

第3回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

日時：令和4年2月8日（火） 15時00分～17時00分

場所：神戸市勤労会館 2F 多目的ホール

次 第

1. 開 会
2. 出席者紹介
3. 議 事
 - (1) 前回の議論を踏まえた交通施策
 - (2) 交通施策の具体的内容
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 専務理事	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	欠席
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	宮西 幸治	
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 神戸すまいまちづくり公社 企画課長	藤田 修司	
経済界		
神戸商工会議所 常務理事	津田 佳久	
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	
国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長	片田 一真	
国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官	川又 淑史	
神戸市 企画調整局 交通政策課長	原田 穫嗣	
神戸市 企画調整局 未来都市政策課長	樋野 創	
神戸市 建設局 道路計画課長	清水 陽	欠席
神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長	栗山 明久	
神戸市 交通局 自動車部 市バス運輸サービス課長	安藤 義治	欠席

令和4年2月8日(火)

第3回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会 座席表 (神戸市勤労会館)

web会議参加者

国土交通省 近畿地方整備局	国土交通省 近畿運輸局	国土交通省 神戸運輸監理部	神戸市 交通政策課	神戸市 未来都市政策課
------------------	----------------	------------------	--------------	----------------

↑ ↓
出入口

記者・傍聴者受付

委員受付

締切

事務局 (都市)	事務局 (都市)	コンサル	コンサル
-------------	-------------	------	------

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)	事務局 (観光)	事務局 (観光)	神戸市 森林整備 事務所
------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------------

PJ

録音
集音マイク カメラ(可動・光学ズーム)

傍聴者

神戸大学 小谷名誉教授	神戸大学 織田澤教授	大正大学 柏木教授	阪南大学 清水教授	(一社) グローバル 交流推進機構 横江専務理事	八光 カーグループ	六甲山 観光(株)	阪急バス(株)	(一財) 神戸すまい まちづくり公社	神戸商工 会議所
----------------	---------------	--------------	--------------	-----------------------------------	--------------	--------------	---------	--------------------------	-------------

随行者

記者

スクリーン

録音装置





第3回

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

令和4年2月8日

神戸市

1. 前回の議論を踏まえた交通施策

- 1-1 前回の振り返り
- 1-2 六甲山・摩耶山の将来像
- 1-3 六甲山・摩耶山の交通ビジョン
- 1-4 六甲山・摩耶山の交通に関する課題
- 1-5 取組方針と交通施策

2. 交通施策の具体的内容

3. まとめ

- 3-1 交通施策の実施スケジュール
- 3-2 各ステージにおける交通施策

1. 前回の議論を踏まえた交通施策

1-1 前回の振り返り

□全体

- ・現在の姿を踏まえて考えることも重要だが、未来志向の夢や発展性のある大胆なプランの検討が必要。
- ・取組方針の整理方法として、課題を起点に考えるのではなく、ビジョンを起点にしてはどうか。
- ・時間軸の概念を追加した方が良い。
- ・短期、中期、長期それぞれでどういうあり方を目指すのか。

□自動車交通のマネジメント

- ・山上のアクセスを考える中で「自動車交通量の抑制」という文言は誤解を生じる可能性がある。
- ・自動車と公共交通のバランスが重要。
- ・社会全体は、自動車の保有からシェアに変わりつつある。
- ・自動車に過度に依存しないように、オプションとして公共交通の利用者が楽しく、快適に過ごせるあり方を考えることも重要。
- ・渋滞日が繁忙期に限られていることから、どこまで投資を行うか。逆にどう乗り切るか。
- ・山上施設では、繁忙日に駐車料金を倍にし、公共交通への転換を促進している。

1-1 前回の振り返り

□市街地からのダイレクトなアクセス手段

- ・六甲山の活性化のためには、いかに山上へスムーズにアクセスできるかが重要。
- ・市街地、特に都心部や便利なまちなかから、乗り換えなしで直接山上までアクセスできる方法を考えるべき。
- ・新たなアクセス手段の検討が必要。
- ・摩耶ロープウェイ搬器の大型化を行うのであれば、摩耶ケーブルも含めてまやビューラインを1本のロープウェイで繋いだ方が良いのではないか。
- ・布引ロープウェイを掬星台まで延伸してはどうか。
- ・新たなアクセス手段の整備には費用と時間がかかる。
- ・少しでも前倒しをして中期的取り組みに位置付けられるとより良い。

□その他

- ・六甲山全体を1つのテーマパークと捉えて考えてはどうか。
- ・MaaS等により、誰が利用しても便利になるということは大事。
- ・バス事業者の経営悪化や運転士不足等、事業環境が非常に厳しいことを踏まえて、ルートの短絡化や新たなモビリティ導入等によるバス事業者の負担軽減が重要。

1-2 六甲山・摩耶山の将来像

◇ 六甲山グランドデザイン

- 六甲山・摩耶山の魅力ある自然を活用し、自然保護との最適なバランスを保ちながら活性化を図ることを目的として、**地元住民や民間事業者、学識経験者、国、県、市**で構成される六甲山再生委員会を設置し、**六甲山の目指すべき方向性及びそれを実現するための方策**について『六甲山グランドデザイン（2019.3）』を策定。
- “六甲山ゾーン”と“摩耶山ゾーン”それぞれの特色によりエリアの棲み分け**を図り、将来ビジョンを描いている。

