

第8回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

日時：令和6年2月8日（木） 14時00分～16時00分

場所：三宮コンベンションセンター 5階 503号室

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

【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 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	
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	寺西 公彦	
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	代理：北野 航
株式会社こうべ未来都市機構 経営企画部長	亀徳 篤	
経済界		
神戸商工会議所 地域政策部長	大塚 隆生	欠席
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	玉置 栄	代理：東口 武生
国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長	酒井 大斗	代理：吉田 智大
国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官	中西 克之	
神戸市 建設局 道路計画課長	清水 陽	
神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長	福田 英明	代理：榎本 剛浩
神戸市 交通局 自動車部 市バス運輸サービス課長	杉山 博志	



第8回

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

令和6年2月8日

神戸市

□ 社会実験

- ・車で来ている人が、グリスロに乗って掬星台へ行くという行動に繋がれば回遊性向上に繋がる。
- ・車で来た人にもメリットが発生する仕組みを精査した方が実験の対象者が広がる。

□ 山上へのアクセス案

- ・全国的にも掬星台の夜景は有名で行きたい人は多いが、都心からのアクセスが分かりにくい。ユーザーの利便性を考えると、圧倒的に新神戸からハーブ園経由でそのまま掬星台へ行くことができるC案が良いと考えるため、さらに精査していくべき。
- ・プロジェクト評価は便益とコストを検討するというのが基本であるため、そこについて検討を行うべき。ビジョンがあって、そのビジョンに対してどう便益があるかを見なければならない。
- ・仮にC案の整備を行ったとしても、より広範囲に回遊を促すことが重要。全体のルート構想を立てて検討を進めることで更なる地域活性化に繋がる。

□ 駐車場利用状況・渋滞長調査

- ・昨年度と比較すると、今年度はゴールデンウィークにおける駐車場入込台数や来場者が減少しており、渋滞は発生しなかった。昨年度については、コロナの影響により、近隣から車を利用して来訪される方が多かったことも、渋滞が発生した要因のひとつだと考えられる。

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

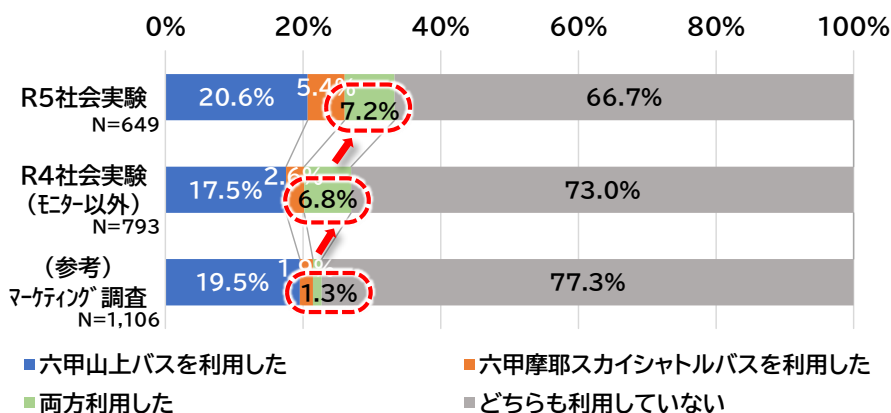
1. 交通社会実験の検証結果

1-2 各施策の検証結果

・山上における既存路線バスの見直し

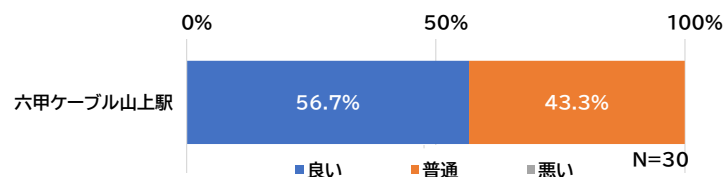
■ 効果の確認 ⇒ 昨年度と同様、過年度調査時よりバスを乗り継ぐ割合が増加

○バスの乗継状況

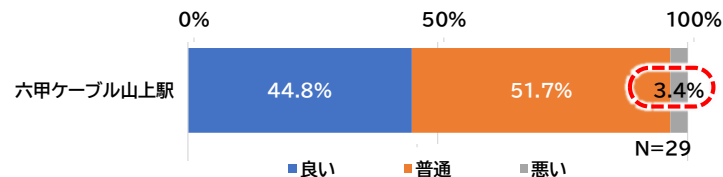


■ 乗継改善の評価 ⇒ 乗継改善を行った六甲ケーブル山上駅で乗継場所が悪いと答えた方はおらず、乗継時間が悪いと答えた方は約3%のみ

○乗継場所



○乗継時間



■ 事業者の意見 ⇒ 運行距離が短縮することによりダイヤに余裕が生まれるため、バスの折返し場所としては六甲山牧場の南駐車場内よりも北駐車場内の方が良い

■ 課題 ⇒ 北駐車場入退場時のバスの優先運行等について運用面の検討、ゲート改修やバス回転地整備が必要

- ・六甲山牧場への来場者が多い休日においては、自家用車の帰宅ラッシュ時間帯に、バスが北駐車場から退場するまでに時間がかかり、一時ダイヤが乱れたことがあった。
- ・北駐車場でバスを折返しとする場合は、駐車場ゲートの改修やバス回転地の整備が必要となる。

1-2 各施策の検証結果

・摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入（グリーンスローモビリティ）

■ 事業性の確認 ⇒ **総乗車人数からは事業として成り立つ可能性を確認**

○利用者数：1,158人

〔うち 六甲山牧場 ⇒ 掬星台 方面：614人
掬星台 ⇒ 六甲山牧場 方面：544人〕

・1日当たり利用者想定（R4年度の社会実験結果より）

≡ 事業として成り立つ可能性がある利用者数

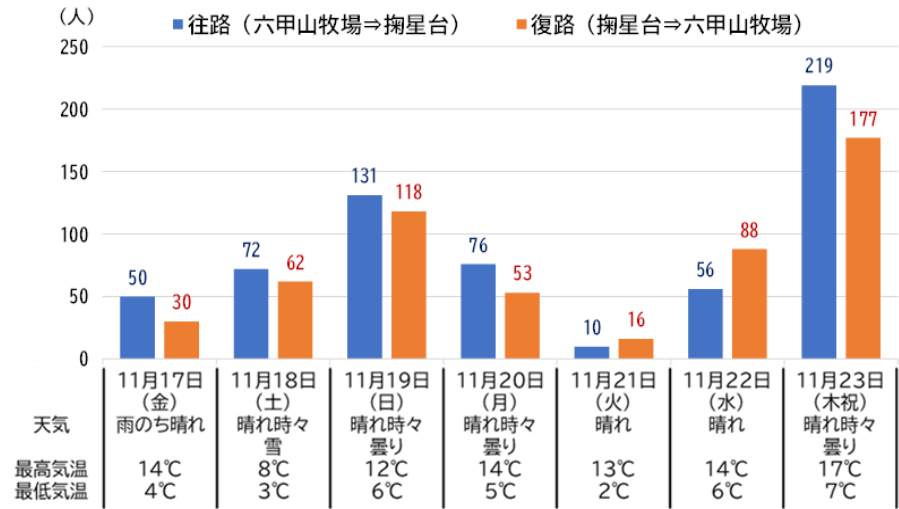
$$2,341人 \div 5日 \times 0.4^* = \mathbf{187人/日}$$

