

第1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3年9月30日（木）14:00~16:00

2. 場所

三宮研修センター 7階 705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 専務理事

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
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
清水 陽	神戸市 建設局 道路計画課長
栗山 明久	神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長
安藤 義治	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 確認事項
 - (1) 委員の紹介
 - (2) 検討会開催要綱について
- 3 議事
 - (1) 検討会の進め方
 - (2) 六甲山・摩耶山を取り巻く環境
 - (3) 六甲山・摩耶山の交通の現状
 - (4) 公共交通に関する最新の動向
 - (5) 六甲山・摩耶山の交通のあり方の方向性
- 4 閉会

5. 議事要旨

【意見・質疑応答】

3 議事

(1) 検討会の進め方

(2) 六甲山・摩耶山を取り巻く環境

○委員

- ・山上への来訪者数の内、インバウンドがH20~29間に12倍になったとのことだが、この間の神戸市全体のインバウンドの観光者数は何倍になったのか。
- ・山上への来訪者数の8割程が関西圏からとのことだが、神戸市全体では関西圏からの来訪者はどうか。
- ・六甲山上スマートシティ構想の3つ目にあるクリエイター・住民とのコラボレーションについて、六甲山の住民はどのような属性の方なのか。

○事務局

- ・推計ベースになるが、神戸市のインバウンドは、2016年に124万人、2019年に139万人、2020年に新型コロナウイルス感染症の影響で18万人という状況である。
- ・手元にデータはないが、当市への関西圏からの観光客数は、京都や大阪等の他都市に比べると、地元の方が高い傾向にあると思う。
- ・スマートシティ関係で、都市型創造産業ということでITやデザイン産業等の集積を図っている。基本的には、六甲山上の住民は事業者がほとんどということになる。地元の方も含めて、六甲山ならではの環境でアイデアを出し合い、新しいイノベーションもできれば、という意味も含めての記載となっている。

○委員

- ・神戸市全体では、インバウンドが大阪・京都に比べてそれほど増えていないという課題があると以前聞いたことがある。インバウンドの増加状況について、神戸市全体の傾向と六甲山・摩耶山の傾向が異なるのかどうか。その辺りの整理も必要。

○委員

- ・六甲山における観光を大きく分けると、日帰りと宿泊。また、日帰りも滞在型と回遊型がある。今の山上施設を見ていると、両方とも上手く分散されていると思うが、六甲山と摩耶山を回遊する方が2割しかいない。その辺の回遊のあり方が、交通だけの問題なのか、施設も関係しているのか、分析していければいいかと思う。
- ・例えば、1人もしくは2人での来訪者は何か所の施設を訪れるのか、何時間くらい滞在するのか、それが昼間なのか夜間なのか等、そういったデータがあれば、現在の観光客のより詳細の分析が可能となる。
- ・宿泊施設として、例えば一般の観光客、登山客、野外学習者のようなホテルもあれば、ラグジュアリーホテルもあるということで、きちんとターゲットに充てられている印象。昨今の新型コロナウイルス感染症により若年層のキャンプが流行っており、グランピング施設のようなものであれば、六甲山の環境に合うのではないかと思うので、そういった投資をどのように行うか。当然、投資の判断は大変ではあるが、そのあたりの開発も可能性としてはあると思った。

- ・六甲山で行っていたエコツーリズムやアドベンチャーツーリズム、今度北海道で開催されるインターナショナルカンファレンスなど、こういった視点も必要だと思う。
- ・森林浴やウェルネス、ウェルビーイングなどは特に女性に人気があり、そういった目的の施設も今後見込みがあるのではないかな。
- ・大阪からの来訪が多いということだが、大阪から日帰りが可能な観光地として、六甲山に加えて淡路島も最近は選択肢に入ってきた。新しい施設を整備し、若者に向けてのPRも力を入れている。学生に聞いても人気は高い印象。
- ・環境省が中心となり国立公園を活用していく予定なので、このような流れも踏まえて観光振興を進めていくとよいのではないかな。