各ゾーンビジョン

六甲山
ゾーン

六甲山を象徴する景観と機能が集まる

「山上のヴィレッジ」

六甲山の中心として、自然に溶け込む魅力的な山上施設により形成されたまちなみに加え、景観を活かしたアート空間やクリエイティブなオフィス空間等、知的創造活動と豊かな自然環境が一体となった働く場という新たな価値も創造する、人々が集う賑わいのゾーン。

自然との調和を保ちながら、このゾーンにふさわしい施設や交通のあり方などにも配慮し、市街地からの気軽な観光や山上での長期滞在など多様なニーズを満たす「非日常的空間」を創る。

摩耶山
ゾーン

絶景と美しく静謐な自然に抱かれた

「眺望と文化が彩る山上」

人がつくった都市の景観と、自然そのものが見せる景色が一体となり形成される摩耶山ならではの眺望の魅力を満喫するための機能が整備されるゾーン。

都市に近接する日本有数の眺望地である摩耶山掬星台の特徴を中心に、育まれてきた歴史や文化、自然環境を最大限に活用し、市民が山に親しむ場であるとともに、国内外の多くの方に摩耶山の魅力を満喫してもらえる環境を整備することで、より自然を体感できる唯一無二の山上空間を創出していく。

また、登山、トレッキングを楽しむための拠点とするとともに、子どもたちが山の自然を体験できる場とする。



1-2 六甲山・摩耶山の将来像

◇ 山上における計画

- ・六甲山ランドデザインでは、六甲山・摩耶山の魅力ある自然を活用し、自然保護との最適なバランスを保ちながら活性化を図ることを目指している。
- ・六甲山上スマートシティ構想では、快適で創造性を刺激する魅力的なビジネス空間の実現を目指す。

◇ 山上における取組

- ・賑わい創出事業や山上での規制緩和等により、様々な施設の整備が進められている。
- ・観光地としての魅力向上、ビジネス拠点化に向けた環境整備が進められている。

◇ 将来像

【六甲山の将来像】

自然に溶け込んだ観光地にビジネス等の新たな機能を集約し、賑わいを創出
⇒観光、宿泊、ビジネス等の施設がより充実し、多様なニーズを満たす空間を整備

【摩耶山の将来像】

日本有数の摩耶山からの眺望を軸に、育まれた歴史や文化、自然を活用し、賑わいを創出
⇒既存施設の再整備をはじめとして、自然を中心とした摩耶山の魅力を体感・体験できる空間を整備

- ・ 山上の活性化に向けた各種取り組みが行われており、**今後も山上への来訪需要増加が見込まれる**
- ・ 活性化をさらに促進するためには、**来訪需要を支える交通も重要な要素のひとつ**

**現在の交通の課題の解消や将来の来訪需要への対応を踏まえ、
山上の更なる活性化に向けた交通ビジョンについて検討**

1-3 六甲山・摩耶山の交通ビジョン

◇ 六甲山・摩耶山の将来像の実現に向けた交通ビジョン

◇ 市街地から山上へスムーズにアクセス

◇ 観光客が山上で快適かつ自由に往来できる交通環境づくり

- ・市街地からスムーズにアクセスできる
- ・山上全体を快適に周遊できる

◇ 移動自体・空間自体が目的となる
交通環境づくり

- ・乗り物や空間を楽しむことができる
- ・観光客が自然を感じながら気軽に移動できる（自然を満喫できる多様なモビリティ自体が観光資源）
- ・モビリティと沿道のアクティビティが連携

六甲山エリア

六甲山・摩耶山 全体

摩耶山エリア



◇ 観光・ビジネス等の各拠点間の
効率的で自由・気軽な移動ができる
交通環境づくり

- ・六甲山の観光施設を気軽に巡る
- ・ビジネススペースと観光施設をシームレスにつなぐ



1-3 六甲山・摩耶山の交通ビジョン（中期）

中期の交通ビジョン

六甲山・摩耶山 全体

◇ 自動車来訪の快適性の向上
(駐車場の確保など)

