感じか。

○事務局

- ・ 今のところやめるという話は聞いていない。自然の家が再整備され、今年の 4 月にオープンする予定だが、逆に前向きに、そこに新たなポートを設けられないか検討していると聞いている。

## (2) 山上へのアクセス案整備による経済波及効果

### ○委員

- ・ 12 ページの①の費用便益分析について、総費用のところは 70.7 億円や 72.1 億円という数字が記載されているが、その一方で、13 ページの左上には、概算建設費約 90 億円という数字が記載されている。この 2 つの数字の整合について教えてほしい。
- ・ また、13 ページの右上の②の経済波及効果として 217 億円という数字が記載されているが、その下に記載されている、③の直接効果あるいは経済波及効果の数字を見ると、それにマッチするものがないが、これらはどの数字から算出されるものか教えてほしい。

### ○事務局

- ・ 1 点目については、約 90 億円という数字が建設費としてかかる費用である。ただ、①の費用便益分析を行うにあたって、今回は基準年を 2023 年度に設定し、用地買収を最初の 2 年間で行い、その後、建設を 3 年間で行うと仮定しており、それらにかかる費用は、12 ページに記載している社会的割引率を考慮し、その貨幣価値が基準年から毎年 4% ずつ下がっていくという形で計算している。
- ・ また、費用のうち、維持管理費・再投資費は搬器の更新を想定しており、計算期間が 30 年間であれば 1 回、50 年間であれば 2 回の更新費用を計上している。
- ・ 先ほどの用地買収費と建設費、搬器更新費に、社会的割引率がかかるので、総費用は 30 年間累計で 70 億円、50 年間累計で 72 億円という数字になる。
- ・ 費用便益分析を行うにあたっては、このような計算手法を行うこととなっており、便益を考える際についても、社会的割引率を考慮して計算を行っている。
- ・ そのため、基準年における建設費は 90 億円であるが、費用便益分析を行うにあたり、社会的割引率を考慮した総費用は、基準年における建設費とは異なった数字になる。
- ・ 2 点目について、13 ページの右上に記載している、②の 217 億円の経済波及効果については、90 億円の建設費を投資することによって生じるものである。建設投資による経済波及効果は、一時的なもので、建設期間中に生じる経済波及効果である。
- ・ その下に記載している、③の直接効果あるいは経済波及効果の数字については、ハーブ園接続ルートの整備によって、山上への新規来訪者数が年間約 10~20 万人増えると想定されるため、その増加人数から山上での消費額の増加や、消費額の増加による神戸市内への経済波及効果を算出したものである。
- ・ 現状から年間約 10~20 万人来訪者が増加すれば、消費額は単年で約 10~15 億円増加するという計算となっており、それらの 30 年間の累計が約 300~500 億円という数字となっている。この消費額の増加によって生じる神戸市内への経済波及効果を算出したものが、右下に記載している数字となる。

### ○委員

- ・ ①の費用便益分析を行うにあたって、割引率を考慮していることについては理解した。ただ、資料上は分かりづらいため、説明文を入れた方が良いと思う。

- ・13ページについては、同じページ内に、②と③で同じ「経済波及効果」という言葉があって、それぞれ違う数字が記載されているため、分かりづらい。こちらも何か説明文を入れた方が良いと思う。

#### ○委員

- ・補足的に説明すると、最初に説明頂いた、①は「ストック効果」といって、施設があることによって生まれる便益である。
- ・②は、いわゆる「フロー効果」や「事業効果」と呼ばれており、投資をすることによって、建設業に一旦お金が落ちて、それが給料として従業員のところにいって、それがまた使われてという流れをずっと追っていったものである。
- ・③については、外から来た方が、そこでお金を使うことにより、事業所やレストランといったところにお金が落ちてということを経緯拾っていったものである。
- ・専門的な知識がある方には分かると思うが、補足の説明がないと、どの数字を見てどういう判断をすれば良いのかが少し分かりにくいので、配慮いただければと思う。