※300円の場合4割が利用すると回答

・1日当たり利用者実績（R5年度の社会実験結果より）

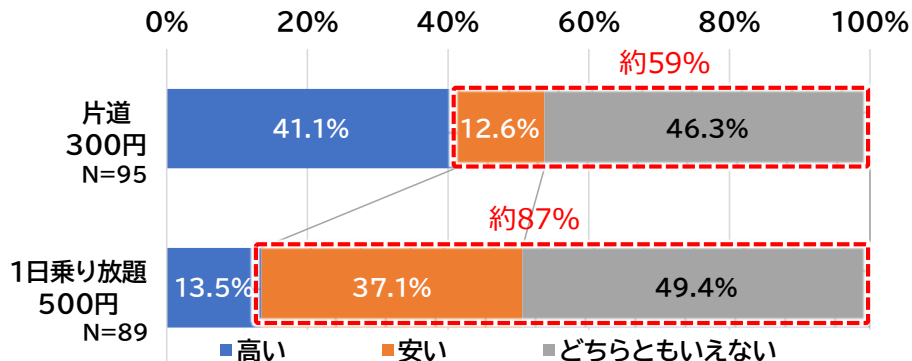
$$1,158人 \div 7日 = 165人/日$$

（火曜日を除く6日間の場合 $1,132人 \div 6日 = \mathbf{188人/日}$ ）

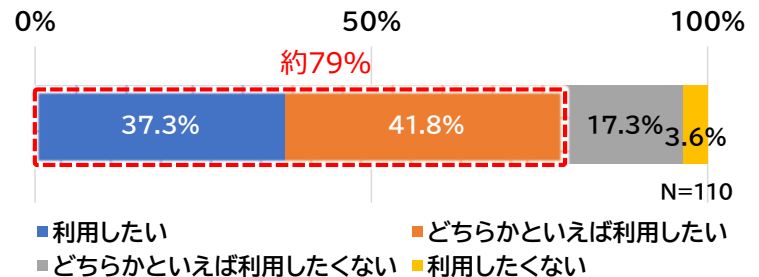


■ 有償化の評価 ⇒ **乗車料金については半数以上が高くはないと回答し、約79%の人が今後も利用したいと回答**

○乗車料金の評価



○今後の利用意向



1-2 各施策の検証結果

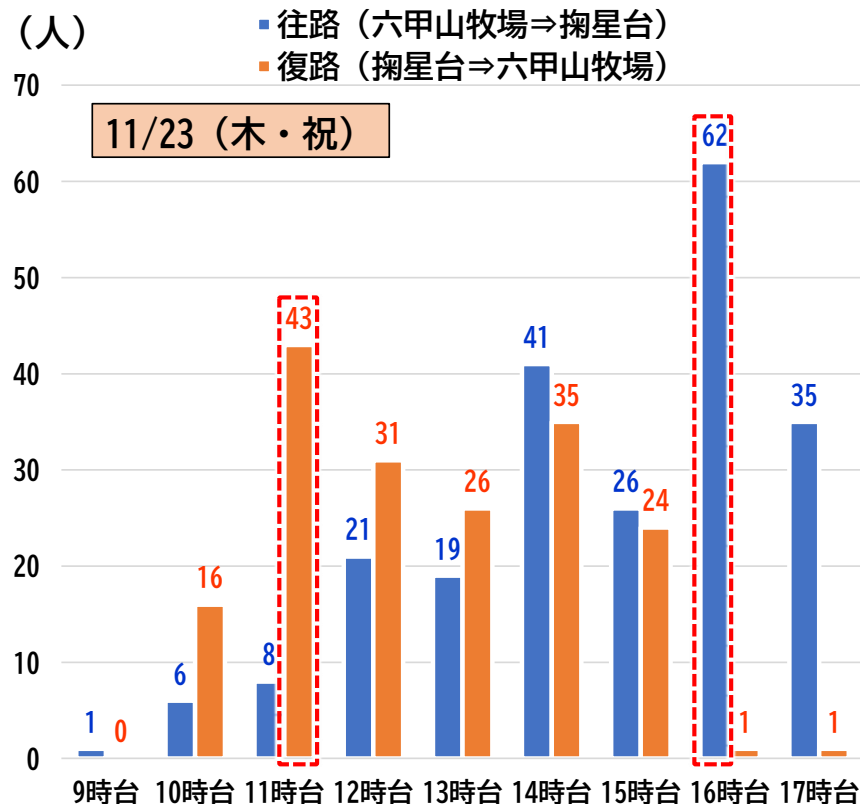
・摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入（グリーンスローモビリティ）

- 課題 ⇒ 運行ダイヤや使用車両について、運行を担う可能性がある事業者等と来年度以降の運行について協議（バスと連携したダイヤ設定（朝・夕）、乗用車と組み合わせた運行 など）

○輸送力

・休日における以下の時間帯は特に乗客が集中し、臨時便での積み残し対応が必要となった。

六甲山牧場⇒掬星台：16時台（六甲山牧場閉場前）
 掬星台⇒六甲山牧場：11時台（摩耶RW始発到着後）



○企画乗車券による実収入額の減少

- ・六甲・まやレジャーきっぷの利用割合が3割弱と多く、実収入額が想定よりも少なくなる。
- ・平日のみ六甲山牧場の駐車券及び掬星台駐車場の領収書の提示により、乗り放題券を100円で販売する運用については、輸送力の課題から積極的なPRが困難で、販売数は6枚だった。

券種	販売数				利用された券	
	割合	合計	うち牧場	うち掬星台	割合	合計
【大人】片道乗車券 (300円)	56.1%	284	164	120	24.7%	286
【大人】乗り放題券 (500円)	37.7%	191	48	143	38.2%	442
【小人】乗り放題券 (100円)	4.9%	25	11	14	2.6%	30
乗換割引乗車券 (100円)	1.2%	6	0	0	0.9%	10
六甲・まやレジャーきっぷ					33.7%	390

○バッテリー容量による運行便数の制限

- ・車両の満充電走行距離が道路勾配や気温といった現地特性の影響により、公表値の5～6割程度（六甲山牧場～掬星台を5～6往復程度）と短くなる。

（参考）六甲山牧場～掬星台：約4km

1-2 各施策の検証結果

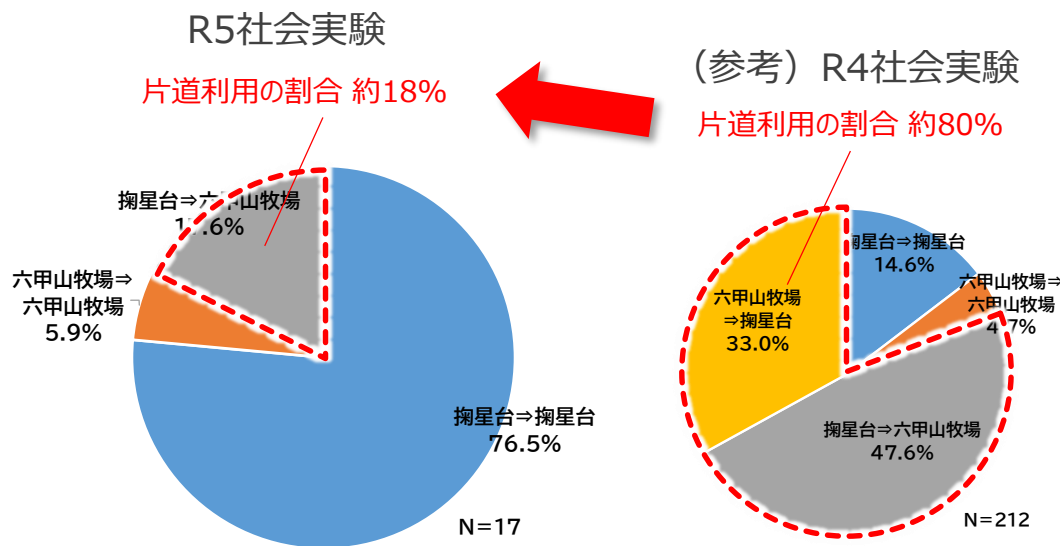
・摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入（マヤチャリ）

- 乗捨て料金設定による影響 ⇒ **利用者のほとんどが掬星台での貸出を利用
無料で実施した昨年度より片道利用の割合が大きく低下**

○利用者数：17人（うち 片道利用：3人）

	六甲山牧場		掬星台	
	貸出	返却	貸出	返却
11月17日（金）	0	2	6	4
11月18日（土）	0	0	0	0
11月19日（日）	0	0	1	1
11月20日（月）	1	1	2	2
11月21日（火）	-	-	-	-
11月22日（水）	0	0	5	5
11月23日（木・祝）	0	1	2	1
合計	1	4	16	13

○ポート間の回遊状況



- 課題 ⇒ **片道利用のニーズがあるポート設置箇所について検討が必要**

・乗捨て料金の設定により、六甲山牧場～掬星台における片道利用のニーズは確認できなかった。

■ 山上における既存路線バスの見直し

<乗継改善の評価>

六甲ケーブル山上駅での乗継については、乗継場所・乗継時間とも概ね好評

<課題>

駐車場入退場の運用改善、ゲート改修やバス回転地整備

■ 摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

・グリーンスローモビリティ

<事業性>

総乗車人数からは事業として成り立つ可能性を確認

<有償化の評価>

乗車料金については概ね適正という評価、今後の利用意向も高い

<課題>

輸送力、企画乗車券による実収入額の減少、バッテリー容量による運行便数の制限

・マヤチャリ

<乗捨て料金設定による影響>

無料で実施した昨年度より片道利用の割合が大きく低下

<課題>

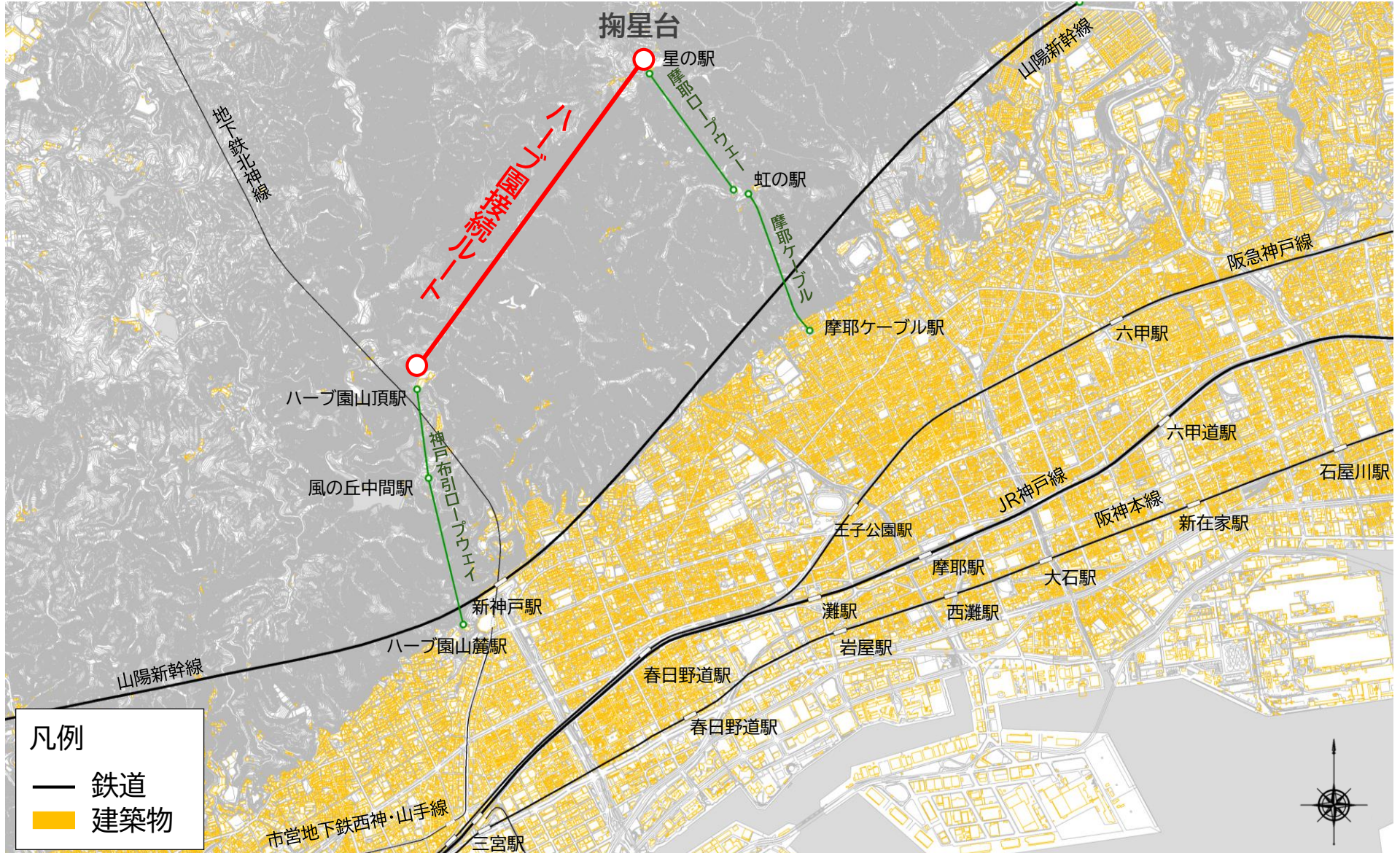
片道利用のニーズがあるポート設置箇所について検討が必要

2. 山上へのアクセス案整備による 経済波及効果

2-1 ハーブ園接続ルート整備による経済波及効果

・検討内容

- ①費用便益分析
- ②建設投資による経済波及効果
- ③新規来訪者による経済波及効果



2-1 ハーブ園接続ルート整備による経済波及効果

①費用便益分析

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」の分析手法に準じ、ロープウェー整備による費用対効果を概略的に試算

