

第7回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

日時：令和5年9月11日（月） 15時00分～17時00分

場所：三宮研修センター 8階 805号室

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) 山上への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

【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	欠席
阪南大学 国際観光学部 国際観光学科 教授	清水 苗穂子	欠席
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	
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	
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	欠席
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：山野 順大
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	欠席
神戸市 建設局 道路計画課長	清水 陽	代理：中田 将紀
神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長	福田 英明	
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	

令和5年9月11日(月)
第7回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会 座席表 (三宮研修センター)

web会議参加者

国土交通省
近畿運輸局

記者



傍聴者
(10席)

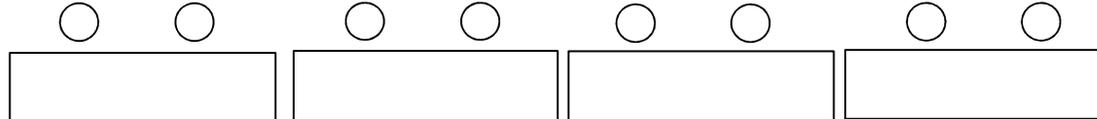
神戸大学
小谷名誉教授

記者・傍聴者受付

委員受付

出入口

随行者



神戸商工
会議所

(株)こうべ未来
都市機構

阪急バス
(株)

六甲山
観光(株)

八光
カーグループ

摩耶山
天上寺

(一社)グローバル
交流推進機構
横江理事

神戸大学
織田澤教授

集音マイク



録音



カメラ(可動・光学ズーム)

PJ台

プロジェクター(天吊)



スクリーン

説明資料

事務局
(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)

神戸市
市バス運輸
サービス課

神戸市
森林整備事務所

神戸市
道路計画課

事務局
(都市)

事務局
(観光)

事務局
(観光)

事務局
(コンサル)

事務局
(コンサル)

カメラ操作
(リモコン)





第7回

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

令和5年9月11日

神戸市

前回の振り返り

□社会実験

- ・来訪者が多い時期にグリーンスローモビリティが走行できるのかということについても検証が必要。
- ・行動範囲が広がったという結果も出ており、非常に効果的な実験だった。
- ・こういった取組を行うことにより、観光施設・公共交通機関ともに利用が促進されるのではないかと感じた。
- ・観光の市場では、環境に配慮した旅行スタイルを支持する人たちの数が非常に増えてきていることもあり、グリーンスローモビリティの導入に対してポジティブな結果が出たのではないか。

□交通ビジョン

- ・仮に掬星台までのアクセスを整備して、掬星台方面から六甲山方面への回遊を促していくということになれば、摩耶山側の需要が確実に増えて、しかも六甲山牧場と六甲山方面の行き来が増えるということを前提に考えてもう必要がある。
- ・相互送客をすることにより互いのお客様が增える事実があるため、六甲山・摩耶山においても、互いの繁栄のために相利送客することにより、互いの施設、互いの交通機関をさらに発展していけるのではないか。
- ・バスの運転手のなり手不足が非常に深刻化していることを踏まえた上で山上のバスのネットワークをどうするか考えなければならない。単純に増便すれば良いという話ではない。

前回の振り返り

- ・阪神御影駅、JR六甲道駅、阪急六甲駅から六甲ケーブル下駅を結ぶLRT導入のような大胆な案を考えてもらいたい。
- ・交通ビジョンは将来の目標としてあるべき姿を描いているものなので、掬星台へのアクセスをどこからつなぐかということについては、神戸市全体のことを考えるべき。そうすると市街地の中でも、都心部からのアクセスを優先すべき。
- ・山上へのアクセスの整備については、費用や官公庁との調整など色々な課題はあると思うが、新幹線停車駅と連携しているC案の整備ぐらいのことをしないと、六甲山はこれから集客ができないと思う。