#### ○事務局

- ・指摘頂いた内容については、資料公表時に分かりやすいよう、補足を加えたいと思う。

#### ○委員

- ・ハープ園接続ルートとまやビューラインを並存として経済波及効果を試算しているが、まやビューラインは廃止して、その利用者がハープ園接続ルートに移れば、より大きな経済波及効果が見込めるのではないか。

#### ○事務局

- ・①の費用便益分析においては、「供給者便益」の「競合・補完路線」というところに、まやビューラインの収益を考慮しており、ここでは収益がマイナスということで、マイナスの便益として計上している。まやビューラインのマイナスの便益が無くなった場合の計算は行っていないため、その結果は分からない。
- ・13ページの②の建設投資による経済波及効果については、先ほど補足も頂いたが、これは整備費を投資することによって発生する経済波及効果なので、これに関しては、まやビューラインがどうであろうと、経済波及効果の金額は変わらない。

#### ○委員

- ・同じ終着点である掬星台へ人を運ぶために、2つもルートはいらないのではないか。この検討会で、まやビューラインを廃止するという提案ができるか。

#### ○事務局

- ・この検討会では、市街地からのダイレクトなアクセスが大事であるというご意見のもと、その一つのアイデアとして、このハープ園接続ルートをお示ししている。そのため、ハープ園接続ルートの実現可能性というところが、一番大事ではないかと考えている。新しいルートの重要性を提案頂くというのが良いのではないかと考えている。
- ・ハープ園接続ルートについても、実現までには事業費や規制など色々な課題がある。それらを解決して、実際に事業化するというタイミングであれば、そういった話が出てくると思うが、一方で、そのときでも、市民にとってはまやビューラインも大事であるということになれば、これま

でどおり存続するという選択肢も当然出てくると考えている。それについては、今回ここで決めることではなく、この先検討を深めていく中で、考えていく事項だと思う。

### (3) 検討会の意見のとりまとめ

#### ○委員

- ・ 20 ページの左側のコメント欄の最後の部分に「山上の活性化につなげていくことが望まれる」と記載されているが、山上での回遊を促して活性化につなげることは、六甲山・摩耶山の事業者としては必須であり、これがなければ掬星台へのルートを強化する意味もあまりないと思うので、もう少し強いニュアンスで表現して頂きたい。
- ・ 24 ページの市街地からケーブル駅へのアクセスについて、各鉄道駅から六甲ケーブル下駅行きのバスは非常に混んでおり、観光的な要素もない通常の路線バスなので、改善していただければと思う。需要の大きい路線で、短期の取組内容として挙げられているため、ぜひとも早急な対応をお願いしたい。
- ・ 27 ページの右上に短期的な取組として「六甲摩耶スカイシャトルバスの再編・増便」という記載があるが、短期的に見て、増便できない状況である。運行区間を六甲山牧場までとすることで、路線が短縮されるため、増便できるのではないかということだと思うが、今の運転手やバスの体制から言うと非常に難しい。社会実験の際は、期間限定ということもあり、36 協定ギリギリで対応したが、これをずっと続けることはできない。
- ・ また、需要から見ても六甲摩耶スカイシャトルバスの乗客数は、コロナ前の 2018 年と 2023 年における、4 月～12 月期を比較すると、44.2%減となっている。六甲山牧場が 2022 年から火曜日を定休日としたことも影響していると思う。
- ・ 短期的に六甲摩耶スカイシャトルバスを増便することは不可能に近い。現状でも需要の無いところにバスを走らせているのに、更に誰も乗っていないバスを走らせることは難しい。そういった状況を踏まえて、バス事業者としては、増便が結論めいた表現として認識されるのは非常に困るということを理解頂ければと思う。