○事務局

- ・六甲山と摩耶山の回遊について、施設、交通いずれに起因しているのか、エビデンスがあるわけではないが、ガーデンテラスや牧場など、山上の各施設の見応えがかなりあるため、近場から来て、その施設内で過ごして帰るという方も多い。交通が便利になると、さらにもう1つ施設を楽しもうとなると思うし、逆も然りで施設側の魅力向上もより回遊に影響すると思う。我々の感覚としては、相互作用の関係ではないかな。

○委員

- ・個人単位で観光行動の1日を追ったデータ、交通分野でいうパーソントリップのデータは過去にあるか。例えば、滞在時間によってどのくらい訪問先がちがうのか、使う交通手段によって訪問先がどう違うのか、もう少し詳しいデータは過去に取られていないかな。

○事務局

- ・手元にはないため、一度持ち帰る。
- ・観光施設を何か所くらい回っているかについて、過去の調査になるが、箇所ごとに訪れる人へのどの施設に行ったかという質問をしている。質問をした施設を除き、六甲ガーデンテラスで平均2か所、六甲山牧場で平均2か所となっている。

(3) 六甲山・摩耶山の交通の現状

○委員

- ・山上の東西の乗り継ぎ利便性の問題について、記念碑台駐車場に、スカイシャトルバスも山上バスも入って、そこで乗り継ぐことが出来ればよい。
- ・MaaSの本質は、ラストワンマイルをどうするか、サブスクモデルをどうするかということだと思う。レベル1は一括で検索、レベル2は一括で決済、レベル3は目的と一体的に料金が設定、レベル4はデータをビッグデータとして交通政策や都市政策に活用できることだと思うが、全国でのMaaSはまだレベル2止まり。六甲山・摩耶山においてはレベル3を目指すべきではないかな。六甲有馬1dayチケットや大阪周遊パスはレベル3になっており、特に大阪周遊パスについては、交通と施設と一体的に料金設定を行い、施設側の利用だけで交通費が無料に見えるような仕組みにできると、施設利用者の利便性が飛躍的に向上するとともに、交通事業者も一定収入が確保できる。シェアオフィスの会費や利用料金も交通費とあわせた値段設定とすべきではないかな。そうすることにより、山上にいる人たちはどこでも自由に行ける。交通事業者か

らすれば支出はほぼ固定費であるため、たくさん登録いただくほど経営は改善していくと思う。

- ・取組方針4の中で、サブスクやサービスの設定も含めて検討すれば、公共交通の利用促進と利用者にとっての利便性、双方が高まるのではないかと思う。

○委員

- ・観光行動を検討していくにあたり、神戸市内全域、あるいは周辺の都市も含めた広域から六甲山はどうあるべきかを考えないといけない。神戸市内での滞在日数を増加するために、六甲山はどうあるべきかという視点が必要。需要が見込めなければ無理して六甲山・摩耶山を1日で回遊させようとする必要はない。
- ・アクセシビリティで不便さは住民にとって出来るだけ軽減すべきものである一方、観光客は不便さを上回る演出された楽しみ方だったり、達成感を得られたりするようなものがあれば、それはそれで記憶に残るいい経験になる。かえって便利になりすぎると面白くなくなってしまうこともあるという特殊性も一部ではある。
- ・観光客の動きと観光に関するデータをもう少し見てみたい。例えば、宿泊施設の配置、収容量、観光施設のターゲット層などの色分けや点在状況を整理して、六甲山・摩耶山それぞれの特性を把握すべきである。また、パーソントリップ等、エリアの中での動向が分かるとなおよい。

○委員

- ・繁忙期と閑散期で様相が全く違うので、将来像を考えるにあたって、どうバランスをとっていくか共通認識のもと、議論していく必要がある。
- ・駐車場のP&Rの話が出ていたが、子育て層がP&Rを行ってくれるとは限らない。特に観光交通は他にも選択肢があるので、極端な不便を強いることは避けた方が良い。来訪者が自動車から公共交通に乗り換えるにあたって、山上で行ってもいいし、山麓部でもいい。自動車で来訪することも1つの醍醐味であるため、様々な視点で山上施設の駐車場とうまく連携してマネジメントするという考え方もある。
- ・新しいモビリティなどを含めて、道路空間の再配分やモビリティの選択をメッセージとしてしっかり出すことが重要。訪れると楽しい、そういう事がしっかりと確保できているということがあって、初めて心地よくモーダルシフトしてくれると思う。