⇒ ハーブ園接続ルートの整備を実施した場合（with）と実施しない場合（without）との状況を比較して費用・便益を算定

＜前提条件の設定＞

基準年度：2023年に設定

計算期間：用地買収期間（2025年から2年間と仮定）+ 建設期間（2027年から3年間と仮定）+ 開業（2030年から30年間及び50年間）

便益（Benefit）の算定

利用者便益

総所要時間、交通費用、乗換利便性

供給者便益

当該事業者（ハーブ園接続ルート）の収益、
競合・補完路線（神戸布引RW・まやVL）の収益

環境等改善便益（計上無）

存在効果（計上無）

費用（Cost）の算定

建設投資額

用地費、建設費

維持管理費・再投資費

搬器更新費
（30年間で1回、50年間で2回更新と仮定）

社会的割引率の考慮

社会的割引率は、「費用・便益」の将来価値を現在の価値に置き換えるために、設定する値。（将来価値<現在価値）
費用便益分析においては、基準年以降、年4%※ずつ、現在価値から割引いて、将来の「費用・便益」を算出する。

※「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」（国土交通省、平成21年6月）により設定

費用対便益比（B/C）：費用に対する便益の相対的な大きさを比で表すものであり、1を超えると事業効果があるとされる。

	30年間			50年間		
	確度Ⅰ	確度Ⅱ	確度Ⅲ	確度Ⅰ	確度Ⅱ	確度Ⅲ
総便益（B）	31.6億円	50.5億円	75.0億円	38.9億円	62.3億円	92.7億円
総費用（C）	70.7億円			72.1億円		
費用便益比（B/C）	0.45	0.71	1.06	0.54	0.86	1.29

2-1 ハーブ園接続ルート整備による経済波及効果

② 建設投資による経済波及効果

ハーブ園接続ルート
概算建設費
約90億円

波及効果の算定

神戸市産業連関表（H27年）による推計

建設投資による神戸市内への経済波及効果※1

経済波及効果	217億円
--------	--------------

※1：ハーブ園接続ルートの整備に建設投資が行われると、建設事業に必要な資機材などを製造する調達先の生産額が増加することで、これらの産業の従業者の所得が増加する。増加した所得が消費に回ることにより市内での需要が増加し、その需要に対応するために生産が誘発され生産額が増加する。

③ 新規来訪者による経済波及効果

ハーブ園接続ルート
需要予測結果（新規来訪者数）

確度Ⅰ	確度Ⅱ	確度Ⅲ
13.2万人/年	16.4万人/年	21.8万人/年

※2：ハーブ園接続ルートの整備により、新たな観光客が山上へ訪れ、山上で昼食や夕食をとる、宿泊する、土産物を購入する、施設を利用することで、最終消費支出額が増加する。

※3：直接効果に伴う波及効果として、宿泊、飲食、娯楽、小売業などの関連産業の生産額が増加することで、これらの産業の従業者の所得が増加する。増加した所得が消費に回ることにより市内での需要が増加し、その需要に対応するために生産が誘発され生産額が増加する。

直接効果の算定

新規来訪者数 × 六甲山・摩耶山エリアにおける
観光客一人あたりの平均消費額

新規来訪者による山上での消費額の増加※2

	確度Ⅰ	確度Ⅱ	確度Ⅲ
消費額の増加	10.0 億円/年	12.4 億円/年	16.5 億円/年
消費額の増加 (30年間累積)	300 億円	372 億円	495 億円

波及効果の算定

神戸市産業連関表（H27年）による推計

消費額の増加による神戸市内への経済波及効果※3

	確度Ⅰ	確度Ⅱ	確度Ⅲ
経済波及効果	26.7 億円/年	33.2 億円/年	44.1 億円/年
経済波及効果 (30年間累積)	801 億円	996 億円	1,323 億円