#### ○事務局

- ・ 20 ページの表現については、頂いたご意見を踏まえて検討させていただく。
- ・ 24 ページについて、各鉄道駅から六甲ケーブル下駅までは、神戸市バスが多く走っており、それに加えて急行便も運行している。すぐに新しい車両の導入というのは難しいかもしれないが、急行バスについては、ダイヤや停車箇所など、創意工夫をしながら運行しており、今後もまずはそういったところから、交通局とは協議をしていきたいと考えている。
- ・ 27 ページについて、六甲摩耶スカイシャトルバスの乗客数が減っていることや、2024 年問題も含めた運転手不足の問題もあるため、すぐに増便というのは難しいと思う。グリーンスローモビリティについても、来年度や再来年度からすぐに導入できるかと言われると、当然事業採算性を見きわめながら検討していくことになるため、その状況も踏まえながら、六甲摩耶スカイシャトルバスの再編や増便については、今後も協議させて頂きたい。

#### ○委員

- ・ すぐに増便は難しいかもしれないが、スムーズに乗り換えができ、目的地までスムーズに行くことができるようなバスサービスが提供されるべきという発想や目標は何とか堅持したいと思う。
- ・ 今は、現状の需要を前提とした議論をしているが、今後は摩耶山の再整備も予定しており、需要の動向がまだつかめていない。鶏が先か卵が先か、非常に難しいところではあるが、将来こうあって

ほしいという方向に向かっていくために、現状の課題をどうクリアしていくか、お互いに努力しながら進めていくべきだと思う。

- ・増便ありきなのか、目標として目指すというスタンスか、その書きぶりについては、少し区別して表現した方が良いかもしれない。決してバス事業者に足枷をかけるということではなく、山上の活性化のためには、スムーズに乗り換えができて、目的地までスムーズに行くことができるようなバスサービスを提供することが望ましいということは共通認識だと思う。
- ・短期でも 2030 年、中長期に至っては 2035 年という先のことなので、今議論していることも時間の推移とともにどんどん変わると思う。現時点での我々の目指すべき方向は残しながら、共通の認識を持てるような文言にしていだければと思う。

#### ○委員

- ・公共交通サービスに関することであるため、SDGs に関わるような文言を入れておいた方が良いと思う。具体的には、自然環境負荷に関する意識や環境効率の良い輸送の実現、来訪者が来ることによる活性化だけではなく、そこに暮らし続ける人にとっての安全・安心な移動手段など、そういった SDGs の観点が抜けているところが気になった。

#### ○事務局

- ・SDGs に関わるような文言については、記載する方向で調整したいと思う。

#### ○委員

- ・先ほどの議論に戻ってしまうが、27 ページに記載されている、増便という文言が独り歩きしてしまわないのか非常に懸念している。運転手の離職により、運転手不足の状況は日に日に悪化している状況である。
- ・この先、運転手の処遇改善は当然進めなければならないと思っはいるが、少々待遇を改善した程度で運転士確保の見通しが立つのかと言うと、非常に厳しい状況であり、そういった状況が今後数年続いていくと思う。こういった事情があることは、皆様にもご認識頂ければありがたいと思っはいる。
- ・自動運転に関して言えば、公道で路線バスが完全に無人で運行することは、将来的にも難しいのではないかと思っはいる。バスについては、完全に無人を目指すというより、バスの運転を支援するシステムの導入などにより、大型二種免許を持っていなくても運転できるような取り組みを進めていく方が現実的ではないかと思っはいる。
- ・新聞記事等では、運転手不足だから自動運転に取り組んでいく必要があるというような記載を良くされるが、短期的には難しいのではないかとというのが事業者としての正直な意見である。

#### ○委員

- ・短期の段階ではまだ需要がないので、まず需要を創出しなければならないと思う。先ほど、卵と鶏の話があったが、需要がないところにバスを走らせても需要は創出されない。需要のあるところにバスを走らせているので、その辺りを理解して頂きたい。なぜこのようなことを申し上げているかというと、短期の取組のところに増便という記載があるため。
- ・先ほど意見があったように、山上の東西の交通を活発にしようという目標を持つということは、そのとおりで、ありがたい話ではあるが、先に活発な経済活動を促すような、お客さんが来たくくなるようなものがあって、それにあわせて交通を整備していくというのが正しい手順だと思う。