○委員

- ・山上でのバスを連携させ、どの停留所でも待ち時間15分くらいにできればいいのではないか。
- ・グリスロは有効だと思うが、時速20km/hのため、六甲と摩耶を移動するのは長距離なので難しいのではないか。EVなど色々な乗り物を活用することが必須だと思う。
- ・車での来訪を禁止して、公共交通でしか来られない日を設定するなどの運動を喚起していくことも考えられる。駐車場を予約制にし、オンデマンドで予約してから山に来てもらうことも考えられる。ヨーロッパの山岳地帯のホテルでは交通機関を予約して行って、駅に着けば迎えに来てくれるといったサービスなどもある。
- ・全体で考えたときの、六甲山・摩耶山の立ち位置を考える必要がある。

○委員

- ・様々な意見が出てきたが、今回の検討会で議論すべきことは、六甲山・摩耶山を活性化するための交通の将来像だと思う。山上を活性化するために交通をどうすべきか議論し、観光客が山

上で国立公園の自然を楽しんでいただくにはどうすればいいか、そういったことを考えたい。
いかに市街地から六甲山や摩耶山へ足を運んでいただけるか考えたい。

- ・市街地と標高 900m の山がここまで近く、またその山にここまで自然が残っているという場所は世界の中でも非常に少ない。六甲山・摩耶山を活性化するためのライフラインに課題が多いように思う。特に、大阪も含めて市街地からのアクセスに課題がある。市街地からストレートにアクセスできる手段がない。だから、資料のとおり、車で上がってくる割合が非常に高くなっていく。公共交通でスムーズに山上までアクセスできるようになれば、このデータは大きく変わる。
- ・2年後に新しいホテルが完成予定だが、現時点での問合せは当施設までのアクセスがほとんど。また、市街地からのアクセスに課題があり、スタッフ募集に苦慮している。自社で運転手を雇ってバスを出して、従業員の送り迎えをしている。

○委員

- ・より多くの魅力がある目的地に、多様な移動手段によって到達できるようになることによりアクセシビリティは高まる。移動手段については、現状では自動車に依存しているので、公共交通なども含めて幅広く検討していくべきである。

○事務局

- ・市街地から山上へのアクセスは、交通のあり方を考えるにあたっての第1ステップとして非常に重要だと考えている。そこをいかにスムーズにつないでいくかという点で、ご意見のあったMaaSなども含めて、何が六甲山・摩耶山にとって良いのか、しっかりとこの検討会の中での意見交換を踏まえて検討していきたい。また、具体的な取り組み内容については、第2回以降に議論していきたい。

○委員

- ・六甲山と摩耶山は違う。摩耶山は地元の山。六甲山は居留地やゴルフなどレジャーの山。
- ・摩耶山で大規模な開発は難しいと思う。自然の家やオテルド摩耶の再整備についても、あまり大きな需要は賄いきれないかもしれない。大きなホテルよりも歴史と自然などの体験学習ができる小さなコテージやキャンプ場などが良いのではないか。
- ・山のデザインを考えないといけない。スマート過ぎてもよくない。
- ・山の中で新たに道路を整備するのは難しいので、自動車交通を抑えなければならない。明宝線の一般車両通行止めは難しいと思うが、枝線である六甲山牧場から掬星台までなら可能ではないか。マイカーは六甲山牧場で駐車させ、自動車で行く人からは自然を守る協力金をもらう等の取り組みを行ってはどうか。
- ・市が昨年度に六甲山・摩耶山上での交通社会実験で運行を検討していたグリーンスローモビリティについて、地元の会合で話した際は盛り上がった。

○委員

- ・当社は山上の交通機関、観光施設を運営している。山全体が賑わうことはありがたい。
- ・以前から通信回線や交通機関が弱点であったが、この点は着々と進んでいると思う。交通は目的があってそこへの手段であるため、目的となる強力なコンテンツが必要。当社が YouTuber とコラボして手掛けた、日本最大級のアスレチック施設である GREENIA がそうである。