2-1 ハーブ園接続ルート整備による経済波及効果

・ハーブ園接続ルート整備と山上交通のさらなる充実により期待される効果

建設投資による神戸市内への経済波及効果
約200億円

新幹線駅と直結することによる
国内外からの来訪者の増加

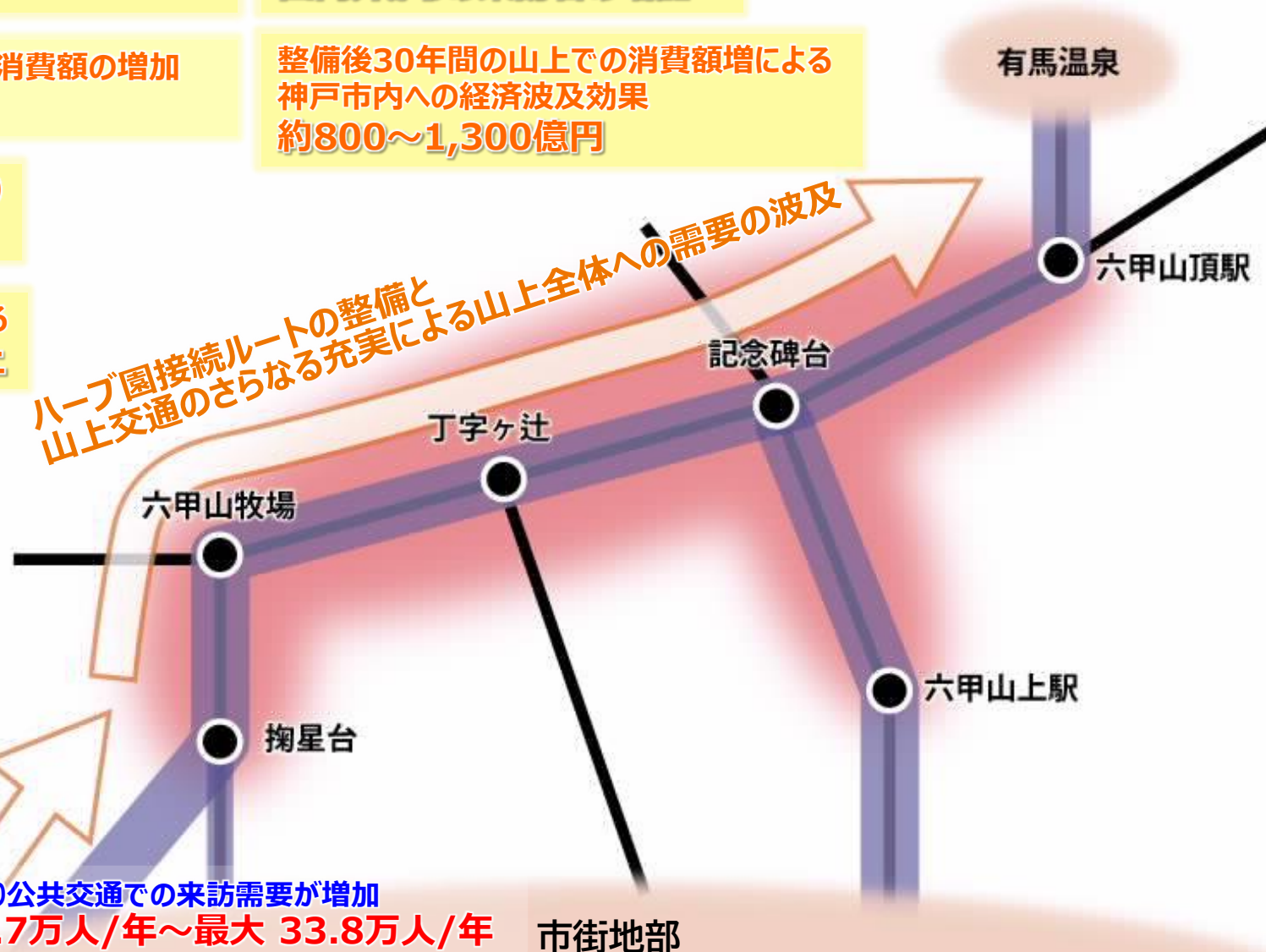
整備後30年間の山上での消費額の増加
約300～500億円

整備後30年間の山上での消費額増による
神戸市内への経済波及効果
約800～1,300億円

山上の観光消費額増により
さらなる投資が促進

海・街・山が繋がることによる
神戸の都市ブランド向上

ハーブ園接続ルートの整備と
山上交通のさらなる充実による山上全体への需要の波及



ハーブ園接続ルートの整備により公共交通での来訪需要が増加
9.4万人/年 ⇒ 最小 23.7万人/年～最大 33.8万人/年

市街地部

2-2 摩耶山上エリアの利活用検討に関するサウンディング型市場調査の結果

① 概要

サウンディング型市場調査を行い、参加希望のあった事業者に対して活用方法に関するヒアリングを実施。

- ・参加事業者数：5社
- ・調査実施期間：令和5年7月～10月
- ・調査結果公表：令和5年12月

② 調査結果

「摩耶ロッジゾーン」

- ・4社が宿泊施設としての活用を希望
- ・宿泊施設の付帯施設としての主な活用案
レストラン、温浴施設・温泉、展望テラス、フォトスポット等

「掬星台ゾーン」

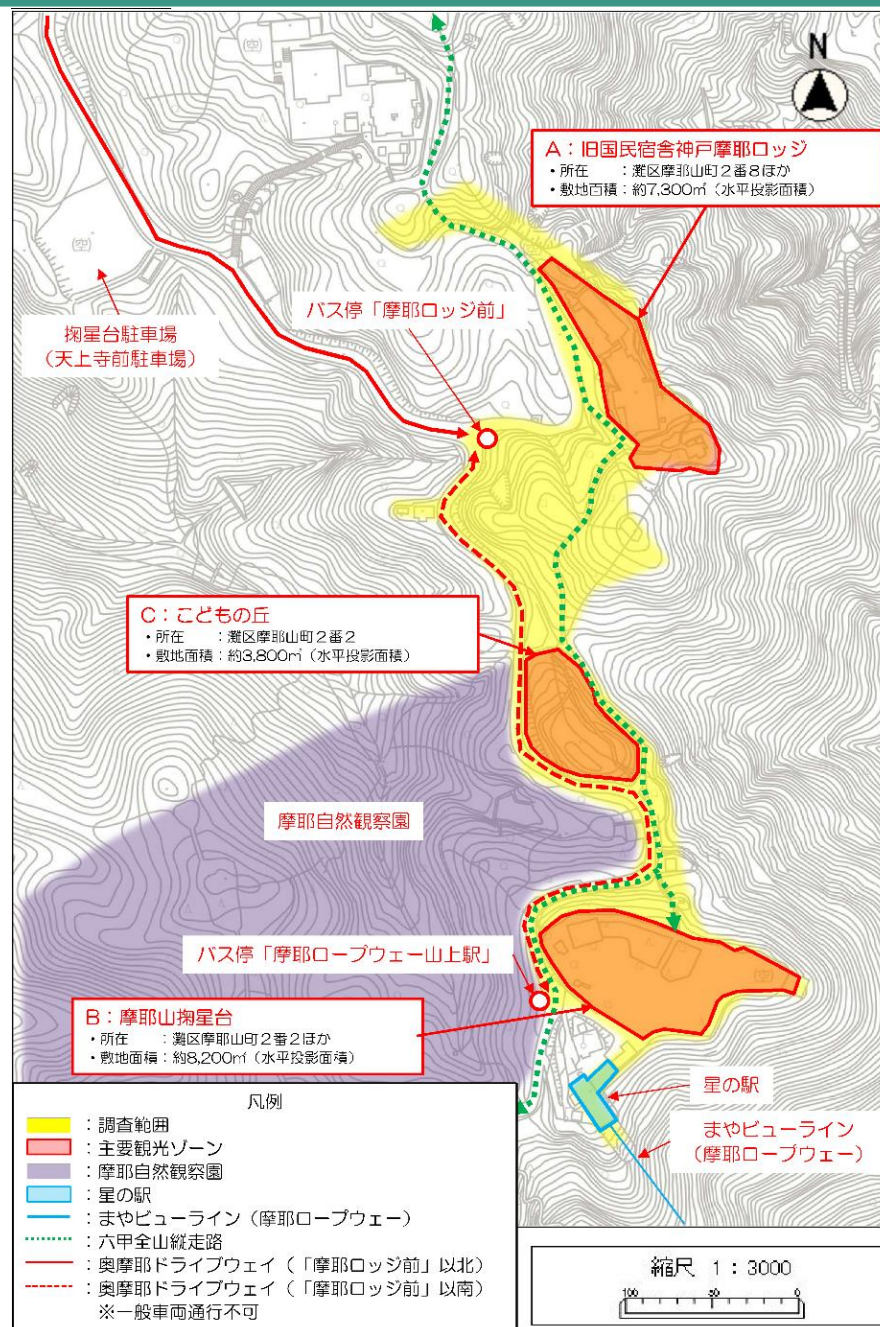
- ・4社が活用を希望（うち2社は宿泊施設としての活用）
- ・宿泊施設以外の主な活用案
登山客のための施設・設備・憩い空間、飲食施設、展望デッキ・展望台、フォトスポット、イベント用スペース等

「こどもの丘ゾーン」

- ・2社が活用を希望（うち1社は宿泊施設としての活用）
- ・宿泊施設以外の主な活用案
遊具・アスレックス、モニュメント、従業員用の駐車場等

交通アクセスについての意見

- ・まやビューラインは2社が運営の可能性あり
（※但し、設備所有は難しい）
- ・長期的事業への投資規模を考える上では、山上へのアクセス手段がどのようになるかが非常に重要である、との意見が多数



3. 検討会の意見のとりまとめ

国立公園六甲山・摩耶山の活性化のための 交通の将来像と実現に向けた取組内容 (報告)

令和6年2月

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

国立公園 六甲山・摩耶山の 活性化に向けて

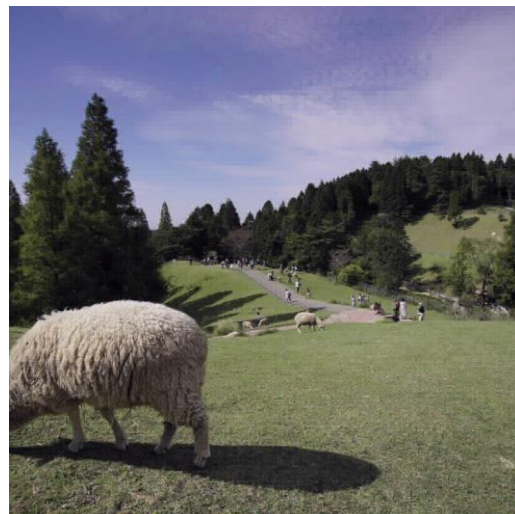
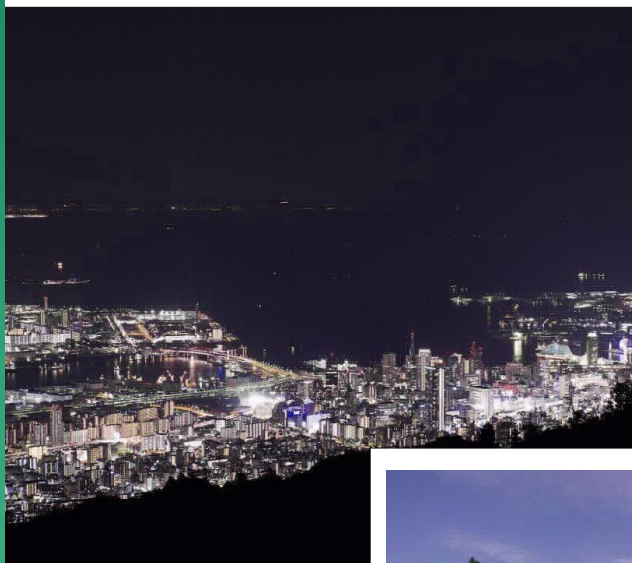


六甲山・摩耶山は瀬戸内海国立公園内に位置しており、大都市の近郊にありながら、豊かな自然が保全されるとともに、様々なレジャーが楽しめる「都市山」であり、大きな需要を創り出すポテンシャルを持った貴重な観光資源である。

そのような、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、六甲山の目指すべき方向性とそれを実現するための方策について策定された『六甲山ランドデザイン（2019.3）』をはじめとして、六甲山・摩耶山では、山上の活性化に向けて、さまざまな取り組みが行われている。

活性化をさらに促進するためには、移動を支える交通も重要な要素のひとつであり、「六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会」において、2021年から検討を行ってきた。

このたび、山上の更なる活性化のための交通の将来像や実現に向けた取組内容について、検討会での意見をとりまとめたので報告する。



回遊を促進する 交通軸の形成

神戸のステージを大きく前進させ、神戸市全体の活力を向上させるために、街や海から山へのストレスフリーなアクセスが求められる。神戸の持つ「海・まち・山が近い」という特性を十分に活かすため、神戸空港から三宮・新神戸、そこから六甲山・摩耶山、有馬温泉までを繋ぐ広域的な交通軸を形成し、回遊を促進することが重要である。

2025年には神戸空港の国際化も控えており、神戸の街に訪れる人が気軽に山に登れる、海と山の両方を楽しめる、そのような魅力ある交通軸の形成が求められる。



六甲山・摩耶山の交通の将来像

回遊を促進する交通軸を形成し、六甲山・摩耶山の活性化を促進するため、SDGs※の観点も取り入れ、環境効率の良い公共交通で市街地から山上にスムーズにアクセスでき、山上全体を快適かつ自由に移動できる交通環境づくりが求められる。

また、六甲山・摩耶山の各エリアの特性に応じた交通環境づくりにより、山上を訪れるたくさんの方々いろいろな目的地を周遊しながら楽しんでいただき、山上の活性化につなげていくことが必要である。

※：持続可能な開発目標

六甲山・摩耶山全体

◇ 山上全体を快適かつ自由に移動できる交通環境づくり

六甲山エリア

◇ 観光・ビジネスなどの各拠点間をシームレスに移動できる交通環境づくり

摩耶山エリア

◇ 摩耶山の自然を感じながら気軽に楽しく移動できる交通環境づくり



需要にあわせた 段階的な 交通体系の構築

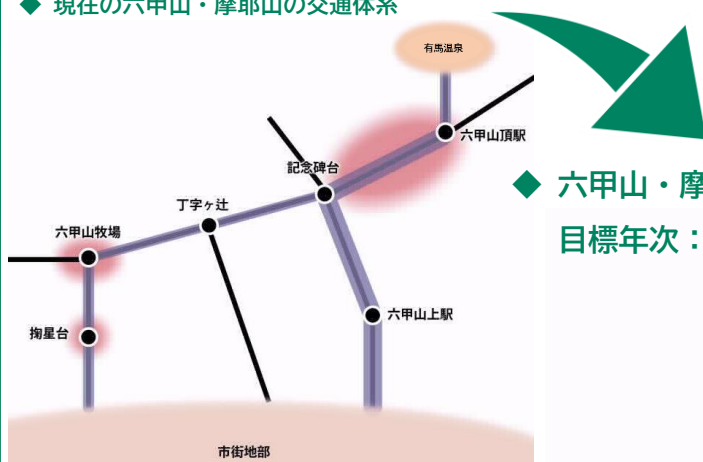
六甲山・摩耶山の交通の将来像の実現に向けては、山上における将来的な需要にあわせて、段階的に交通体系を構築する必要がある。