◇ 六甲山・摩耶山の
各エリアを結ぶ交通軸の強化

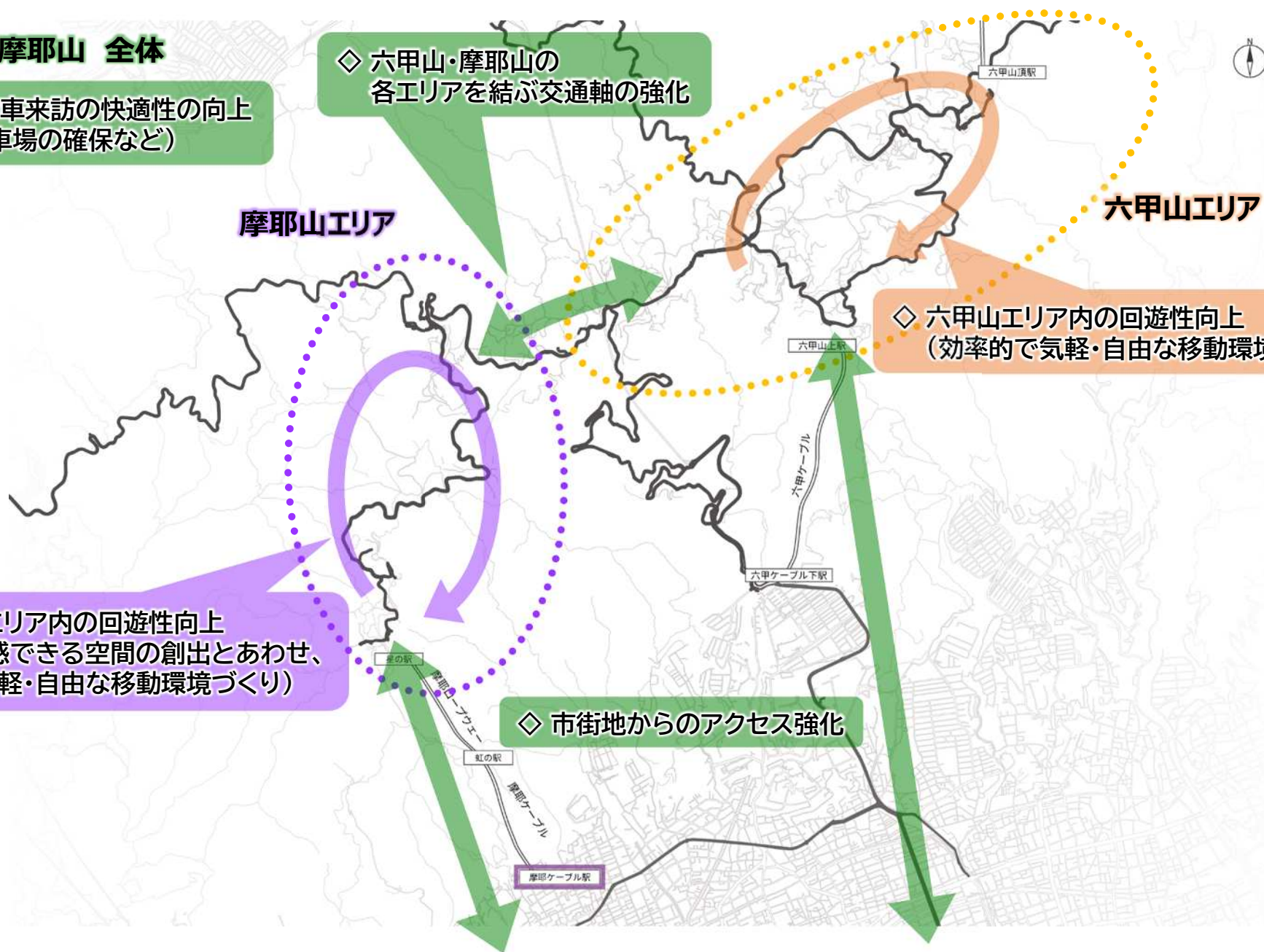
摩耶山エリア

◇ 摩耶山エリア内の回遊性向上
(自然を体感できる空間の創出とあわせ、
気軽・自由な移動環境づくり)

◇ 市街地からのアクセス強化

六甲山エリア

◇ 六甲山エリア内の回遊性向上
(効率的で気軽・自由な移動環境づくり)



1-3 六甲山・摩耶山の交通ビジョン（長期）

長期の交通ビジョン

六甲山・摩耶山 全体

◇ 自動車来訪の快適性の向上
(駐車場の確保など)