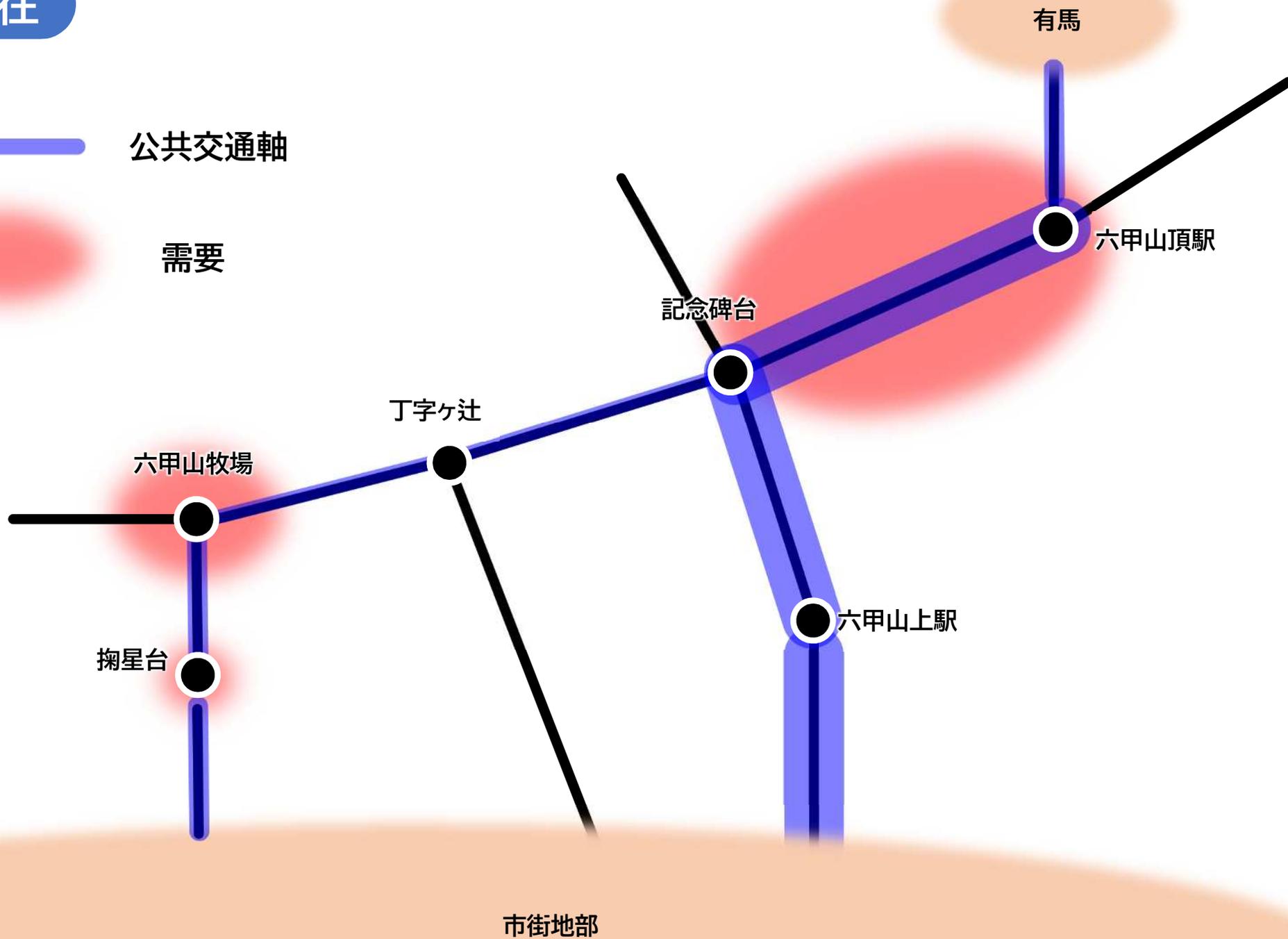
□ 山上の交通渋滞

- ・繁忙期におけるGREENIAと六甲山牧場の駐車場入庫待ちの渋滞を早急に解決してほしい。まずは市が六甲山牧場の駐車場の拡張にも取り組むべき。

現在

公共交通軸

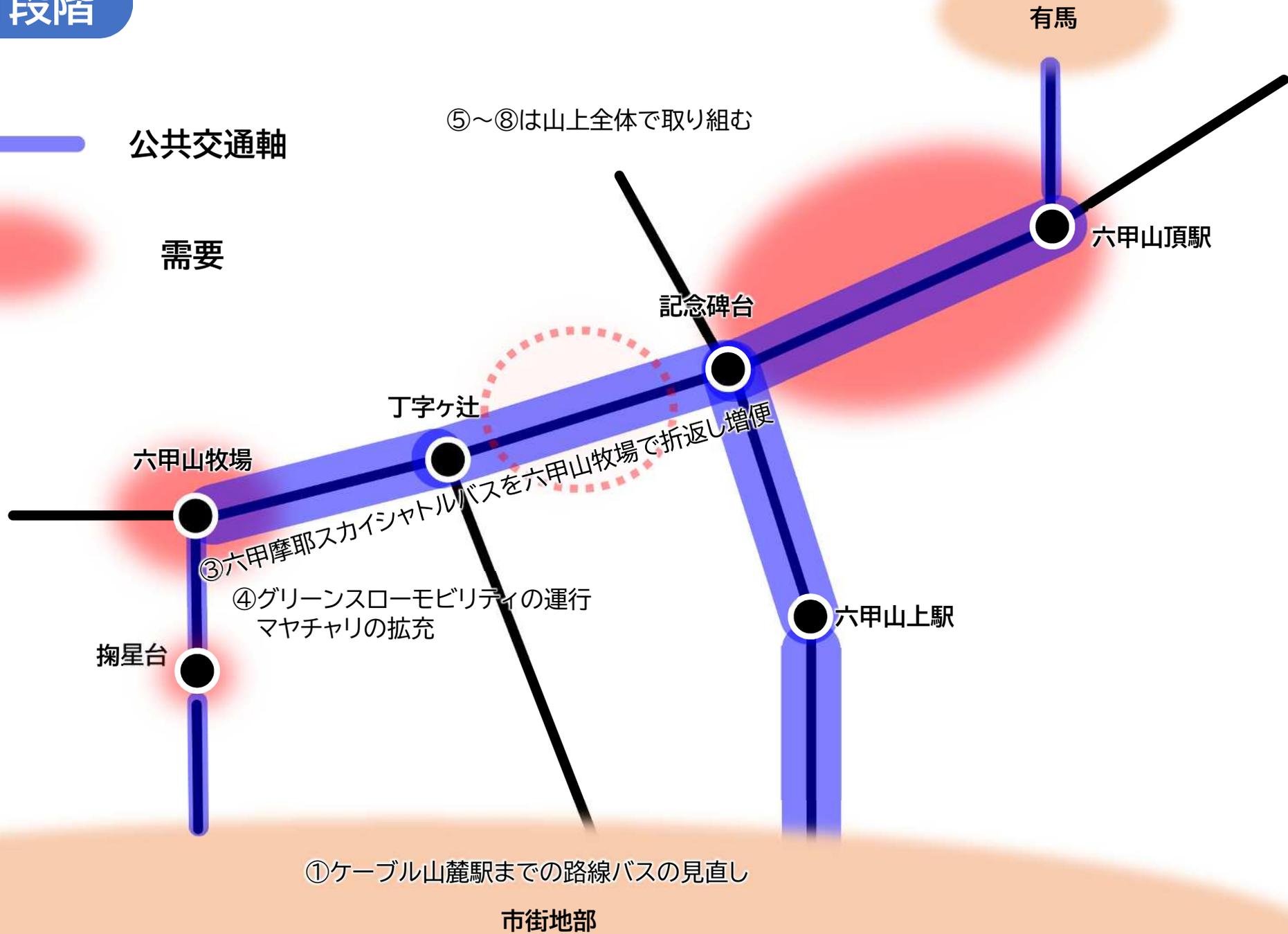
需要



第1段階

公共交通軸

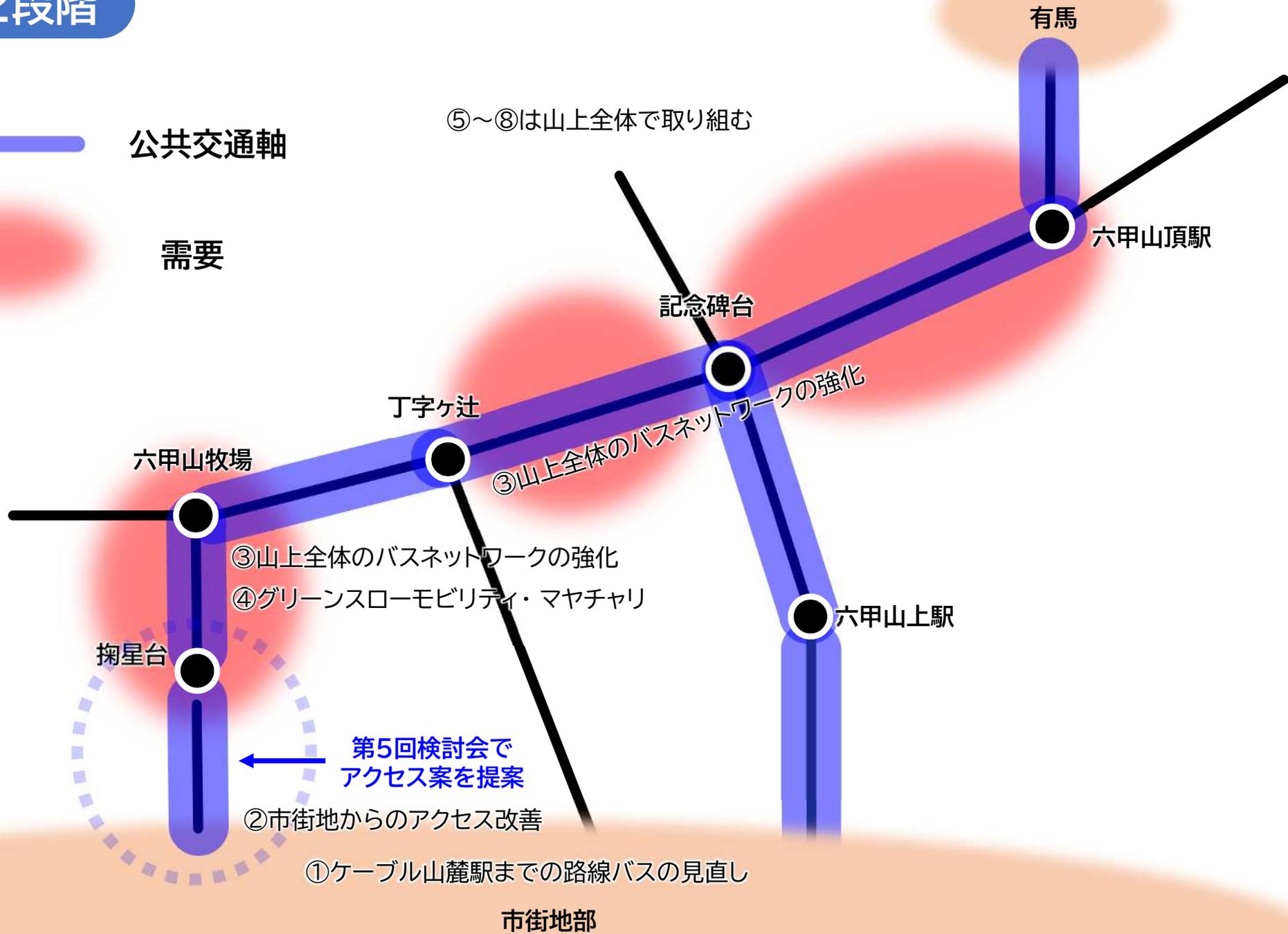
需要



第2段階

公共交通軸

需要



1. 令和5年度の交通社会実験

1-1 令和5年度の交通社会実験の概要（案）

2. 山上へのアクセス案について

2-1 山上へのアクセス案の検討

2-2 市街地からの景観

2-3 需要予測

2-4 事業採算性

3. 駐車場利用状況・渋滞長調査

3-1 GWに実施した駐車場利用状況・渋滞長調査結果

1. 令和5年度の交通社会実験

1-1 令和5年度の交通社会実験の概要（案）

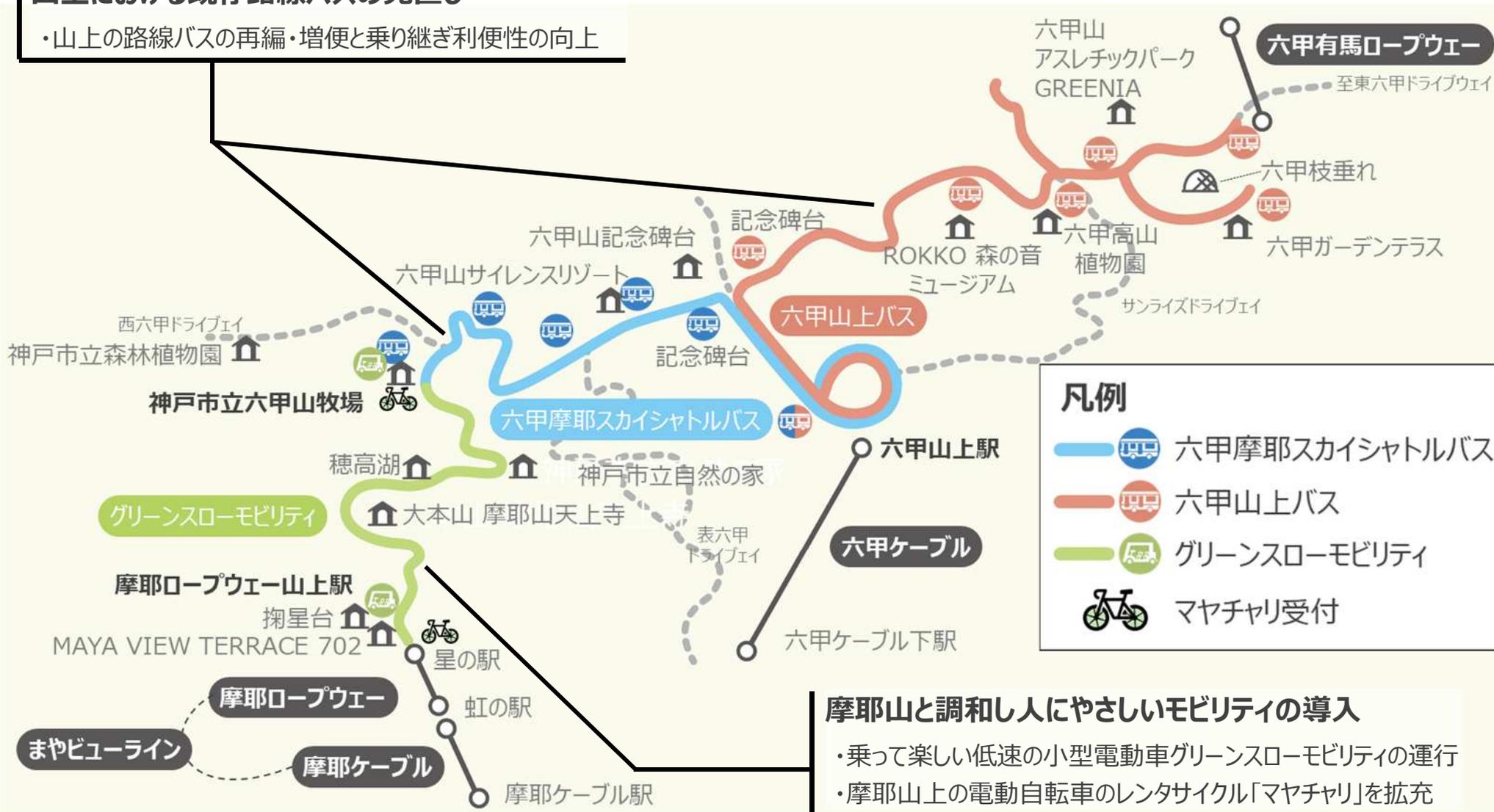
実施期間：令和5年11月17日（金）～23日（木）

実施時間：10：00～17：00



山上における既存路線バスの見直し

・山上の路線バスの再編・増便と乗り継ぎ利便性の向上



摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

- ・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の運行
- ・摩耶山上の電動自転車のレンタサイクル「マヤチャリ」を拡充