短期的には、六甲山牧場～記念碑台間の需要にあわせた路線バスの再編・増便により、利便性や、山上全体の回遊性を向上させるとともに、摩耶山においては需要に応じた乗って楽しめるモビリティを導入し、山上の魅力向上を図ることが望まれる。

中長期的には、都心から山上へのダイレクトなアクセス手段を整備するとともに、摩耶山と六甲山を結ぶ山上の公共交通の利便性をさらに高め、市街地から有馬温泉までを繋ぐ広域的な交通軸を形成することが望まれる。

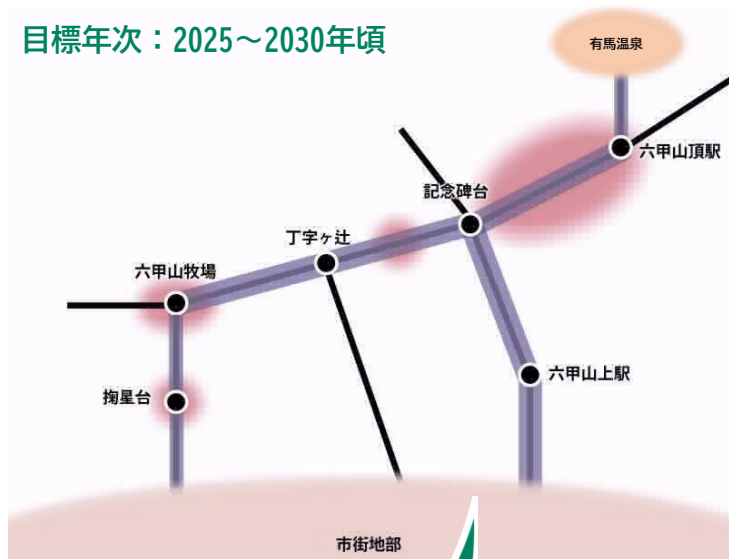
あわせて、適正な自動車利用の促進や、交通と山上施設が連携した一体的なサービスの展開を進め、山上全体の活性化が促進されることを期待する。

◆ 現在の六甲山・摩耶山の交通体系



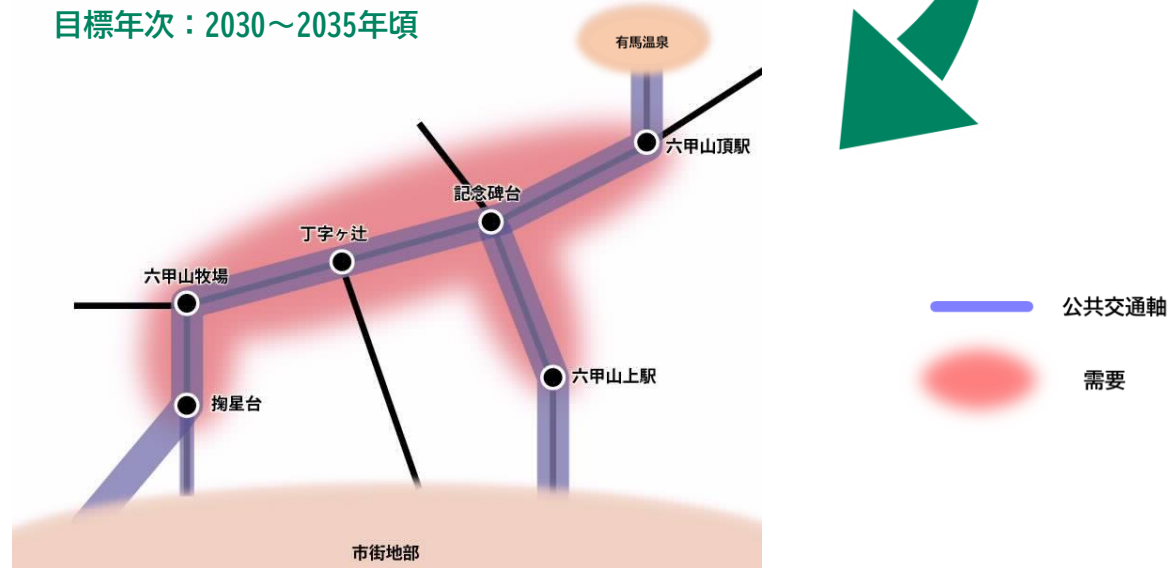
◆ 六甲山・摩耶山の交通体系（第1段階/短期）

目標年次：2025～2030年頃



◆ 六甲山・摩耶山の交通体系（第2段階/中長期）

目標年次：2030～2035年頃



交通の将来像の 実現に向けた 取組方針

六甲山・摩耶山の交通の将来像の実現にあたっては、今後想定される、運転手不足の深刻化や、新たなモビリティの技術革新、脱炭素化に向けた取組の動向等を踏まえつつ、各交通手段がそれぞれ最適な役割分担のもと一体となった取り組みを進める必要がある。

検討会では、

- ・市街地から山上へのアクセス向上
 - ・エリア特性や需要に応じた山上交通の充実
 - ・繁忙期の渋滞抑制に向けた適正な自動車利用の促進
 - ・交通と山上施設の連携による一体的なサービスの展開
- の4つの取組方針のもと、六甲山・摩耶山の交通の将来像の実現に向けた取組内容について議論を行った。

取組方針1

市街地から山上へのアクセス向上

<取組内容>

- 市街地からケーブル駅へのアクセス向上
- 都心から山上へのダイレクトなアクセス手段の整備

(出典) 箱根ロープウェイホームページ



取組方針2

エリア特性や需要に応じた 山上交通の充実

<取組内容>

- 山上における需要の動向にあわせた公共交通の再編
- 各エリアの特性に応じた新たなモビリティ等の導入



取組方針3

繁忙期の渋滞抑制に向けた 適正な自動車利用の促進

<取組内容>

- 駐車場の適正利用の促進と駐車需要への対応
- 山麓や山上でのパークアンドライド^{※1}の促進



取組方針4

交通と山上施設の連携による 一体的なサービスの展開

<取組内容>

- 交通、観光などのサービスを一体的に提供するMaaS^{※2}の推進
- 六甲山・摩耶山の活性化に向けた体制の強化



※1：郊外の自宅から最寄駅の鉄道駅・バスターミナルまで自動車を運転して、駐車場に駐車（パーク）し、そこから電車・バスなど公共交通機関を利用（ライド）する移動方式。

※2：地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資するもの。

各段階で 実施すべき 取組内容

取組方針	第1段階/短期 目標年次：2025～2030年頃	第2段階/中長期 目標年次：2030～2035年頃
<p>取組方針1</p> <p>市街地から山上への アクセス向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市街地からケーブル駅へのアクセス向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都心から山上へのダイレクトなアクセス手段の整備
<p>取組方針2</p> <p>エリア特性や需要に応じた 山上交通の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 山上における需要の動向にあわせた公共交通の再編 〔 来訪需要の動向に合わせた再編 〕 ○ 各エリアの特性に応じた新たなモビリティ等の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 〔 都心から山上へのダイレクトなアクセス手段の整備による来訪需要増加に合わせた再編 〕
<p>取組方針3</p> <p>繁忙期の渋滞抑制に向けた 適正な自動車利用の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駐車場の適正利用の促進と駐車需要への対応 ○ 山麓や山上でのパークアンドライドの促進 	
<p>取組方針4</p> <p>交通と山上施設の連携による 一体的なサービスの展開</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通、観光などのサービスを一体的に提供するMaaSの推進 ○ 六甲山・摩耶山の活性化に向けた体制の強化 	