◇ 市街地～摩耶山～六甲山の
一体となった周遊軸の形成

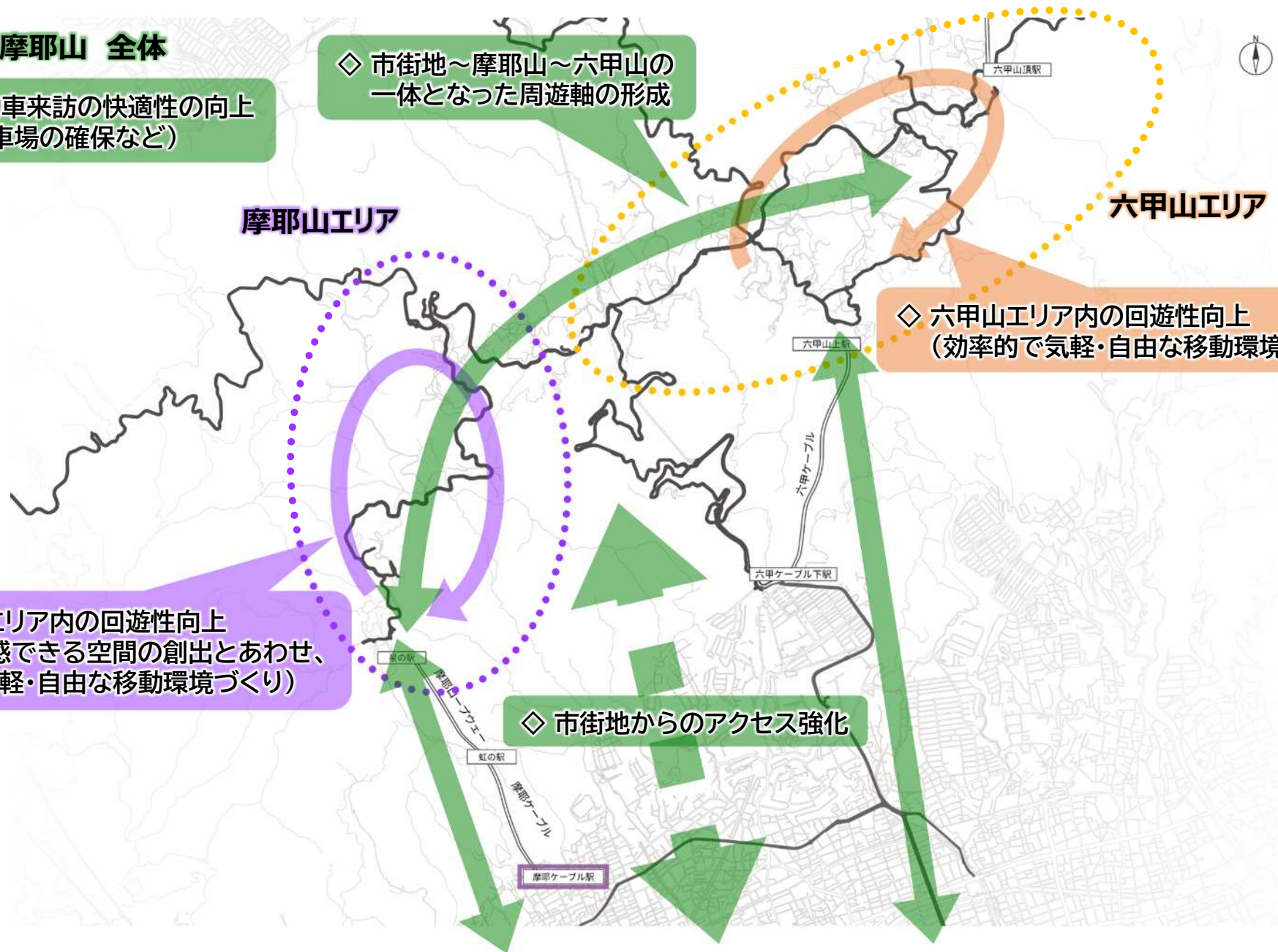
摩耶山エリア

◇ 摩耶山エリア内の回遊性向上
(自然を体感できる空間の創出とあわせ、
気軽・自由な移動環境づくり)

◇ 市街地からのアクセス強化

六甲山エリア

◇ 六甲山エリア内の回遊性向上
(効率的で気軽・自由な移動環境づくり)



1-4 六甲山・摩耶山の交通に関する課題

■ 六甲山・摩耶山の交通の現状まとめ

山上での公共交通がわかりにくい、利便性が悪い

- ・公共交通での移動では乗継回数が多い
- ・山上での移動手段が限定的
- ・乗換検索等ではすべての交通が網羅されていない
- ・キャッシュレス対応していない
- ・交通手段による便数やダイヤが不揃い

摩耶山上における夜景を目的とした違法駐車

- ・掬星台周辺において違法駐車・交通渋滞が発生

摩耶ロープウェイの輸送力不足

- ・まやビューラインにおける滞留の発生

交通を取り巻く環境が変化

- ・事業者の体力が低下
- ・交通に対するニーズが多様化

バスとケーブルの乗り継ぎが悪い

- ・交通手段による便数やダイヤが不揃い
- ・公共交通での移動では乗継回数が多い

繁忙期における交通渋滞

- ・自動車分担率が高い
- ・繁忙期における特定施設付近での自動車渋滞の発生

賑わい創出エリア(六甲山ランドデザイン)

都市型創造産業に資するオフィスの立地が特に期待できるエリア(六甲山上スマートシティ構想)

集団施設地区

入場者数



● 山上の主な集客施設

■ 新たな賑わい施設

● 六甲摩耶スカイシャトルバス

● 六甲山上バス

● 阪急表六甲線バス

※1 「六甲山フィールド・アスレチック」の来場者数(H29)

※2 「六甲山カンツリーハウス」の来場者数(H29)

※3 「六甲オルゴールミュージアム」の来場者数(H29)