※キャッシュレス決済対応を想定

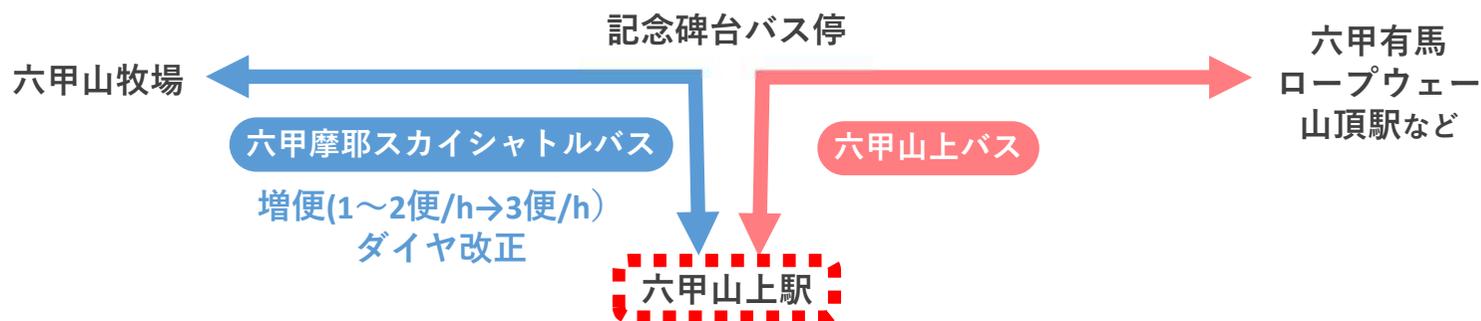
1-1 令和5年度の交通社会実験の概要（案）

山上における既存路線バスの見直し

・ 山上の路線バスの再編・増便と乗り継ぎ利便性の向上

再編内容

「六甲摩耶スカイシャトルバス」を六甲ケーブル山上駅から六甲山牧場に路線を再編し増便
「六甲摩耶スカイシャトルバス」のダイヤ改正による六甲山上駅での両バスの乗り継ぎ向上



運行ダイヤ

3 便/h

運賃

有料（現状の料金体系通り）

運行事業者

六甲山観光(株)・阪急バス(株)



1-1 令和5年度の交通社会実験の概要（案）

摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

・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の運行

運行区間

掬星台～六甲山牧場
※フリー乗降

運行時間

10:00～17:00

運行ダイヤ

3便/h（所要時間 片道 約15分）

運賃

有料	片道利用	300円
	乗り放題	500円
	子供	100円

<参考> 六甲摩耶スカイシャトルバス運賃
六甲ケーブル山上駅～六甲山牧場 : 300円
六甲ケーブル山上駅～摩耶ロープウェー山上駅 : 490円

車両

グリーンスローモビリティ	3台
(9人乗り)	
バンタイプ	1台

運行事業者

タクシー事業者



1-1 令和5年度の交通社会実験の概要（案）

摩耶山と調和し人にやさしいモビリティの導入

・ 摩耶山上の電動自転車のレンタサイクル「マヤチャリ」を拡充

利用区間

掬星台～六甲山牧場

利用時間

平日 11:00～16:00
休日 11:00～17:00

利用料金

有料
貸出返却場所が同一 1,000円/3h
（現状の料金体系通り）
貸出返却場所が異なる 1,500円/3h

車両

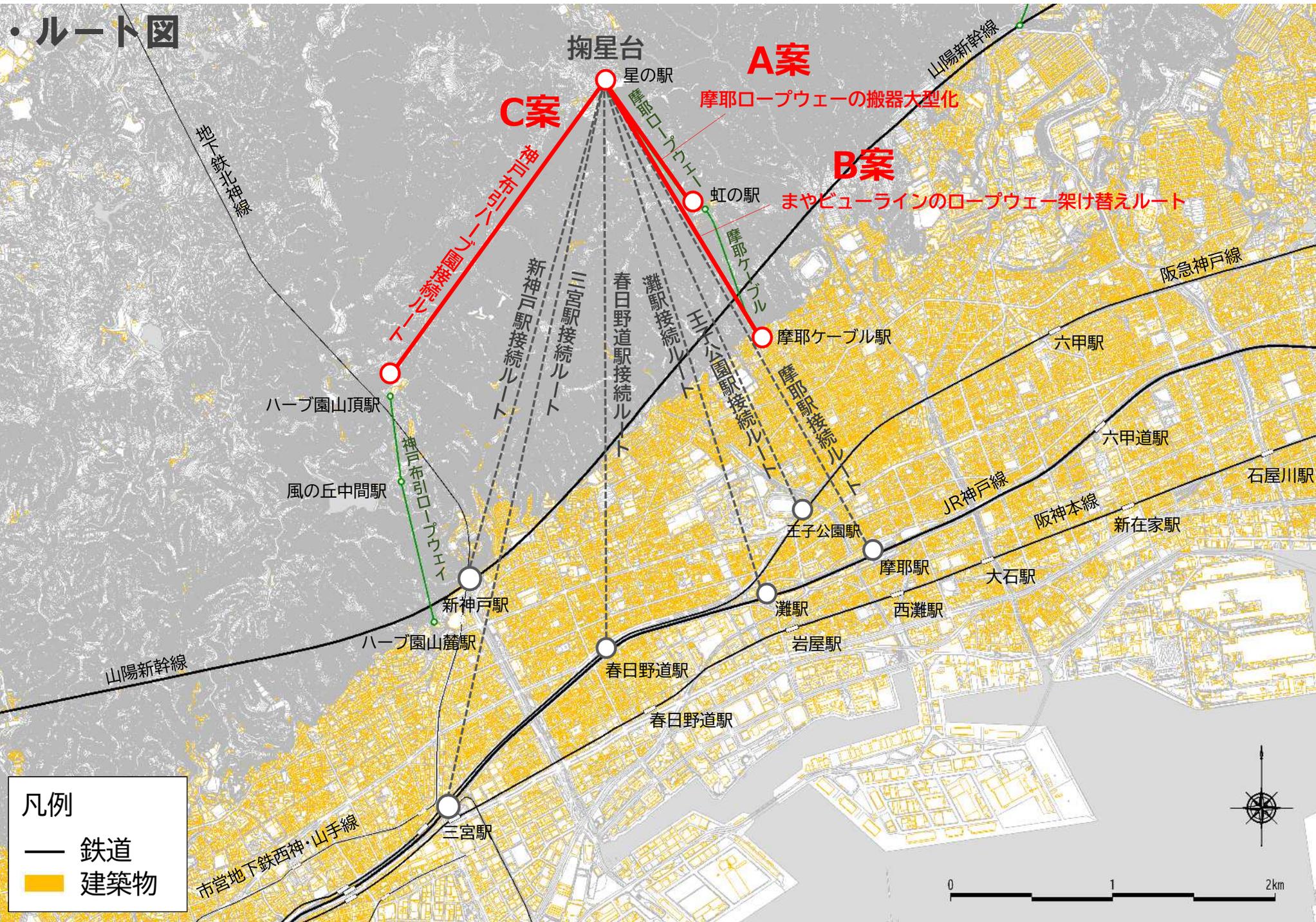
20台（10台拡充）

貸出・返却

掬星台・六甲山牧場（増設）
※どちらのポートでも乗り捨て可



2. 山上へのアクセス案について



2-1 山上へのアクセス案の検討

第5回資料より

	まやビューライン		A案		B案	C案
ルート概要	既存のまやビューライン		既存の摩耶ロープウェイの搬器を大型化		既存のまやビューラインと概ね同位置にロープウェイを架け替え	ハーブ園山頂駅から掬星台の区間にロープウェイを新設
ルート区分	摩耶ケーブル	摩耶ロープウェイ	摩耶ケーブル	摩耶ロープウェイの搬器大型化	まやビューラインのロープウェイ架け替えルート	ハーブ園接続ルート
種別	ケーブルカー	ロープウェイ	ケーブルカー	ロープウェイ	ロープウェイ	ロープウェイ
索道方式	2車交走式	複線交走式	2車交走式	複線交走式	複式単線自動循環式	複式単線自動循環式
水平長 傾斜長	905m 965m	826m 856m	905m 965m	826m 856m	1,789m 1,892m	2,356m 2,414m
搬器定員	52人/便	29人/便	52人/便	52人/便	18人/便※	18人/便※
最大運行 頻度	7回/時	7回/時	7回/時	7回/時	約40回/時※	約40回/時※
最大輸送力 (片側)	364人/時	203人/時	364人/時	364人/時	約800人/時※	約800人/時※