取組方針 1

市街地から山上へのアクセス向上

短期

取組内容

六甲山・摩耶山の更なる活性化を促進するためには、いかに市街地からスムーズで快適に山上に到達できるかが重要なポイントになる。

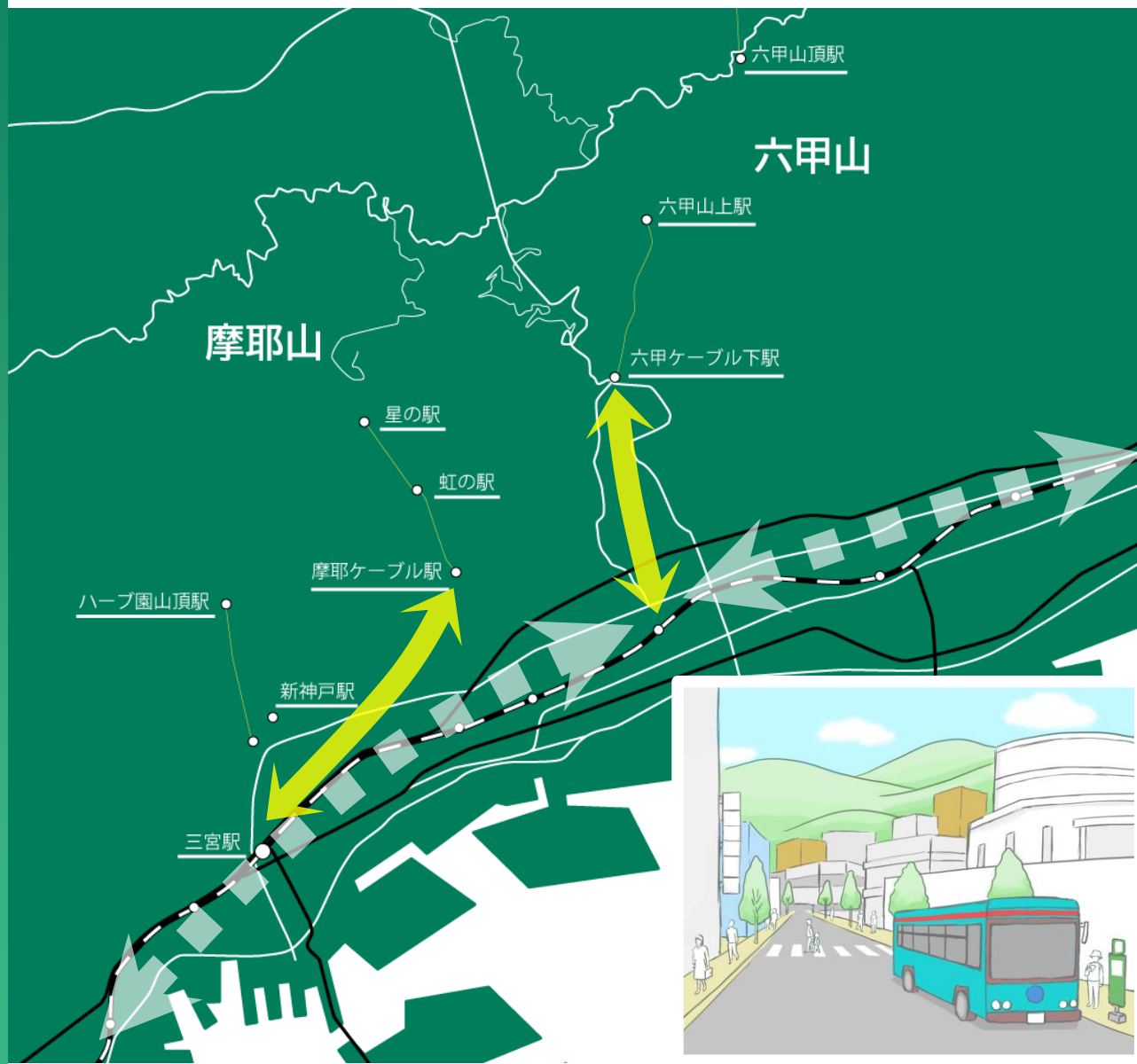
そのため、公共交通により、市街地から山の玄関口であるケーブル山麓駅、さらには山上へのアクセスの向上を図っていくことが求められる。

短期的には、鉄道駅からケーブル山麓駅を結ぶ路線バスのダイヤの見直しにより、ケーブルとの乗り継ぎ利便性の向上を図る必要がある。また、快適に移動ができ、これから山へ向かうという楽しみを喚起するような車両を導入することが望ましい。

短期

◆ 市街地からケーブル駅へのアクセス向上

- ・ケーブル下駅までの路線バスのダイヤを見直すことで、ケーブルとの乗り継ぎ利便性を向上
- ・鉄道駅からケーブル駅までを快適に楽しみながら移動できるような車両を導入



取組方針 1

市街地から山上へのアクセス向上

中長期

取組内容

六甲山・摩耶山の更なる活性化を促進するためには、いかに市街地からスムーズで快適に山上に到達できるかが重要なポイントになる。

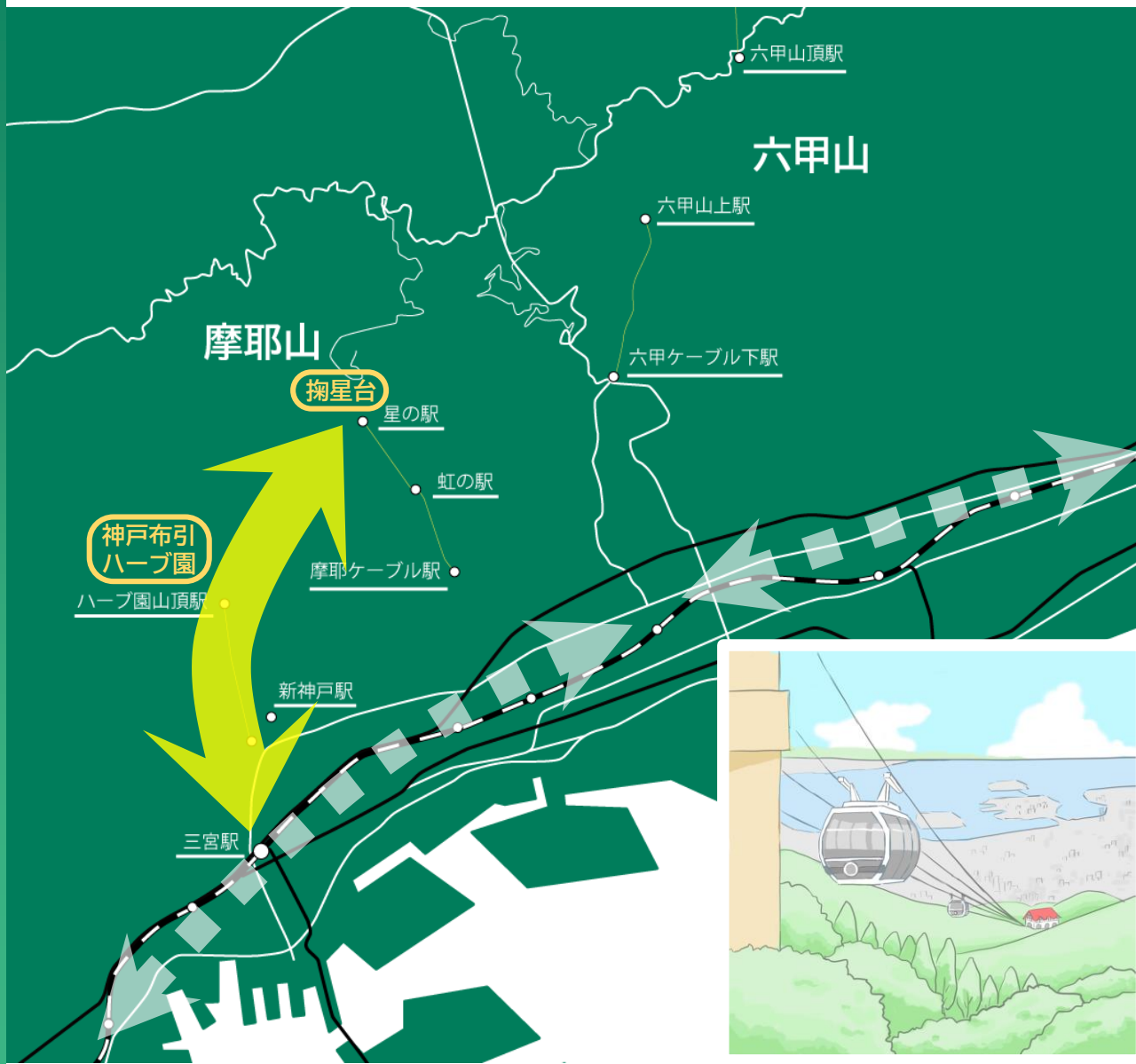
そのため、公共交通により、市街地から山の玄関口であるケーブル山麓駅、さらには山上へのアクセスの向上を図っていくことが求められる。

中長期的には、神戸空港から三宮・新神戸、六甲山・摩耶山、有馬温泉までを繋ぐ交通軸を形成するため、広域交通拠点である新神戸駅と掬星台をダイレクトに結ぶアクセス手段として、新たなロープウェイの整備が望まれる。

中長期

◆ 都心から山上へのダイレクトなアクセス手段の整備

- ・広域交通拠点である新神戸駅から神戸布引ハーブ園を経由して掬星台まで結ぶ新たなロープウェイ「ハーブ園接続ルート」を整備



取組方針 1

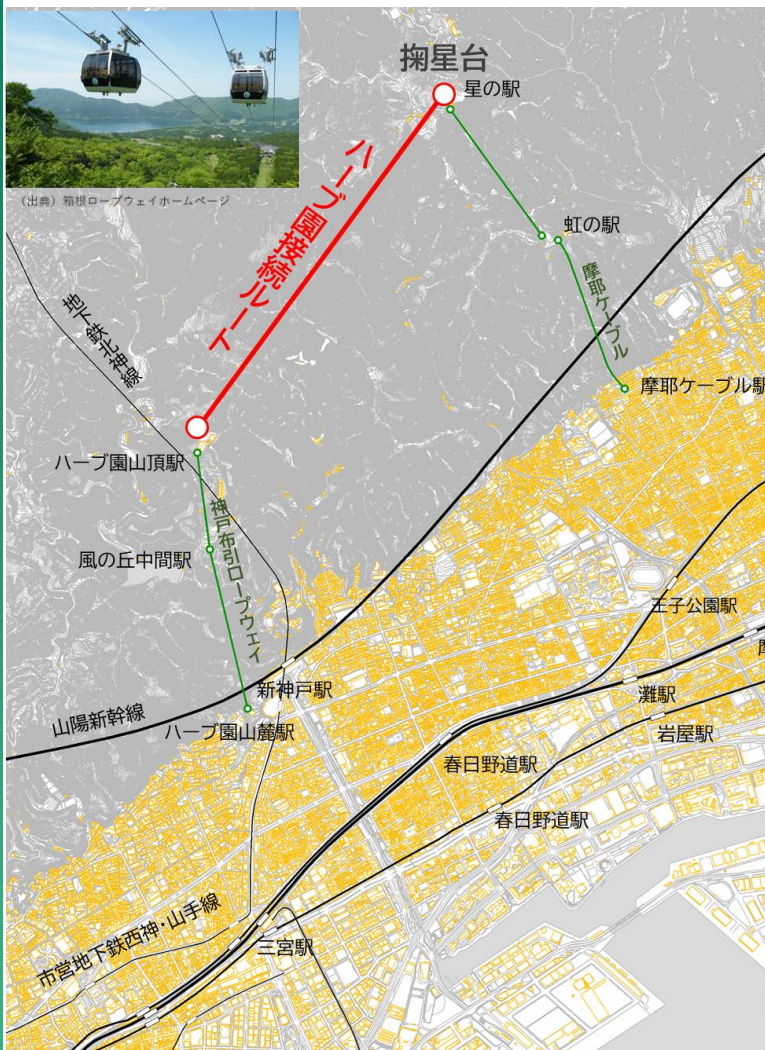
市街地から山上への アクセス向上

中長期

新たなロープウェー 「ハーブ園接続ルート」の概要



ルート図



ルート仕様

索道方式	複式単線自動循環式（下図参照） 複数の搬器が一定間隔で循環する方式 ・山折れ・谷折れ勾配への対応が可能 ・耐風性は～25m/s
水平長 傾斜長	2,356m 2,414m
搬器定員	18人/便※
最大運行頻度	約40回/時※
最大輸送力 （片側）	約800人/時
三宮から掬星台 までの乗車時間 （乗継時間含まず）	三宮～山麓駅（鉄道）約5分 山麓駅～山頂駅（RW・RW）約20分
概算建設費	約90億円
年間経費	約2.8億円 （約3,100時間/年 ＝神戸布引ロープウェイ）