○委員

- ・需要の創出については、ハーブ園接続ルートを整備して、山上への来訪者を増やすということはこの検討会では議論している。山上への来訪者が増えた際には、バスについても増便を行って頂き、山上の活性化に繋げていくべきではないか。先ほど、卵が先か鶏が先かという話があったが、これは共に進めていく必要があると考えている。ただ、運転手不足については、自動運転で解消されると思う。
- ・環境への配慮は絶対条件なので、SDGs についての文言は入れた方が良いと思う。

○委員

- ・この報告書を誰に向けて出すのかというところを強く意識するべきだと思う。交通のあり方として、需要があるにもかかわらず、交通が足枷になってはいけないというのが、まずは前提にあると私は思う。先ほど意見があったとおり、増便と決めつけて書くのは危険性があると思うが、「需要を是非創出してほしい」と山上事業者の方々にちゃんとアピールできる内容であるべきだと思うので、山上の活性化に伴う需要を交通がしっかり賄っていく、というような書き方とするのが落としどころかなと思った。また、山上事業者の方々がこの報告書を見たときに、「あ、これはやってくれるな」と感じて頂き、投資の意思決定を後押しするという側面も、この報告書が担うべきのかなと思った。
- ・自動運転であれば、バス車両である必要は全くないと考えており、小型の車両でもっときめ細かいサービスを提供することができる。そういった観点で、この報告書を見ると、19 ページの交通軸の絵と比べて、イラストに未来や将来を感じさせる要素が見られない。先ほど申し上げた、自動運転の小型のモビリティや多様なモビリティ、SDGs の観点など、もう少し未来を見据えたようなものがイラストの中に盛り込まれると非常に良いのではないかな。

○委員

- ・六甲山エリアでは、コワーキングオフィスをつくるという動きがあって、これからも増えていくという話だったと思うが、現状について教えてほしい。

○事務局

- ・手元に数字はないが、取り組んでいるところは何社かある。少しずつ増えているという状況である。

○委員

- ・以前に MaaS で重要なのは、一気に通貫で乗り物に乗れるということと、それ以外にもう一つは、サブスクリプションであるということを示し上げたと思う。運賃については、都度払いや乗り放題という考え方があるが、例えば、コワーキングオフィスにしばらく滞在される方々の滞在料金の中に、運賃を含むという考え方であっても良いと思う。それであれば、利用者は基本的にはただで公共交通に乗ることができ、交通業者にも一定収入が入ってくる。そういうことを含めて考えていくと、交通の需要を創出しながら、運行本数を増やすことができるのではないかな。ただ運賃をもらうだけでなく、他の料金と含めて考えていくというのが、MaaS の本質の一つの柱だと考えるため、そういった観点での記載をして頂ければと思う。
- ・自動運転については、レベル 3 まで達しているため、あとは規制緩和が必要。先ほど意見があったように、普通免許保有者が添乗していれば良いとか、いざという時にはセンターと通信しながら車両を誘導する方法について認める、ということをしていかなければならない。これは、六甲山・摩

耶山だけではなく、全国的な問題で、規制緩和の方向と技術の進展を組み合わせることによって、運転手不足を解消していかなければならない。そういった規制緩和についての要望を記載できるのであればお願いしたいと思う。

- ・最後の33ページの絵について、将来イメージとしてはインパクトが弱いという印象があるため、先ほど申し上げた、コワーキングオフィスのイラストを入れて頂くとか、「六甲山・摩耶山は丸ごとテーマパーク」というビジョンに向けて、公共交通と施設とがマッチしたようなものをつくっていくとか、そういったインパクトのある言葉を含めて記載してはどうかと思う。

#### ○事務局

- ・色々のご意見を頂いたため、できる範囲で修正を行いたい。イメージ図については、全体的な意見として、今の延長線上というイメージが強く、あまり夢がないということだったかと思うので、できるだけ修正で反映していきたい。