※ C案の最大輸送力・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
B案の最大輸送力はC案と同一とした

※ とともに搬器の増設等によりさらなる輸送力増強も可能

2-1 山上へのアクセス案の検討

	A案		B案	C案
ルート概要	既存の摩耶ロープウェーの搬器を大型化		既存のまやビューラインと概ね同位置にロープウェーを架け替え	ハーブ園山頂駅から掬星台の区間にロープウェーを新設
ルート区分	摩耶ケーブル	摩耶ロープウェーの搬器大型化	まやビューラインのロープウェー架け替えルート	ハーブ園接続ルート
三宮から掬星台までの乗車時間※ <small>※乗継時間は含まない</small>	三宮～山麓駅(バス) 約30分 山麓駅～山頂駅(RW・CB) 約10分		三宮～山麓駅(バス) 約30分 山麓駅～山頂駅(RW) 約10分	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	-	整備費 約45億円 撤去費 約10億円	整備費 約113億円 撤去費 約17億円	整備費 約90億円
年間経費	約2.6億円 (約2,900時間/年=まやビューライン)		約3.8億円 (約2,900時間/年=まやビューライン)	約2.8億円 (約3,100時間/年=神戸布引ロープウェイ)
輸送力	○虹の駅における乗換え及び利用者の滞留が解消される		○輸送力が増強される ○虹の駅における乗換え及び利用者の滞留が解消される	○輸送力が増強される
アクセス性	●山麓駅までのアクセス性は変わらない		●山麓駅までのアクセス性は変わらない ○虹の駅での乗継時間がなくなる	○都心から山麓駅までのアクセス性が向上する ○山麓駅に鉄道駅から徒歩でアクセスできる
用地確保	○新たな用地取得は生じない		○C案に対して公共用地以外の占有面積は小 公共用地以外：7件(1,090㎡)	●B案に対して公共用地以外の占有面積が大 公共用地以外：4件(7,540㎡)
施工性	●中間駅(虹の駅付近)には車両でのアクセスが不可能なため工事拠点へのアクセス性に劣る		●中間駅(虹の駅付近)には車両でのアクセスが不可能なため工事拠点へのアクセス性に劣る	○起終点停留場付近へ車両でアクセス可能であるため工事拠点へのアクセス性は確保可
需要	●既存路線の架替えのため新たな需要の創出は期待しにくい		●既存路線の架替えのため新たな需要の創出は期待しにくい	○市街地からのアクセス性の向上やハーブ園との回遊利用など新たな需要創出が期待される
課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の摩耶ケーブルにおける老朽化対策 ・既存路線撤去後に新線を建設することとなり工事による長期間の運休が発生 ・自然公園区域(第1種特別地域・特別保護地区)での架け替えは環境省との協議が必要 		<ul style="list-style-type: none"> ・既存路線撤去後に新線を建設することとなり工事による長期間の運休が発生 ・自然公園区域(第1種特別地域・特別保護地区)での架け替えは環境省との協議が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然公園区域(第1種特別地域・特別保護地区)でのロープウェー新設は環境省の運用上認められていない

2-1 山上へのアクセス案の検討

【第5回検討会での意見】

- ・A案のケーブルの耐用年数、A,B案の運休期間、B,C案の概算用地取得コスト、この辺りの情報を集めた上で、総合的に判断する必要がある。

＜摩耶ケーブルの耐用年数＞

- ・耐用年数は不明。
- ・摩耶ケーブルを今後30年継続するために必要な設備更新の概算費用：約20～25億円

＜A案・B案の運休期間＞

A案：運休期間 約 2年 半年（RW撤去） + 1年半（整備）

B案：運休期間 約 3年半 1年（CB・RW撤去） + 2年半（整備）

※参考 C案：約3年（整備）

＜B案・C案の概算用地取得費用＞

B案：約 0.2億円

C案：約 2.1億円

・ 検討内容

<検討するアクセス案>

A案：摩耶ロープウェイの搬器大型化

B案：まやビューラインのロープウェイ架け替えルート

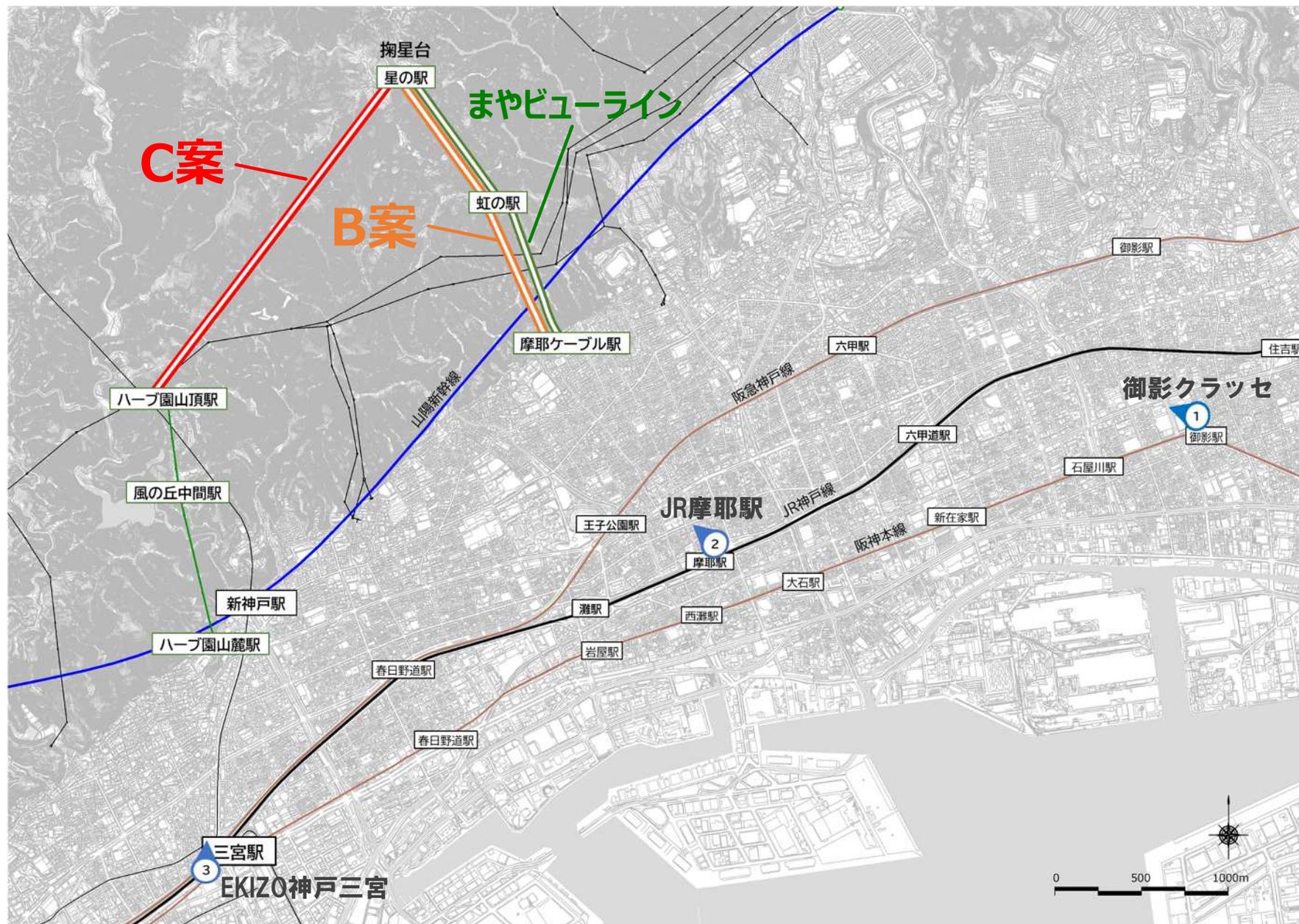
C案：神戸布引ハーブ園接続ルート

<検討項目>

- 計画仕様
- 三宮から掬星台までの乗車時間
- 建設費
- 年間経費
- 輸送力
- アクセス性
- 用地確保
- 施工性
- 乗車時の眺望
- 市街地からの景観（次回）
- 需要（定量的な需要は次回）
- 事業採算性（次回）
- 課題等