1-5 取組方針と交通施策

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

山上へのアクセス向上

①ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し

第4回で提示

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

多種多様なモビリティと
アクティビティの導入

③山上における既存路線バスの見直し

④人と公共交通の優先エリア化

⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入

取組方針 3
渋滞解消に向けた
自動車利用の適正化

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

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

⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供

⑧エリアマネジメントの機能強化

2. 交通施策の具体的内容

取り組む施策

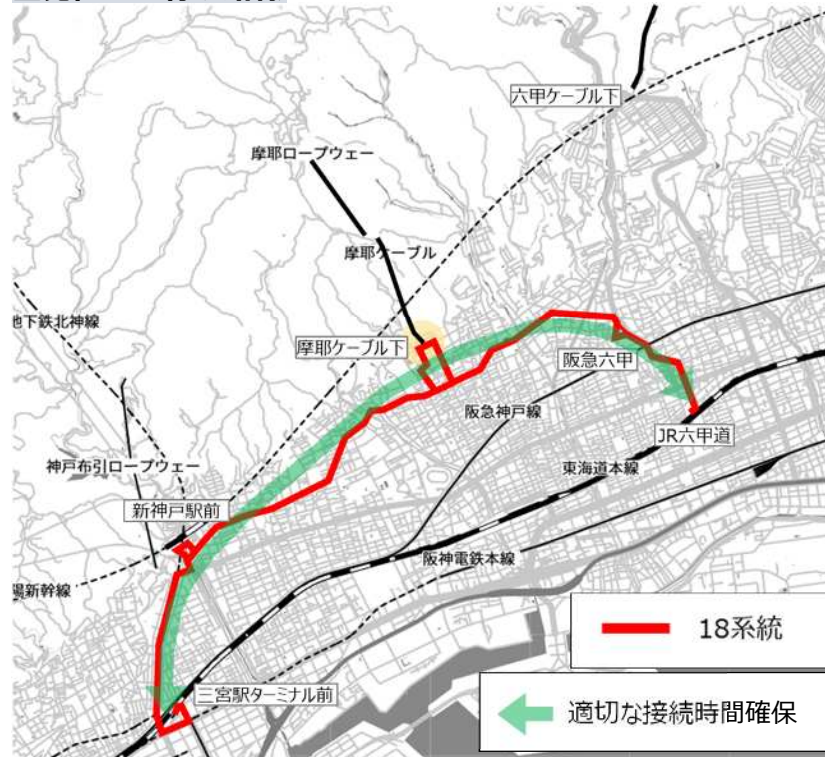
アクセス

取組方針 1

①ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し

①取組内容

■見直しを行う路線



摩耶ケーブル	34便/日
18系統	23便/日

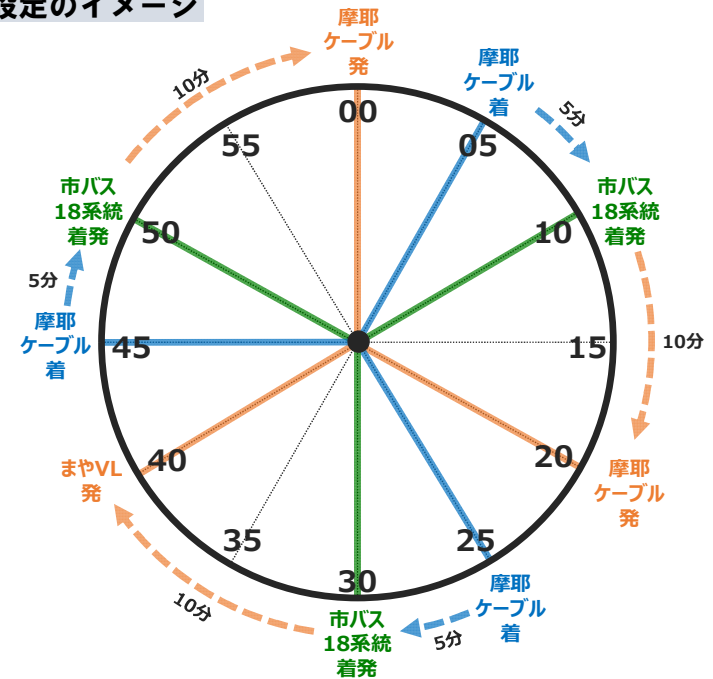
18系統のみ
ケーブル便数 > バス便数

○市バス18系統における摩耶ケーブルとの適切な接続時間を確保したダイヤの増便。

<適切な接続時間の考え方>

- (上り) まやVL乗車券購入や休憩時間を考慮し10分前後
- (下り) 可能な限り早くバスに乗車できるよう5分前後

■ダイヤ設定のイメージ



②事業スキーム

・神戸市交通局

④関連取組

⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供

③スケジュール

・短期
市バス18系統のダイヤ調整

⑤期待される効果

・公共交通利用者の利便性向上

⑥懸案事項

・摩耶ケーブル下における102系統(JR六甲道～水道筋～摩耶ケーブル下)とのダイヤ調整

取り組む施策

山上

取組方針2

③山上における既存路線バスの見直し

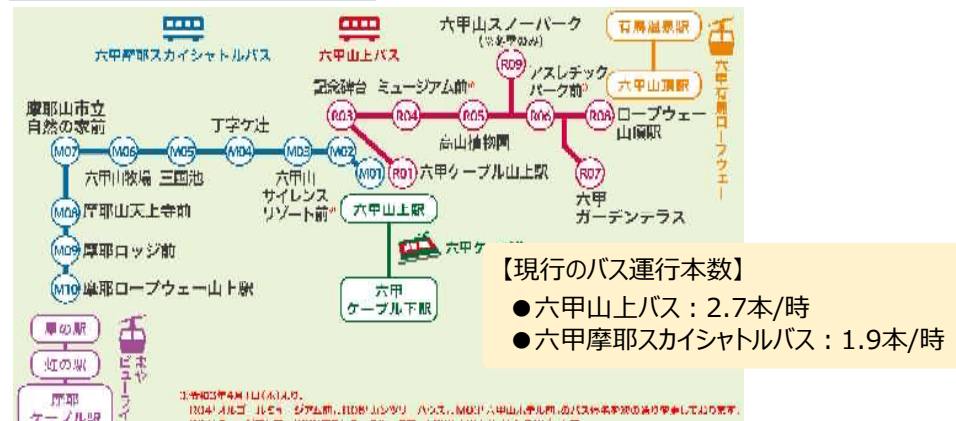
①取組内容

■山上におけるバス路線の再編



- 現在の需要(繁閑の差も含む)などを踏まえたバス路線のあり方を検討する。
 - ・六甲山頂駅～六甲山牧場の1路線に再編
 - ・六甲摩耶スカイシャトルバスを六甲山牧場で折返しの上、六甲山上バスと運行本数をあわせる
 - ※六甲山牧場～掬星台は低速小型電動バス等で代替できることが前提。
- パークアンドライド駐車場付近に停留所を設置する。
- 長期的には、摩耶山の再整備等による需要の増加にあわせて、六甲山頂駅～掬星台を結ぶルートを増設を検討する。

■既存路線図および停留所 資料：神戸・六甲山公式おでかけサイトより



②事業スキーム

・交通事業者 他

③スケジュール

- ・短期
実証実験
山上バス再編に係る調整
- ・中期
山上バス再編（六甲山頂駅～六甲山牧場）
※六甲山牧場～掬星台間は新たなモビリティで接続
- ・長期
上記に加え、六甲山頂駅から掬星台を結ぶルートの増設

④関連取組

- ②市街地からのダイレクトなアクセス手段の検討
- ④人と公共交通の優先エリア化
- ⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入
- ⑥パークアンドライド（P&R）の推進
- ⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供
- ⑧エリアマネジメントの機能強化

⑤期待される効果

- ・自動車利用者及び公共交通利用者の利便性向上
- ・回遊性の向上
- ・路線バス事業の効率化

⑥懸案事項

- ・掬星台～六甲山牧場の人と公共交通の優先エリア化や低速小型電動バス等の導入と連携が必要

取り組む施策

山上

取組方針2

④人と公共交通の優先エリア化

①取組内容

■人と公共交通の優先エリアの規制区間



- 左図の区間において一般車の通行を規制し、歩行者、公共交通等専用の交通区間とする。（沿道関係車両、緊急車両は通行可）
- エリア内では低速小型電動バス及びパーソナルモビリティ等が利用可能。長期的には、山上の路線バスも利用可能。
- また、山上施設や地元と連携のうえ、沿道でのイベントを展開し、摩耶山エリアの賑わいの創出を図る。



■人と公共交通の優先エリア化のイメージ

②事業スキーム

- ・山上事業者
- ・神戸市
- ・地元

③スケジュール

- ・短期
実証実験の実施
協議・整備
- ・中期
本格導入

⑤期待される効果

- ・摩耶山エリアの賑わい創出、活性化、シンボル空間化
- ・新たな需要の獲得

④関連取組

- ②市街地からの直接的なアクセス手段の検討
- ③山上における既存路線バスの見直し
- ⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入
- ⑥パークアンドライド（P&R）の推進
- ⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供
- ⑧エリアマネジメントの機能強化

⑥懸案事項

- ・規制区間の道路の位置付け（公道or私道）
- ・通行規制区間端部における有効で安全な流入規制
- ・需要量をカバーする公共交通サービスの提供
- ・優先区間における公共交通等の円滑で安全な運行
- ・六甲山牧場におけるP&R用駐車場の確保
- ・突発的なエリア内施設利用者への対応

取り組む施策

山上

取組方針2

⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入<低速小型電動バス>

①取組内容

■低速小型電動バスの運行区間



- バス路線の再編（六甲山頂駅～六甲山牧場）に伴い、六甲山牧場～掬星台において低速小型電動バスを運行。
- 六甲山牧場～掬星台の間の公共交通等優先エリア化を実施した上で、低速小型電動バスを時速20km未満で運行。
※定員10人以下であれば、運転士に大型免許不要
- 六甲山牧場において、路線バスと低速小型電動バスの乗り継ぎ利便性を考慮した停留所の配置を行う。
- フリー乗降とし、ルート上(空間が確保可能な箇所)で各種イベントを実施、ハイキング来訪者の利用も見込む。
- 運行区間約4kmを15km/hで運行すると片道の所要時間16分、ダイヤの設定はロープウェイとの接続を考慮する。



シンクトゥギャザー「eCOM-8²」



ヤマハ「AR-07」

②事業スキーム

・交通事業者 他

③スケジュール

・短期 実証実験の実施
・中期 本格導入
(バス路線の再編と連携し、役割の棲み分け)

④関連取組

②市街地からのダイレクトなアクセス手段の検討
③山上における既存路線バスの見直し
④人と公共交通の優先エリア化
⑥パークアンドライド (P&R)の推進
⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供
⑧エリアマネジメントの機能強化