※最大運行頻度・搬器定員は神戸布引ロープウェイの輸送力（約1,000人/時）を踏まえて設定

想定需要及び事業採算性

（想定需要）

最小 20.3万人/年 ～ 最大 30.4万人/年
※想定需要は新ロープウェーが整備された場合の需要のみ考慮しており、摩耶山上の再整備等により更なる需要も見込まれる

（事業採算性）

試算では運行経費が運賃収入で賄える見込み
※建設費の事業者負担なし（公設民営で建設費の償還や固定資産税等は発生しない）と仮定

取組方針2

エリア特性や需要に応じた 山上交通の充実

短期

取組内容

来訪者の山上での回遊を促し、更なる活性化に繋げていくためには、山上を自由に往来でき、スムーズに移動ができるよう、山上交通の充実を図る必要がある。

また、バス事業者を取り巻く状況が厳しい中、エリア特性や需要に応じた最適な役割分担のもとで、公共交通を再編していくという視点も求められる。

短期的には、六甲山牧場～記念碑台において、山上の活性化に伴う需要の増加にあわせた路線バスの再編・増便等により、利便性や、山上の東西の回遊性を向上することとあわせて、六甲山牧場～掬星台には、移動手段としてだけではなく、摩耶山の魅力向上につながる資源となるような、乗って楽しいモビリティの導入を進めることが有効であると考えられる。

短期

◆ 山上における需要の動向にあわせた公共交通の再編

- ・六甲山牧場～記念碑台において、山上の活性化に伴う需要の増加にあわせて、六甲摩耶スカイシャトルバスの再編・増便等により、利便性を向上
- ・東西の回遊性を高めるため、六甲山上バス・六甲摩耶スカイシャトルバスのダイヤを連携させ、乗継利便性を向上

◆ 各エリアの特性に応じた新たなモビリティ等の導入

- ・六甲山牧場～掬星台には、需要にあわせて、グリーンスローモビリティなど、摩耶山の自然を感じながら乗って楽しい新たなモビリティを導入



取組方針 2

エリア特性や需要に応じた 山上交通の充実

短期

2022年・2023年に実施した交通社会実験

実施した取組及び効果

(実施した取組)

「山上の路線バスの再編・増便と乗継利便性の向上」




六甲摩耶スカイシャトルバスを、六甲山牧場～六甲ケーブル山上駅の折り返し運転とし、1時間あたり3便に増便することで、六甲山上バスとの乗継利便性※を向上
 ※2022年は記念碑台、2023年は六甲ケーブル山上駅で乗継改善を実施

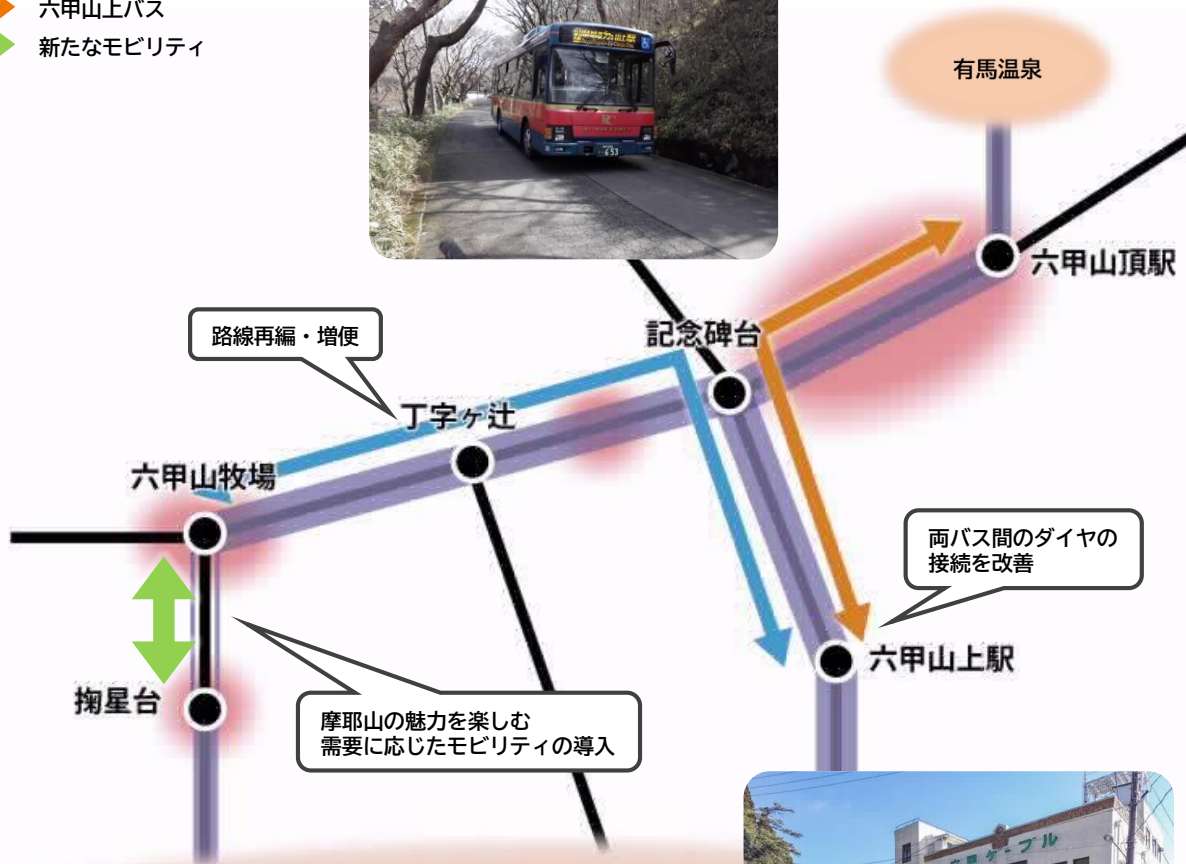
「グリーンスローモビリティの運行」

六甲山牧場～掬星台では、乗って楽しい低速の小型電動車グリーンスローモビリティを運行※
 ※2022年は無料、2023年は有料で運行

(効果)

来訪者へのアンケート調査の結果から、各取組の実施により、回遊性向上、立ち寄り箇所数・滞在時間(=消費金額)の増加を確認

-  六甲摩耶スカイシャトルバス
-  六甲山上バス
-  新たなモビリティ



— 公共交通軸

● 需要

取組方針2

エリア特性や需要に応じた 山上交通の充実

中長期

取組内容

来訪者の山上での回遊を促し、更なる活性化に繋げていくためには、山上を自由に往来でき、スムーズに移動ができるよう、山上交通の充実を図る必要がある。

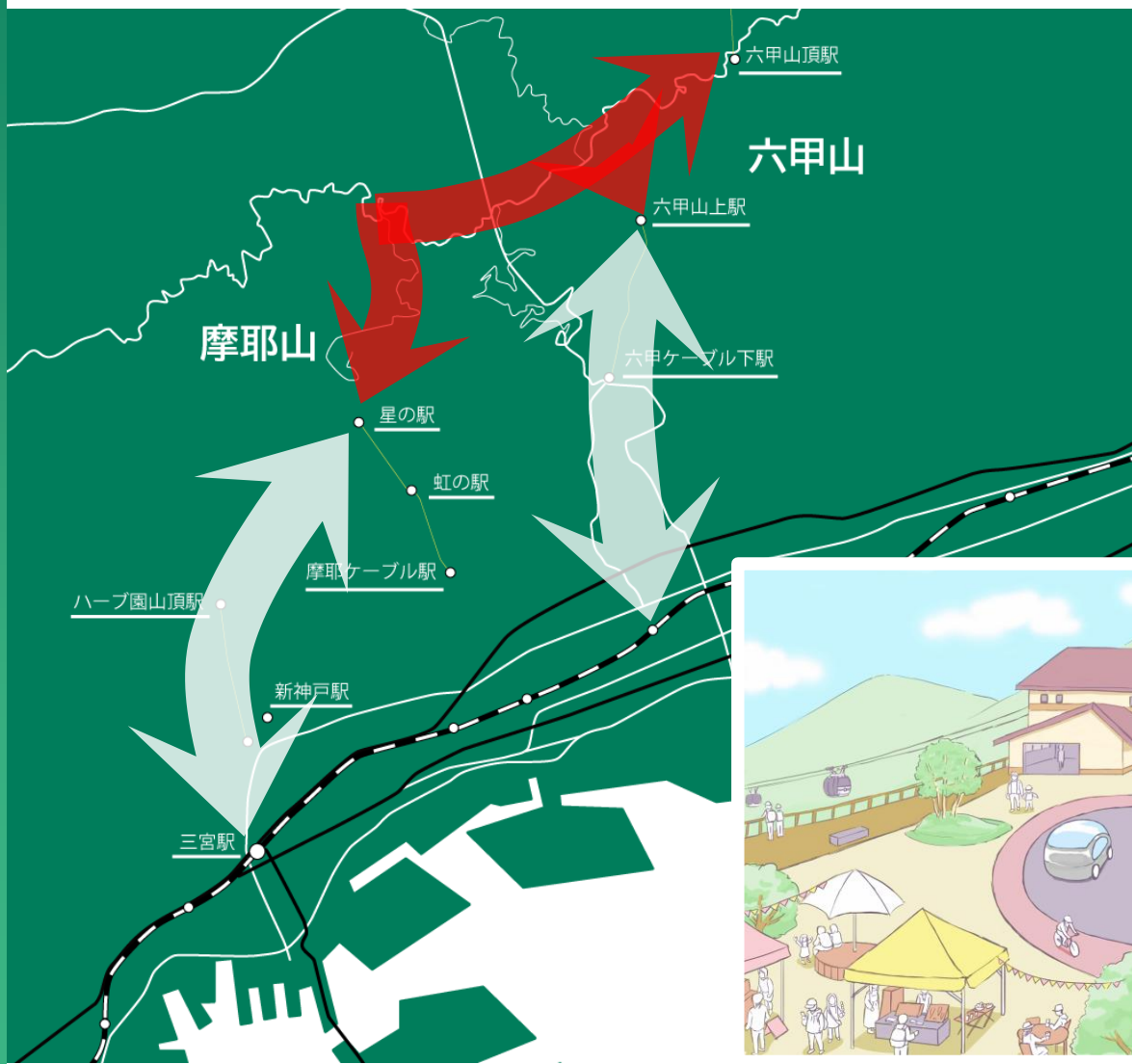
また、バス事業者を取り巻く状況が厳しい中、エリア特性や需要に応じた最適な役割分担のもとで、公共交通を再編していくという視点も求められる。