2-2 市街地からの景観

- ・市街地からの景観（想定） ※A案については搬器大型化のため省略
- 視点場：①御影クラッセ、②JR摩耶駅、③EKIZO神戸三宮



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） B案 ①御影クラッセ



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） B案 ①御影クラッセ



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） C案 ①御影クラッセ



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） C案 ①御影クラッセ



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） B案 ②JR摩耶駅



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） B案 ②JR摩耶駅



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） C案 ②JR摩耶駅



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） C案 ②JR摩耶駅



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） B案 ③ EKIZO神戸三宮



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） B案 ③ EKIZO神戸三宮



2-2 市街地からの景観

・市街地からの景観（想定） C案 ③ EKIZO神戸三宮



2-2 市街地からの景観

- 市街地からの景観（想定） C案 ③ EKIZO神戸三宮



2-3 需要予測

・アンケート調査実施概要

■ 調査内容

- 市内観光目的来訪者を対象に、来訪時の交通行動実態や掬星台への来訪意向、ロープウェイの利用意向等を調査

■ 調査対象

- 直近1年間における対象エリア（右表）への観光目的来訪者

■ 調査方法

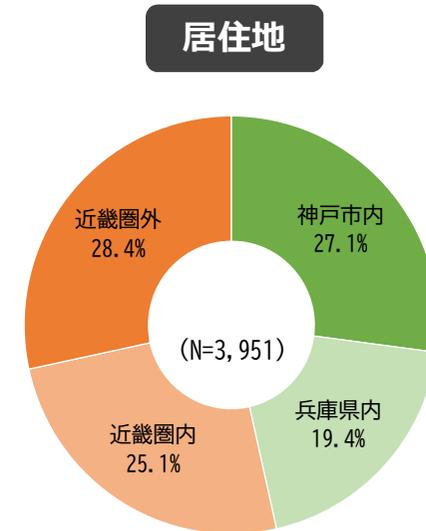
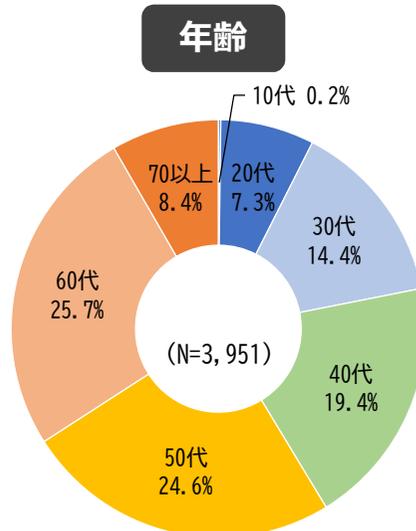
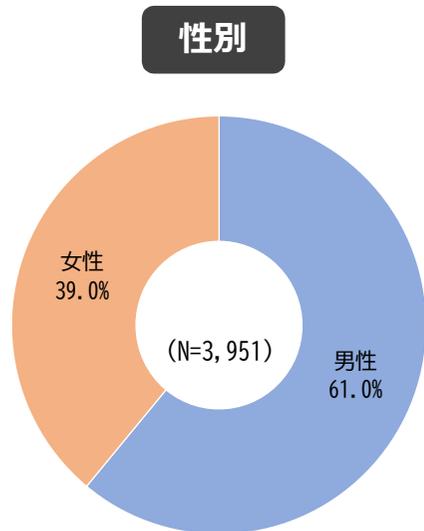
- 登録モニターへのWEBアンケート調査
- 回収目標サンプル数は、各エリア400票以上を目標（標本誤差5%程度の調査精度の確保を目標）

■ 調査実施期間

- 令和5年6月7日（水）～6月12日（月）

■ 回答者の属性

需要予測区分	対象エリア	回収結果
①掬星台来訪者の利用	掬星台来訪者	500票
②観光施設との回遊性向上による新規利用	神戸布引ハーブ園来訪者	500票
③市街地からのアクセス性向上による新規利用	北野周辺	500票
	新神戸・三宮・元町周辺	500票
	神戸港・メリケンパーク・ハーバーランド周辺	500票
	H A T神戸・灘駅周辺	451票
	灘の酒造・東灘・六甲アイランド周辺	500票
	神戸空港・ポートアイランド周辺	500票



2-3 需要予測

・ 検討パターンごとの需要予測の考え方

■ 検討パターンごとに以下について需要を予測。

① 掬星台来訪者の利用（既存利用・新規利用）

② 接続する観光施設との回遊性向上による新規利用

③ 市街地からのアクセス性向上による新規利用

④ 摩耶山再整備後施設来訪者による新規利用（今回は考慮なし）

■ 需要予測は、新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年の年間観光入込客数を基準として検討。

検討パターン	検討対象	需要予測の考え方	既存利用		新規利用		
			①-1. 掬星台来訪者 (既存まやVL利用者) 9.4万人/年	①-2. 掬星台来訪者 (マイカー等利用者) 23.5万人/年	② 接続する観光施設 (神戸布引ハーブ園) 41.6万人/年	③ その他市街地※ 2,818.5万人/年	④ 摩耶山再整備後 施設来訪者 -万人/年
A案を整備した場合	A案	既存需要に加え、一部リニューアルに伴う増加需要を検討。	◎ 現在の利用者数が維持されると想定。	△ 輸送力アップ及び一部リニューアルによるマイカー等来訪者からの転換需要を検討。	- 需要予測の対象としない。	- 需要予測の対象としない。	- ※今回は考慮なし。
B案を整備した場合	B案	既存需要に加え、乗換えの解消や所要時間短縮に伴う増加需要を検討。	◎ 現在の利用者数が維持されると想定。	○ 全面リニューアルに伴う所要時間短縮によるマイカー等来訪者からの転換需要を検討。	- 需要予測の対象としない。	△ 全面リニューアルに伴う所要時間短縮による周辺市街地からの新規需要を検討。	- ※今回は考慮なし。
C案を整備した場合	まやVL	C案が整備されることによるまやVL利用者の減を検討。	▼ まやVLからC案へアクセスルートの変更が生じる可能性があるため、これによる需要減を検討。	- 需要予測の対象としない。	- 需要予測の対象としない。	- 需要予測の対象としない。	- ※今回は考慮なし。
	C案	まやVLからの転換需要に加え、神戸布引ハーブ園との接続による新規需要を検討。	△ まやVLからC案へアクセスルートの変更が生じる可能性があるため、これによる転換需要を検討。	◎ 都心から山麗駅までのアクセス性向上によるマイカー等来訪者からの転換需要を検討。	◎ ルート新設による掬星台への新規需要を検討。	△ 都心から山麗駅までのアクセス性向上による周辺市街地からの新規需要を検討。	- ※今回は考慮なし。

※その他市街地
「北野周辺」、「新神戸・三宮・元町周辺」、「HAT神戸・灘駅周辺」、「灘の酒造・東灘・六甲アイランド周辺」、「神戸空港・ポートアイランド周辺」、「神戸港・メリケンパーク・ハーバーランド周辺」の6エリア

2-3 需要予測

・需要予測の方法

■ アンケート調査結果をもとに、①～③のそれぞれの回答者のうち、各検討パターンのロープウェイを利用して掬星台に来訪したいと回答した方の割合を、それぞれの「利用率」として設定。

■ 「利用率」は、来訪意向及び利用意向がある回答者の移動実態を踏まえ、確度Ⅰ～確度Ⅲの3段階に設定。

■ ①～③の年間入込客数に各検討パターンの「利用率（確度Ⅰ～Ⅲ）」を乗じて需要量を推計。

$$\text{需要量} = (\text{①～③の年間観光入込客数} \times \text{利用率(確度Ⅰ～Ⅲ)}) \div \text{平均来訪回数(※新規利用のみ考慮)}$$

・需要予測の結果

検討パターン	検討対象	予測区分	既存利用		新規利用			需要量 (万人/年)	
			①-1.掬星台来訪者 (既存まやVL利用者) 9.4万人/年	①-2.掬星台来訪者 (マイカー等利用者) 23.5万人/年	②接続する観光施設 (神戸布引ハーブ園) 41.6万人/年	③その他市街地※ 2,818.5万人/年	④摩耶山再整備後 施設来訪者 -万人/年		
A案を 整備した場合	A案	確度Ⅰ	9.4万人/年	0.6万人/年	--	--	--	10.0	10.0～12.3 万人/年
		確度Ⅱ	9.4万人/年	2.9万人/年	--	--	--	12.3	
		確度Ⅲ	9.4万人/年	2.9万人/年	--	--	--	12.3	
B案を 整備した場合	B案	確度Ⅰ	9.4万人/年	1.7万人/年	--	--	--	11.1	11.1～17.4 万人/年
		確度Ⅱ	9.4万人/年	3.7万人/年	--	--	--	13.1	
		確度Ⅲ	9.4万人/年	3.7万人/年	--	4.3万人/年	--	17.4	
C案を 整備した場合	まや VL	確度Ⅰ	3.4万人/年	--	--	--	--	3.4	23.7～33.8 万人/年
		確度Ⅱ	3.4万人/年	--	--	--	--	3.4	
		確度Ⅲ	3.4万人/年	--	--	--	--	3.4	
	C案	確度Ⅰ	6.0万人/年	1.1万人/年	5.5万人/年	7.7万人/年	--	20.3	
		確度Ⅱ	6.0万人/年	2.6万人/年	8.7万人/年	7.7万人/年	--	25.0	
		確度Ⅲ	6.0万人/年	2.6万人/年	11.5万人/年	10.3万人/年	--	30.4	

2-4 事業採算性

・料金の設定について

各案ともアンケート調査での料金意向の回答割合が最も高い往復運賃における利用率を用いる。**(整備後の運賃とは異なる)**

【A案】 往復1,560円 (現在のまやビューラインの金額と同程度)

【B案】 往復1,560円 (現在のまやビューラインの金額と同程度)

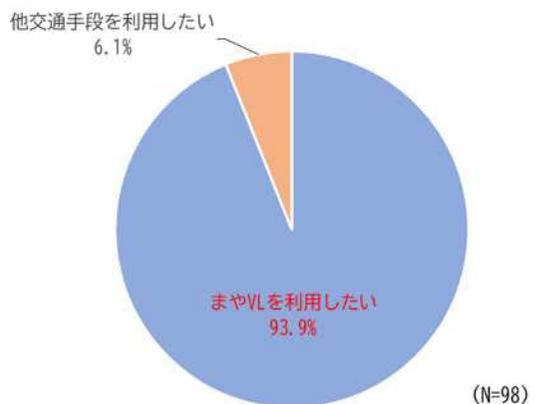
【C案】 往復3,000円 (神戸布引ロープウェイの往復運賃1,800円 + C案の往復運賃1,200円)