⑤期待される効果

・自動車利用者及び公共交通利用者の利便性向上
・回遊性の向上
・摩耶山エリアの賑わい創出、活性化
・新たな需要の獲得

⑥懸案事項

・運行事業者の確保
・事業採算性の確保
・許可車両（沿道関連）との安全確保
・電動バスの保管スペース（六甲山牧場、掬星台等）の確保
・運行する低速小型電動バスの台数により、繁忙日には掬星台～六甲山牧場において輸送力増強の対応が必要

取り組む施策

山上

取組方針2

⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入<パーソナルモビリティ等>

①取組内容

■パーソナルモビリティ・シェアサイクルのポート設置箇所



○左図の駐車場にパーソナルモビリティ及びシェアサイクルのポートを整備し、任意のポートで乗り捨て可能とする。

※シェアサイクルについては、マヤチャリ(掬星台)・六甲山レンタサイクル(六甲山上駅)の活用を検討。

○予約や決済についてはMaaSと連携する。

【パーソナルモビリティ】



資料：警視庁HP

【シェアサイクル】



資料：神戸市



資料：アクセス！神戸六甲山HP

②事業スキーム

・交通事業者 他

④関連取組

- ③山上における既存路線バスの見直し
- ④人と公共交通の優先エリア化
- ⑥パークアンドライド (P&R)の推進
- ⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供
- ⑧エリアマネジメントの機能強化

③スケジュール

- ・短期
実証実験
摩耶山エリアへパーソナルモビリティを導入
シェアサイクルポートを増設
- ・中期
六甲山エリアへパーソナルモビリティを導入
シェアサイクルポートを増設

⑤期待される効果

- ・自動車利用者及び公共交通利用者の利便性向上
- ・回遊性の向上
- ・山上の賑わい創出、活性化
- ・多様な移動ニーズへの対応
- ・新たな需要の獲得

⑥懸案事項

- ・事業採算性の確保
- ・ポートごとの車両の偏り解消
- ・一般車との交錯等、走行区間の安全確保
- ・長距離移動、急勾配区間の走行に関する検証

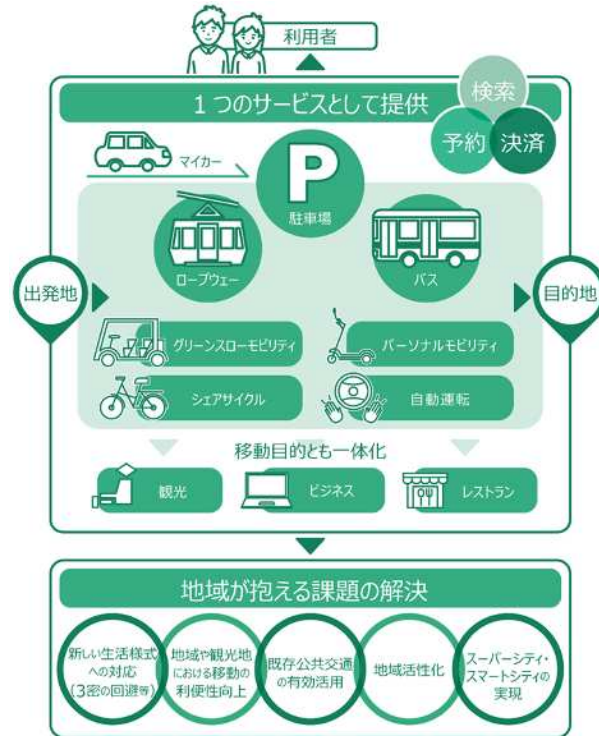
取り組む施策

山上・アクセス

取組方針4

⑦MaaS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の運用イメージ



- 各種情報検索・予約・決済がスマートフォン上で実行できる。(WEBブラウザ等)
- 交通手段と施設のセット価格を基本とし、個別利用による料金の合算より安価な料金体系とする。

例えば、

- ・一定料金を支払えば、全ての観光施設と公共交通の利用が可能
- ・山上の宿泊施設やシェアオフィスにおいて、通常よりお得な公共交通乗り放題セットプランを提供
- ・公共交通の乗車券提示により飲食店でワンドリンクサービス

提供情報

- 各交通手段の運行状況や利用状況、乗り継ぎ情報
- 駐車場の位置・ルート情報、満空情報
- 各観光施設に関する案内、割引クーポン等のサービス情報
- シェアオフィスの利用状況等

スマートフォン上で検索・予約・決済

①取組内容

②事業スキーム
 ・交通事業者 ・山上事業者
 ・神戸市 他

③スケジュール
 ・短期
 実証実験
 暫定運用実施
 ・中期
 システム開発、実証実験～本格導入
 ・長期
 他エリアとの連携や市街地から山麓駅までの交通にも展開

④関連取組

- ①ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し
- ②市街地からのダイレクトなアクセス手段の検討
- ③山上における既存路線バスの見直し
- ④人と公共交通の優先エリア化
- ⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入
- ⑥P&Rの推進
- ⑧エリアマネジメントの機能強化