中長期的には、新たなロープウェー「ハーブ園接続ルート」の整備や摩耶山上の再整備などにより増加が見込まれる来訪需要を、六甲山・摩耶山全体の活性化につなげるため、山上の東西の公共交通を充実させ、回遊性を向上することが望まれる。

中長期

◆ 山上における需要の動向にあわせた公共交通の再編

- ・ハーブ園接続ルートの整備等による需要の増加にあわせ、更なる山上の東西の回遊性向上を促進するため、掬星台から六甲山上へと繋ぐ公共交通を再編
- ・運転手不足の深刻化により、需要の増加にあわせた増便への対応が難しい場合は、法規制や技術革新の動向を踏まえ、自動運転車両を導入
- ・交通結節点となる掬星台などにおいて、公共交通を利用しやすくするため、待合環境やバスの回転地などを整備



取組方針1と取組方針2 の実施により期待される効果

中長期

ハープ園接続ルートの整備とあわせた 中長期的な山上交通の再編による効果

ハープ園接続ルートの整備は、建設投資による経済波及効果のほか、神戸空港や都心・ウォーターフロント等からもアクセスしやすい新幹線停車駅の新神戸駅と直結することにより、国内外からの来訪者の増加につながるという効果が期待される。

あわせて、摩耶山と六甲山を結ぶ山上交通を充実することにより、六甲ケーブルからの来訪者に加えて都心からの新たな来場者が山上を回遊し、観光消費額の増加や山上での更なる投資の促進につながる。

そして、これらの取り組みにより、「海・まち・山が近い」という神戸の都市ブランドを、さらに向上させる効果が期待される。

期待される効果

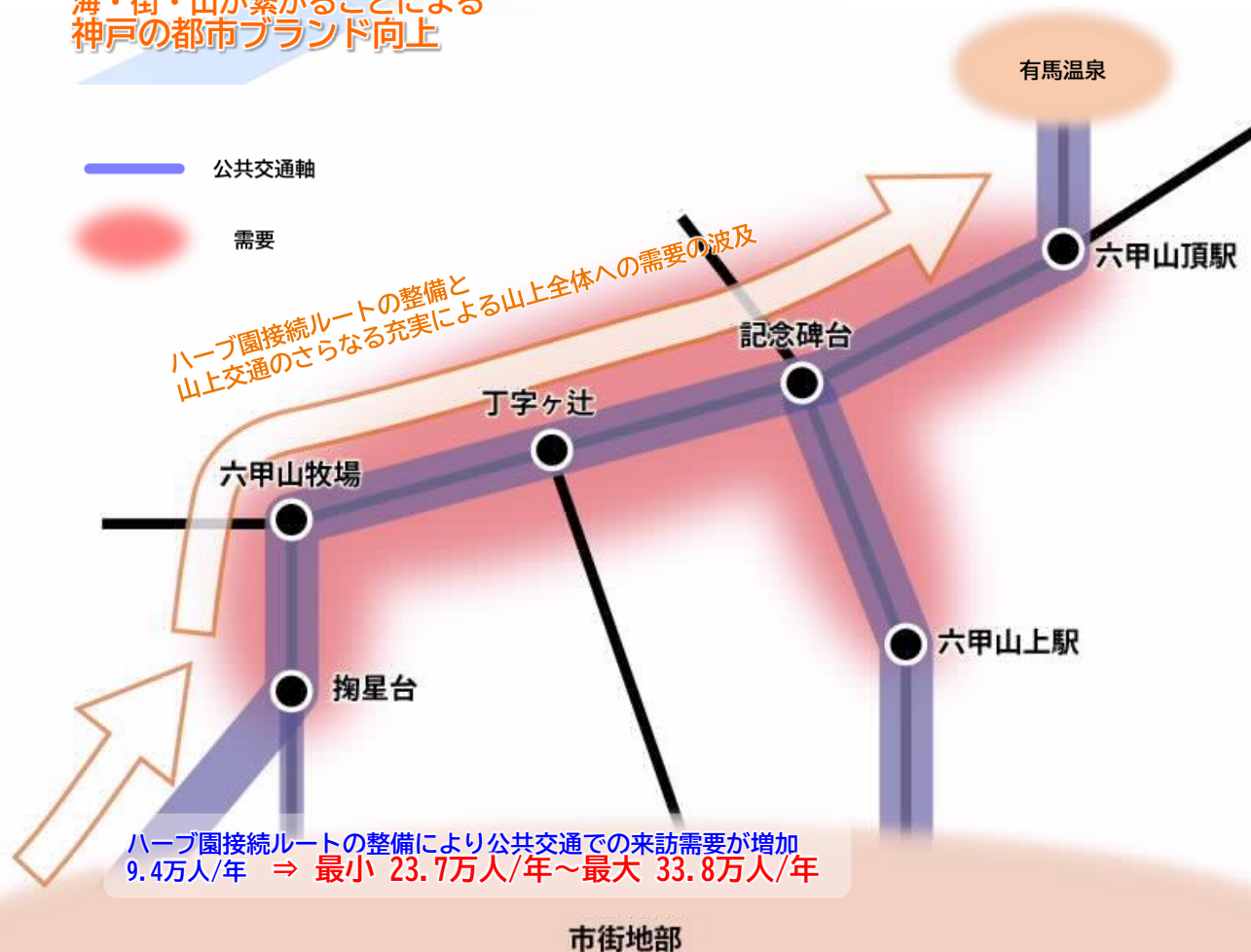
建設投資による
神戸市内への経済波及効果

新幹線駅と直結することによる
国内外からの来訪者の増加

新規来訪者による
山上での消費額の増加

山上の観光消費額増により
さらなる投資が促進

海・街・山が繋がることによる
神戸の都市ブランド向上



取組方針3

繁忙期の渋滞抑制に向けた 適正な自動車利用の促進

取組内容

六甲山・摩耶山への交通手段では自動車の分担率が高く、特に繁忙期においては、特定施設周辺で駐車場への入庫待ちによる渋滞が発生し、自動車のみならず公共交通も身動きができなくなる状態となっている。山間部であるという地形的な制約により道路拡幅等の対応が難しいことから、繁忙期においては、渋滞抑制に向けて、山上における適正な自動車利用の促進を図る必要がある。

そのためには、山上の駐車場について、料金設定や情報提供などの工夫により適正な利用を促すとともに、駐車需要に対して供給量が不足している場合は、駐車場の拡張などの対応が望まれる。

また、繁忙期には、山麓や山上で自動車から公共交通に乗りかえて回遊するパークアンドライドを促すことも効果的である。

なお、適正な自動車利用の促進には公共交通による回遊性の向上も必要であり、他の取組方針と連携した取り組みが求められる。

◆ 駐車場の適正利用の促進と駐車需要への対応

- ・ 繁閑に合わせた柔軟な駐車料金の設定や、駐車場の満空情報の提供などにより、駐車場利用を適正化
- ・ 繁忙期に供給量が不足している駐車場を拡張
- ・ 摩耶山再整備とあわせた掬星台付近における駐車需要への対応

◆ 山麓や山上でのパークアンドライドの促進

- ・ 繁忙期における特定施設周辺での渋滞対策として、山麓や山上の既存駐車場でのパークアンドライドを促進
- ・ 公共交通や山上施設と連携した利用特典など魅力的な要素を加えることにより、新たな交通行動や楽しみ方を創出



取組方針4

交通と山上施設の連携による 一体的なサービスの展開

取組内容

山上での回遊を促進するためには、交通手段と、観光・宿泊・食事・ビジネス等といった目的地となる山上施設とが連携し、企画乗車券やサブスクリプション※などの一体的なサービス提供により、六甲山・摩耶山全体をワクワクする1つのテーマパークとして楽しめるような仕組みづくりを行うことが重要なポイントである。

また、六甲山・摩耶山の活性化に向けて持続的な取り組みを進めるためには、これまで以上に山上事業者同士の連携を強化するとともに、安定的な財源確保の仕組みを構築することが望まれる。

※：定額で使い放題のサービス

◆ 交通、観光などのサービスを一体的に提供するMaaSの推進

- ・現金以外でも支払いが可能となるデジタル化を進めるとともに、複数の交通や山上施設、さらには市街地部の施設などとも連携し、企画乗車券やサブスクリプションなどの一体的なサービスの提供により、分かりやすく、使いやすく、お得さを感じるMaaSを推進

◆ 六甲山・摩耶山の活性化に向けた体制の強化

- ・六甲山・摩耶山活性化に向けて持続的に取り組むため、六甲摩耶観光推進協議会の体制を強化



将来イメージ

六甲山・摩耶山をひとつの「テーマパーク」と捉え、市街地から山上へスムーズにアクセスができ、山上を自由に移動できる交通環境づくりにより山上全体の活性化を目指す。