■利用意向

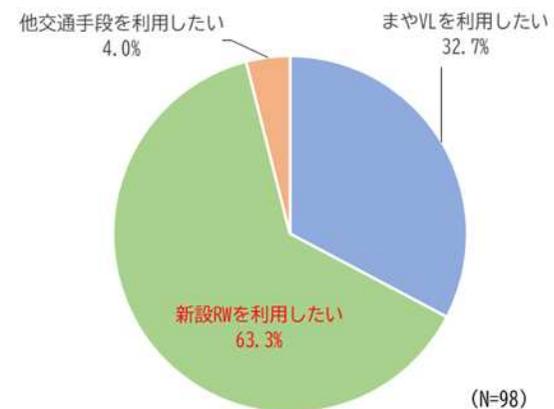
A案を整備した場合



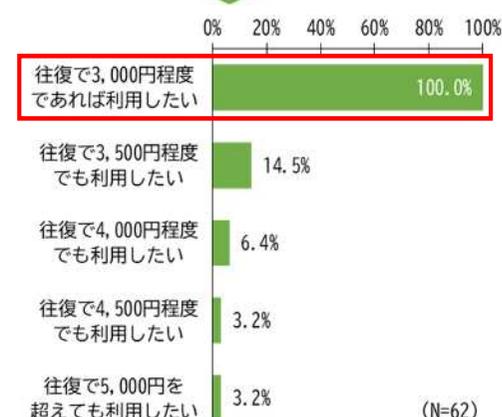
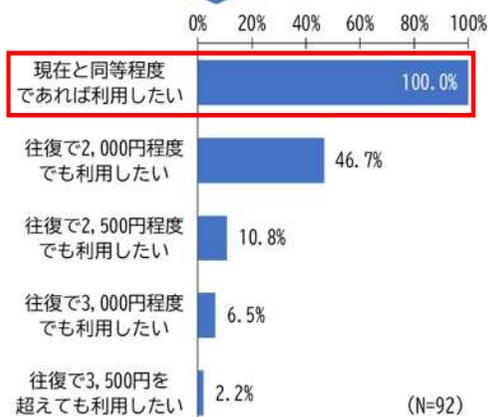
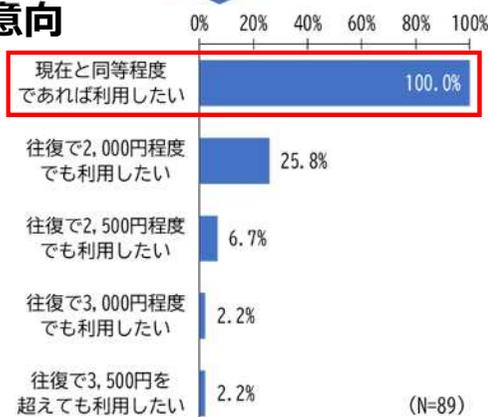
B案を整備した場合



C案を整備した場合



■料金意向



2-4 事業採算性

需要量（確度Ⅰ）の場合

収支試算にあたり、建設費に関しては事業者負担なし（公設民営）、建設費の償還や固定資産税等は発生しないと仮定。

検討パターン	利用区間		運賃設定 (実収額)	需要量 (確度Ⅰ)	年間運賃収入		年間経費		概略収支	
A案を整備した場合	A案	山麗駅～星の駅 (摩耶ケーブル+ A案)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	10.0 万人/年	約1.2億円		約2.6億円		▲1.4億円	
B案を整備した場合	B案	山麗駅～星の駅 (B案)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	11.1 万人/年	約1.4億円		約3.8億円		▲2.4億円	
C案を整備した場合	まや V L	山麗駅～星の駅 (まやビューライン)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	3.4 万人/年	約0.4億円		約2.5億円		▲2.1億円	
	C案	山麗駅～ハーブ園～掬星台 (神戸布引ロープウェイ+ C案)	3,000円/往復 (2,367円/往復)	14.8 万人/年	約4.4億円		約5.3億円		▲0.9億円	
		ハーブ園～掬星台 (C案)	1,200円/往復 (946円/往復)	5.5 万人/年	約4.0億円		約2.8億円		+1.2億円	

※実収額は、まやビューラインの2019年度実績値をもとに実収率を78.9%と仮定し、実収額を設定。

2-4 事業採算性

需要量（確度Ⅱ）の場合

収支試算にあたり、建設費に関しては事業者負担なし（公設民営）、建設費の償還や固定資産税等は発生しないと仮定。

検討パターン	利用区間	運賃設定 (実収額)	需要量 (確度Ⅱ)	年間運賃収入		年間経費		概略収支	
A案を整備した場合	A案	山麗駅～星の駅 (摩耶ケーブル+ A案)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	12.3万人/年	約1.5億円		約2.6億円		▲1.1億円
B案を整備した場合	B案	山麗駅～星の駅 (B案)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	13.1万人/年	約1.6億円		約3.8億円		▲2.2億円
C案を整備した場合	まや V L	山麗駅～星の駅 (まやビューライン)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	3.4万人/年	約0.4億円		約2.5億円		▲2.1億円
	C案	山麗駅～ハーブ園～掬星台 (神戸布引ロープウェイ+ C案)	3,000円/往復 (2,367円/往復)	16.3万人/年	約5.1億円		約5.3億円		▲0.2億円
		ハーブ園～掬星台 (C案)	1,200円/往復 (946円/往復)	8.7万人/年	約4.7億円		約2.8億円		+1.9億円

※実収額は、まやビューラインの2019年度実績値をもとに実収率を78.9%と仮定し、実収額を設定。

2-4 事業採算性

需要量（確度Ⅲ）の場合

収支試算にあたり、建設費に関しては事業者負担なし（公設民営）、建設費の償還や固定資産税等は発生しないと仮定。

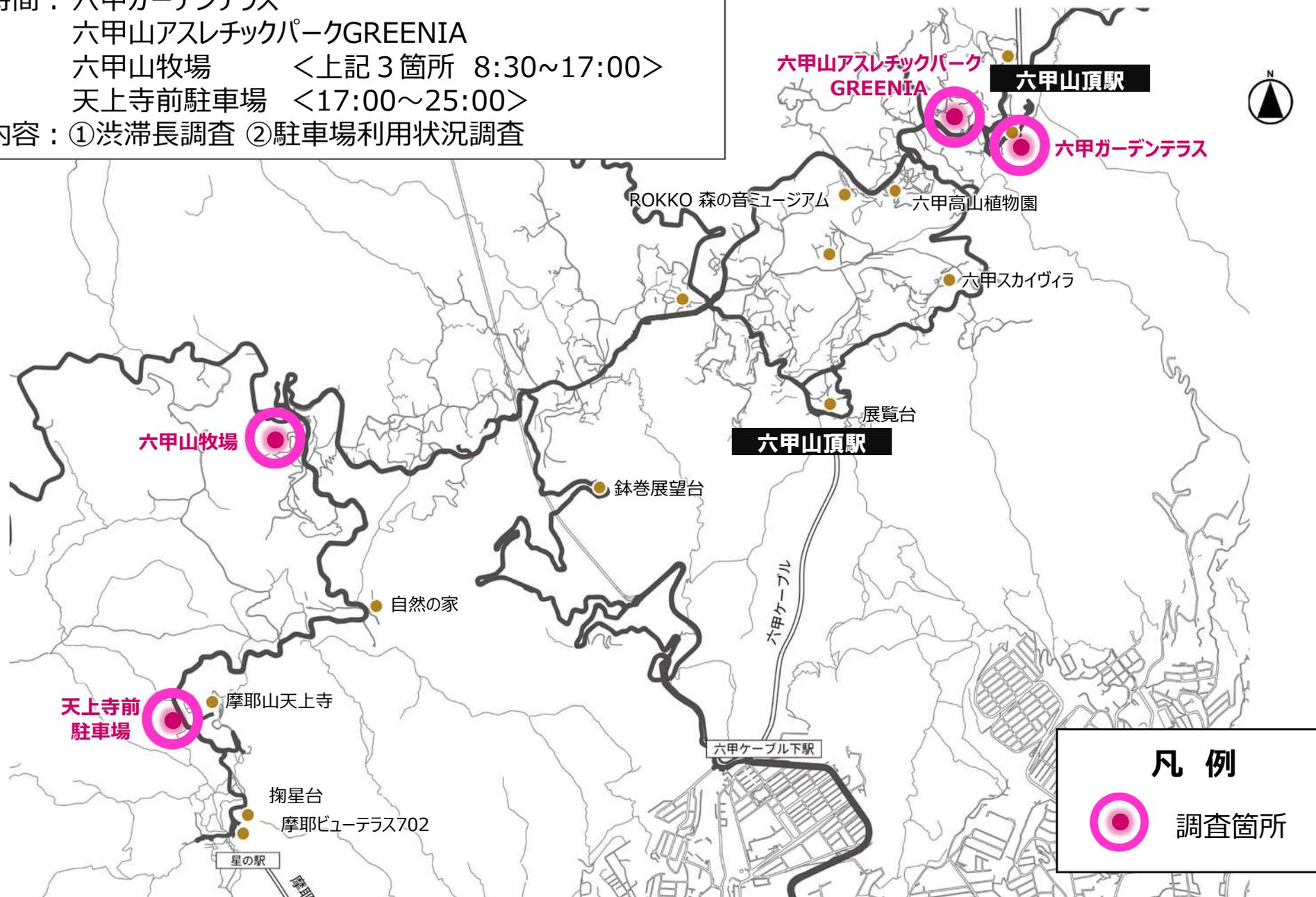
検討パターン	利用区間		運賃設定 (実収額)	需要量 (確度Ⅲ)	年間運賃収入		年間経費		概略収支	
A案を整備した場合	A案	山麗駅～星の駅 (摩耶ケーブル+ A案)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	12.3万人/年	約1.5億円		約2.6億円		▲1.1億円	
B案を整備した場合	B案	山麗駅～星の駅 (B案)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	17.4万人/年	約2.1億円		約3.8億円		▲1.7億円	
C案を整備した場合	まや V L	山麗駅～星の駅 (まやビューライン)	1,560円/往復 (1,230円/往復)	3.4万人/年	約0.4億円		約2.5億円		▲2.1億円	
	C案	山麗駅～ハーブ園～掬星台 (神戸布引ロープウェイ+ C案)	3,000円/往復 (2,367円/往復)	18.9万人/年	約6.0億円		約5.3億円		+0.7億円	
		ハーブ園～掬星台 (C案)	1,200円/往復 (946円/往復)	11.5万人/年	約5.6億円		約2.8億円		+2.8億円	