⑤期待される効果

- ・自動車利用者及び公共交通利用者の利便性向上
- ・山上施設利用者数の増加
- ・山上での立ち寄り箇所数や滞在時間、消費金額等の増加

⑥懸案事項

- ・システム開発（最終的には他エリアへの展開を視野に）
- ・関係者調整

取り組む施策

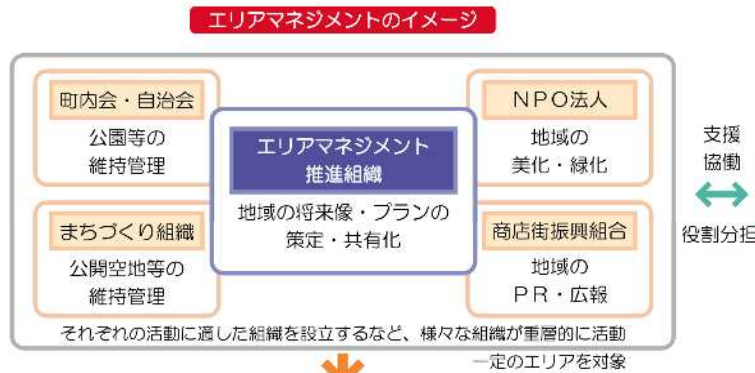
山上・アクセス

取組方針4

⑧ エリアマネジメントの機能強化

① 取組内容

■ エリアマネジメントのイメージ



価値ある地域の形成・活性化

※「エリアマネジメントのすすめ（国土交通省,2010.2）」を参考に作成

【エリアマネジメントとは】

地域における良好な価値を維持・向上させるための
住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。

- 山上の活性化のため、既存組織を活用し、山上に関わるプレーヤー同士の連携を強化する。例えば、既存組織におけるエリアマネジメントの機能強化等。
- 組織として事業を行うことで事業収益を得ることができる。想定される事業内容としては、P&R駐車場の運営、新たな交通手段の運営、MaaSの運営、山上でのイベント等。
- 資金の安定的確保のため、上記事業による収益、国等による支援、他エリアとの連携等により、財源の多様化を図る。他エリアとの連携では、山上の活性化と環境保全に賛同いただける団体からの協力や、認定・特定認定NPO法人への寄付による特例の税制優遇措置等の活用が考えられる。
- 運営
 - ・ビジョンの共有
 - ・多様なプレーヤーが連携できる体制づくり
 - ・エリアとして人を呼び込む設えの創出
 - ・継続的な組織運営のためのマネジメント 等

② 事業スキーム

- ・交通事業者
- ・山上事業者
- ・地元
- ・神戸市 他

④ 関連取組

- ① ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し
- ② 市街地からのダイレクトなアクセス手段の検討
- ③ 山上における既存路線バスの見直し
- ④ 人と公共交通の優先エリア化
- ⑤ 乗って楽しい気軽なモビリティの導入
- ⑥ P&Rの推進
- ⑦ MaaSによる目的と手段の一体的提供

③ スケジュール

- ・短期
実証実験を通じた連携
関係事業者間での勉強会
- ・中期
エリアマネジメント組織の機能強化

⑤ 期待される効果

- ・利用者ニーズ、地元ニーズに対応した交通環境の実現
- ・継続的な山上の活性化

⑥ 懸案事項

- ・組織立ち上げ気運の醸成・連携
- ・中心となるキーパーソンの発掘
- ・コアとなる収益事業の確立

3. まとめ

3-1 交通施策の実施スケジュール

取組方針	取組方針に対応した交通施策	短期	中期	長期
取組方針 1 市街地からのアクセス改善	①ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し	市バス18系統のダイヤ見直し検討	見直し後のダイヤで運行	
	②市街地からの直接的なアクセス手段の検討		第4回で提示	
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	③山上における既存路線バスの見直し	再編に係る調整	山上バス再編	山上全体の直通路線配置 山上全体の直通路線配置
	④人と公共交通の優先エリア化	協議・整備	本格導入	
	⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入	摩耶山エリアへ導入	六甲山エリアへの拡大 (PM) 摩耶山での本格導入 (GSM)	
取組方針 3 渋滞解消に向けた自動車利用の適正化	⑥パークアンドライド (P&R)の推進	協議・整備	駐車場拡充、本格運用	
取組方針 4 交通と山上施設との連携	⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供	暫定運用実施	システム開発 実証～本格導入	他エリア等との連携
	⑧エリアマネジメントの機能強化	実証実験を通じた連携、勉強会	組織の機能強化	

調査・協議 ↓ 実証実験

②と合わせ適宜見直し

③⑤と連携し適宜内容調整

②③④と連携し適宜見直し

③⑤と連携し駐車場整備を検討

他の取組と合わせ随時更新

随時見直し

3-2 各ステージにおける交通施策

長期

⑥パークアンドライド (P&R)の推進

③山上における既存路線バスの見直し

④人と公共交通の優先エリア化
⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入
<パーソナルモビリティ等>
<低速小型電動バス>

⑥パークアンドライド (P&R)の推進

⑥パークアンドライド (P&R)の推進

⑤乗って楽しい気軽なモビリティの導入
<パーソナルモビリティ等>

③山上における既存路線バスの見直し

⑥パークアンドライド (P&R)の推進

⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供

⑧エリアマネジメントの機能強化

①ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し

第4回で提示

②市街地からの直接的なアクセス手段の検討