#### ○委員

- ・今回まとめて頂いている内容で、夢を語れるのではないかと考えている。私が一番気に入ったのは19ページの、神戸空港、新神戸、布引からずっと竜の通り道のように有馬まで行っているあの矢印で、これが一つの大きな夢ではないかと思う。
- ・山というのはなかなか難しい。毎日の需要ではないので、人もそうそう登って来ない。そういった中で、目的地をつくるということと、それをきめ細かく結ぶということ、この2つは両輪のごとく進めていかなければならないと思う。山上の事業者や施設の方々は誇れるものをつくり上げていかなければならない。これは、山に住んでいる人間の務めだと思う。
- ・この報告書は、2019年3月作成の六甲山グランドデザインの第二段として、ひとつの大きな柱になると考えている。これを公表して、地元の人間にも同じように報告書の内容が響いて、経済観光局が検討している摩耶山上の施設の展望が分かってくれば、その期待度は更に大きなものになると思う。
- ・大昔に、新神戸から摩耶山、六甲山を越えて有馬までを繋ぐ長距離ロープウェー構想があったが、いかんせん難しく実現はできなかった。今回は、神戸布引ハーブ園から掬星台を結ぶロープウェーの絵を描いているが、本当にできるかと言ったら、非常に難しいところがあると思う。法律的なものや土地の買収、それから予算のこともある。ただ、こういった夢を持って、六甲山・摩耶山を形づくっていけるということは非常にありがたいことだと思っている。このような報告書があつてこそ、六甲山・摩耶山という財産を、いかに活かしていけるか、皆が思い浮かべたり考えたりするのではないか。

#### ○委員

- ・この報告書の始まりは、六甲山・摩耶山が持つポテンシャルというところから入っても良いのかなと思う。六甲山・摩耶山は、都市から山が近く、山の上に登れば、ハイキング、文化、自然、近代的なアトラクション、レストラン、宿泊施設、ショッピングなど、色々なことが楽しめる。「テーマパーク」という言葉が出ているが、都心から近く、これだけすぐに登れて、しかも日帰りできる山はとても貴重であり、大きな需要を創り出せるポテンシャルがあると考えている。
- ・今後、神戸空港の国際化や万博も控えていることもあり、外国人観光客はそこまで減ることはない。また、関西にリピーターとして訪れる外国人観光客は多く、「次には違ったものを見たい」と感じ

る人は多いと思う。

- ・六甲山・摩耶山においては、現状の需要が無い訳ではないが、需要の創出がうまくできていないところがあるのかもしれない。それについては、これからやっていかなければならないことだが、とにかくポテンシャルがある、可能性があるというところを最初に言うておいて、だからこういう取組をやっていきたいと思いますというところに繋がれたら良いかなと思う。

#### ○委員

- ・先ほどの話にもあったが、19 ページに記載がある交通軸を何とか実現したいという気持ちは、少なくとも委員の皆さんの間で共通認識としてあるのではないかと考えている。これを実現するために、どのような取組を行っていくのかというのが今回の提案である。
- ・今後、色々な技術の進歩や時代の推移により、実現の仕方は変わってくるかもしれないが、長期を見据えてこのような交通軸が形成できれば、六甲山・摩耶山の将来の展望が開けるのではないかと、いうものを打ち出せたということは非常に大きいことだと思う。
- ・また、ハーブ園の接続ルートの整備という提案が、今回とりまとめを行った、検討会の報告の一つの柱になるということは、委員の皆様にもご理解頂けていると思う。ハーブ園接続ルートが整備されることにより、様々な効果が期待できるため、課題も色々あるが、検討の深度化を進めて頂きたい。
- ・最終的な報告書の公表はどのように行うのか。

#### ○事務局

- ・本日頂いた色々なご意見を反映し、改めて委員の皆様にご確認頂いた後に、正式に検討会としての報告書とさせて頂きたいと思う。