※実収額は、まやビューラインの2019年度実績値をもとに実収率を78.9%と仮定し、実収額を設定。

3. 駐車場利用状況・渋滞長調査

3-1 GWに実施した駐車場利用状況・渋滞長調査結果

調査日 : 令和5年5月3日(祝・水)
調査時間 : 六甲ガーデンテラス
六甲山アスレチックパークGREENIA
六甲山牧場 <上記3箇所 8:30~17:00>
天上寺前駐車場 <17:00~25:00>
調査内容 : ①渋滞長調査 ②駐車場利用状況調査



3-1 GWに実施した駐車場利用状況・渋滞長調査結果

六甲ガーデンテラス

R5 : 令和5年5月3日調査
R4 : 令和4年5月4日調査

一軒茶屋

六甲有馬ロープウェイ

(R4最大) 13:00
渋滞長 : 2,450m
台数 : 390台
通過時間 3時間21分

(R5最大) 14:00
渋滞長 : 280m
台数 : 29台
通過時間 16分

六甲ガーデンテラス第一駐車場
第二駐車場
第三駐車場

駐車台数	340台
------	------

旧極楽茶屋

(R5) 13:00
渋滞長 : 230m
台数 : 12台
通過時間 27分

六甲山アスレチックパーク
GREENIA

六甲山頂駅

(R5) 12:00
渋滞長 : 120m
台数 : 15台
通過時間 21分