- ・六甲山・摩耶山を活性化するために交通がどうあるべきかを考えることが重要。六甲摩耶スカイシャトルバスの六甲山牧場以南の利用が少ないのは、目的地がないこととアクセス自体が弱いことが原因である。ロープウェーは風ですぐ止まるため、インフラとしての強度が弱い。それを踏まえてどうするか。代替交通機関の整備もできていない。まやビューラインは火曜日に定休日を設けており、運営の視点としては良いが、集客の視点としてどうあるべきか等についてを考えるべきである。

○委員

- ・当社も神戸市交通局と同様に運営が厳しい状況である。
- ・六甲山・摩耶山は繁忙期と閑散期の差が大きいため、これを公共交通のみで賄うのは難しい。
- ・マイカーの抑制について、マイカーと公共交通でどのように分担していくか、限られた道路をどのようにシェアしていくのかを考える必要がある。需要の大小を踏まえ、グリスロやシェアサイクルといった最適なモビリティを選択いただき、負担を分散させることが必要ではないか。ただし、都度、運賃の支払いや決済は利便性に欠けるため、MaaS とまでいかなくても前払い可能となれば、さらに利便性が高まるのではないか。

○委員

- ・コロナ禍でのまやビューラインの乗客の状況としては、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けている。新型コロナウイルス感染症の前は、国内が8割、インバウンドが2割、年間で約37万人の利用があった。令和2年度は、新型コロナウイルス感染症前の半分を割り、18万人程度の利用であった。今年度も8月現在の速報値で昨年度と同様の数値で推移している。
- ・交通の将来像の中でまやビューラインがどういう位置づけになっていくのか、この検討会の中で固まっていくと思うが、新型コロナウイルス感染症のような社会変動が起きた時に交通事業者単独で対応していくことは難しいので、このような社会変動なども含めて検討していくべき。

○委員

- ・あり方を検討するにあたり、夢のあるダイナミックな視点が必要。現状ベースで考えるのか、戦略的思考をもって新たな事業を手掛けるのかよく考えるべき。
- ・神戸全体を俯瞰して、誰をどのように呼び込みたいのか、そのための六甲山・摩耶山はどうあるべきか、どう活用するのか、新たな可能性を広げるような視点が大事。新たな需要をどう生むか、神戸全体を海・山・街をどのように活用していくのか、こういった発想からアプローチしてはどうか。
- ・山上の交通も大事だが、そういった戦略を念頭に置いた上で、これまでとステージを変えろという発想が必要ではないか。例えば、神戸のまちは海・山・街が近いので、街や海から山へのストレスフリーなアクセスが必要だと考える。あるいは山を目的に来ていない人でも気軽に山へ行くことができる、海・山・街が繋がるという観点が重要ではないか。

○委員

- ・議論する上で、六甲山・摩耶山のリ・ブランディング、来訪者にとってどういった場所にするのかを明確にする必要がある。ウェルビューイングの場所、自然に囲まれて心が休まる場所など色々あると思うが、それを明確にした上で、そのビジョンを定着させるためにどのような手段が適切なのか考えていく必要がある。そうすれば、お互いの価値観を共有して、更に具体論

に入っていけると思う。

○事務局

- ・どのような人がどのような場所から来てどんな交通が必要なのかを踏まえながら考えていきたい。インフラがまだまだ不足しているというご指摘があったが、摩耶ロープウェーの輸送力強化や山上交通の整備などのハード整備と、目的地への分かりやすい経路や料金の前払いサービスの提供等の MaaS の仕組みづくりなどのソフト施策の両面から、六甲山・摩耶山へアクセスしやすく、回遊しやすい環境を作っていきたい。

○委員

- ・交通の将来像を検討していく上で、六甲山・摩耶山をどのように活性化していくのかを念頭に置く必要があるという本質的なご指摘もいただいた。交通のことばかり目が向きがちだが、絶えずそういったことを踏まえながら、幅広く将来の交通のあり方をこの会で引き続き検討していきたい。