ガーデンテラス第一駐車場

六甲ガーデンテラス

ガーデンテラス第二駐車場

ガーデンテラス第三駐車場

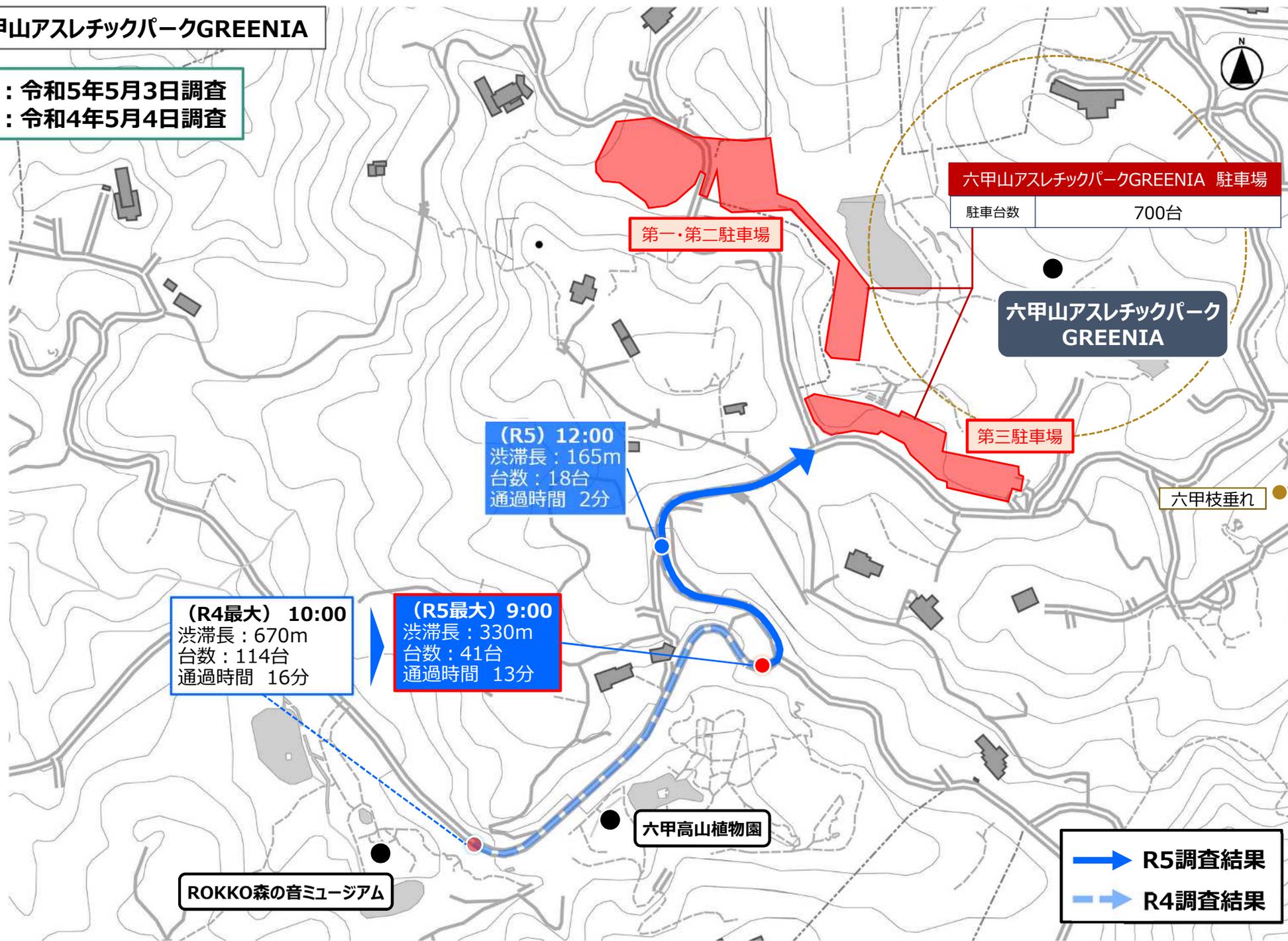
六甲枝垂れ

→ R5調査結果
→ R4調査結果

3-1 GWに実施した駐車場利用状況・渋滞長調査結果

六甲山アスレチックパークGREENIA

R5 : 令和5年5月3日調査
R4 : 令和4年5月4日調査

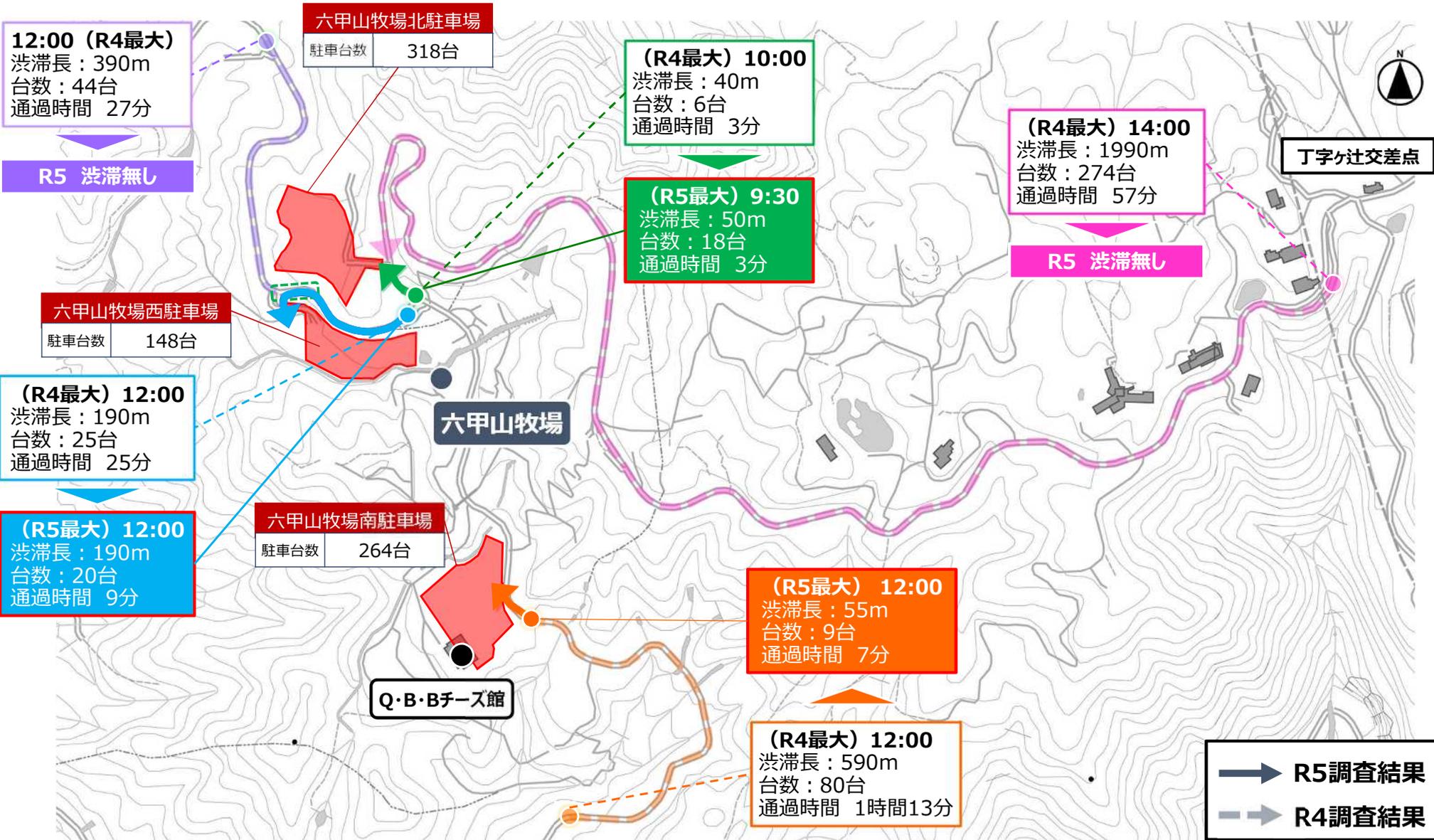


3-1 GWに実施した駐車場利用状況・渋滞長調査結果

六甲山牧場

R5 : 令和5年5月3日調査

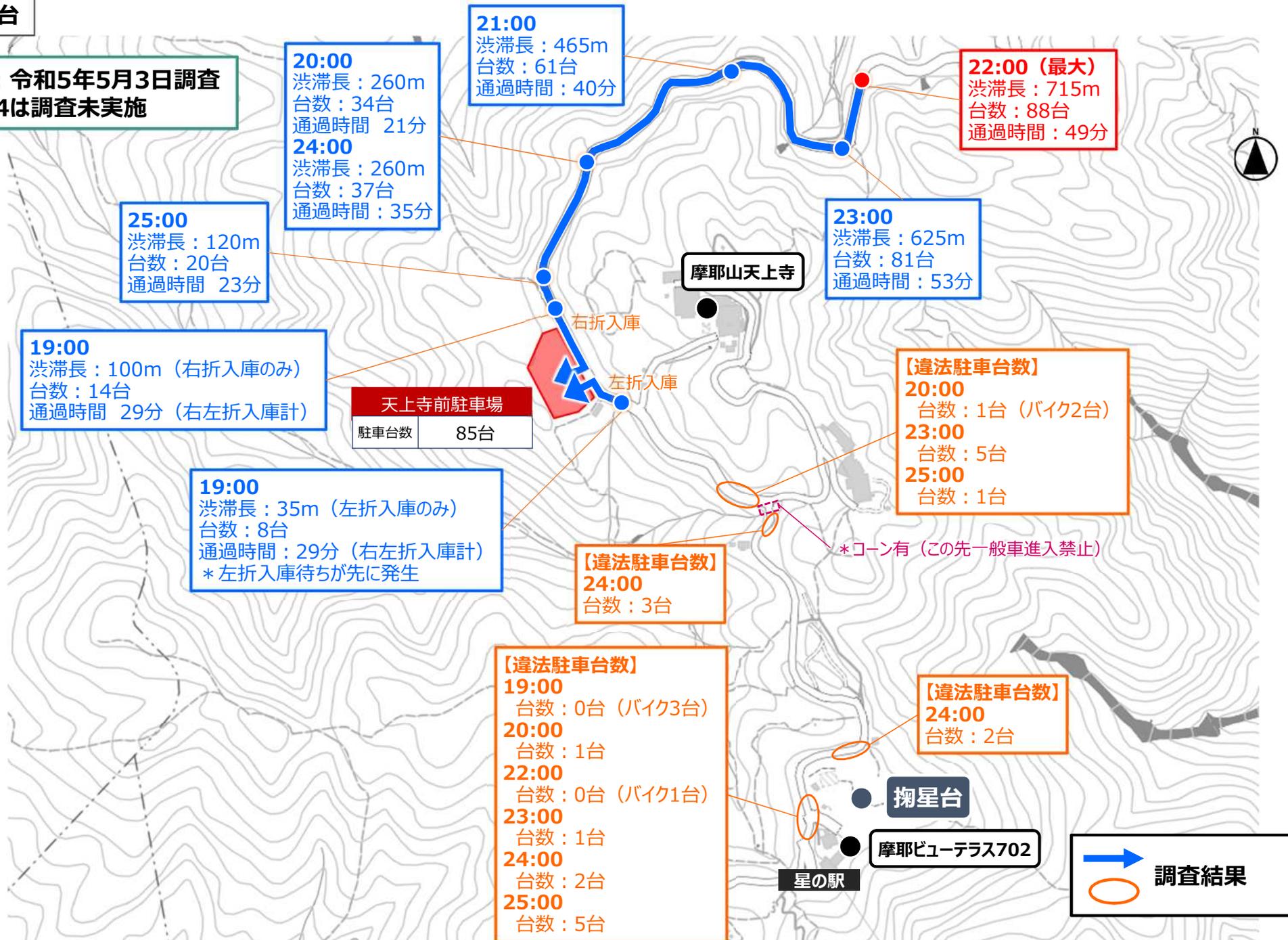
R4 : 令和4年5月4日調査



3-1 GWに実施した駐車場利用状況・渋滞長調査結果

掬星台

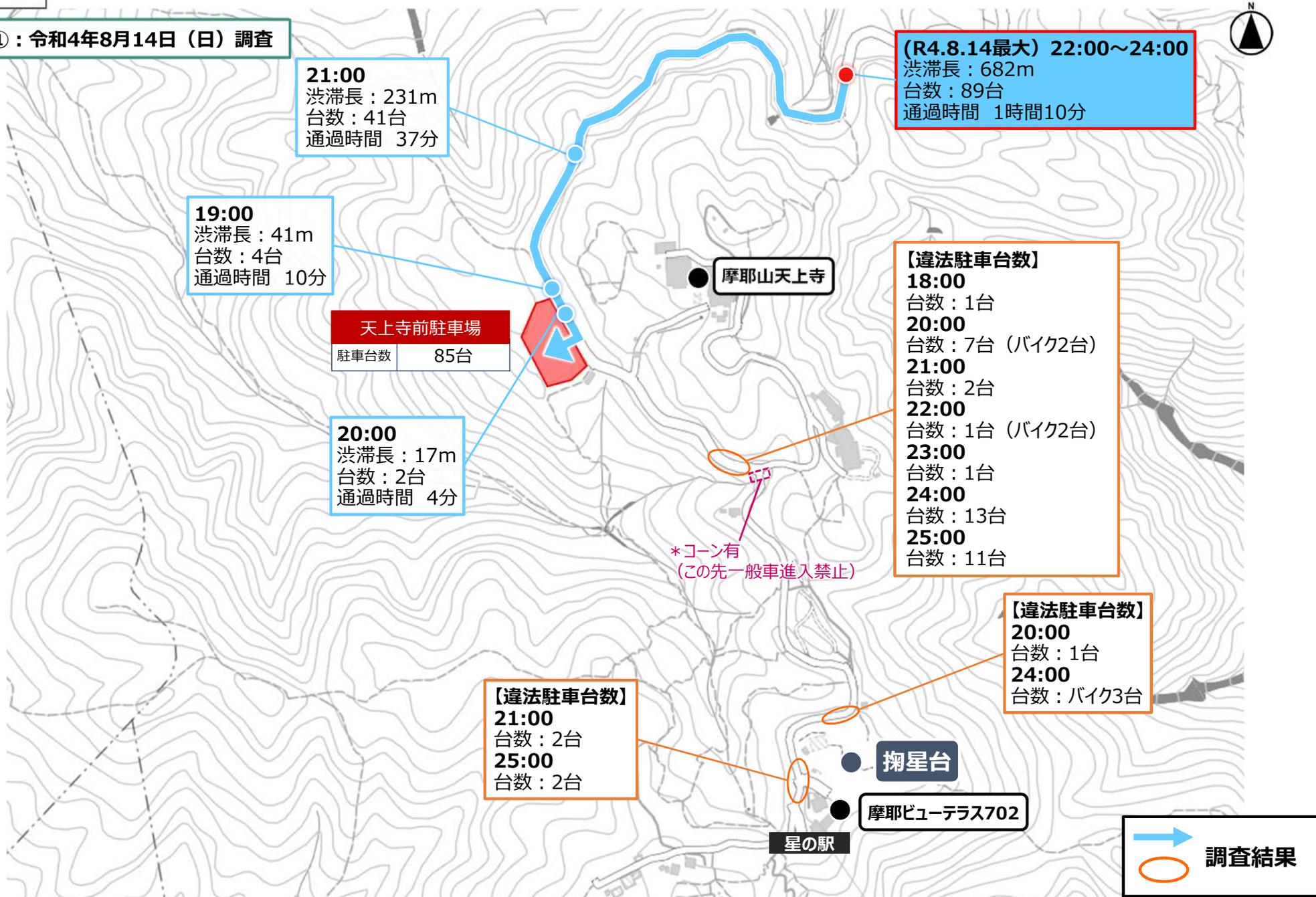
R5：令和5年5月3日調査
※R4は調査未実施



<参考> 駐車場利用状況・渋滞長調査結果 (令和4年8月14日(日))

掬星台

R4① : 令和4年8月14日(日) 調査



<参考> 駐車場利用状況・渋滞長調査結果 (令和4年10月8日(土))

掬星台

R4② : 令和4年10月8日(土) 調査

