


# 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会 概要版

2025 年 12 月作成



## Q1.「六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会」って？

- 六甲山・摩耶山は、瀬戸内海国立公園に位置し、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、市民に親しまれてきました。
  - 2019年3月には、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』を策定し、六甲山・摩耶山の活性化を図っています。  
⇒[六甲山グランドデザイン](#)
- 
- 六甲山・摩耶山の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」（以下、検討会）を2021年9月に立ち上げ、全8回にわたり検討を進めてきました。
  - 2024年2月の検討会終了後には、検討会の意見を取りまとめた報告書が手交されました。  
⇒[「六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会」報告書](#)

## 「六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会」

六甲山・摩耶山の活性化のための交通の将来像やその実現に向けた取組内容について、検討を行う。

### ◆ 開催経緯

- 2021年9月 「交通のあり方検討会」立上げ
- 2021年～2024年  
全8回にわたり、検討会を実施
- 2024年2月 取りまとめ

### ◆ メンバー

会長：神戸大学名誉教授 小谷通泰

有識者

経済界

山上  
事業者

行政

「六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会」の開催状況や各回の資料は、以下からご確認ください。

⇒[六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会開催状況](#)

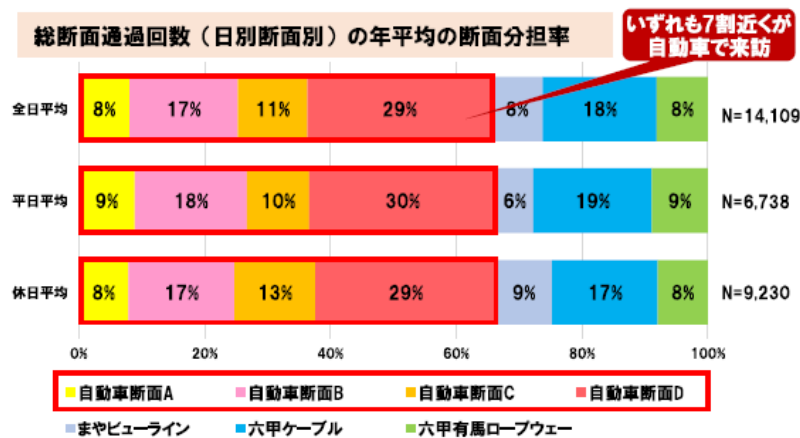
## Q2. 六甲山・摩耶山の交通の現状・課題は？

### 交通渋滞の発生

- 六甲・摩耶山上までの交通手段は、自動車が約7割と最も高く、繁忙期(5月、8月、11月)には、特定の施設付近(六甲山牧場、六甲ガーデンテラス周辺等)で自動車渋滞が発生しています。
- 摩耶山においては、掬星台からの夜景を目的とした夜間の来訪者が多く、繁忙期では掬星台駐車場が満車になり、駐車場待ちの自動車で渋滞が発生しています。

【アクセス交通手段の利用状況(第1回検討会資料)】

#### ■山上までのアクセス交通手段



### 山上の公共交通の分かりにくさ、利便性の悪さ

- 市街地から山上へ来訪・山上を周遊するには、多くの乗継が必要となり、利用の分かりにくさや利便性の悪さが課題となっています。また、交通系 IC カードが利用不可の交通も多く、乗り換え検索に未対応のモードもあります。

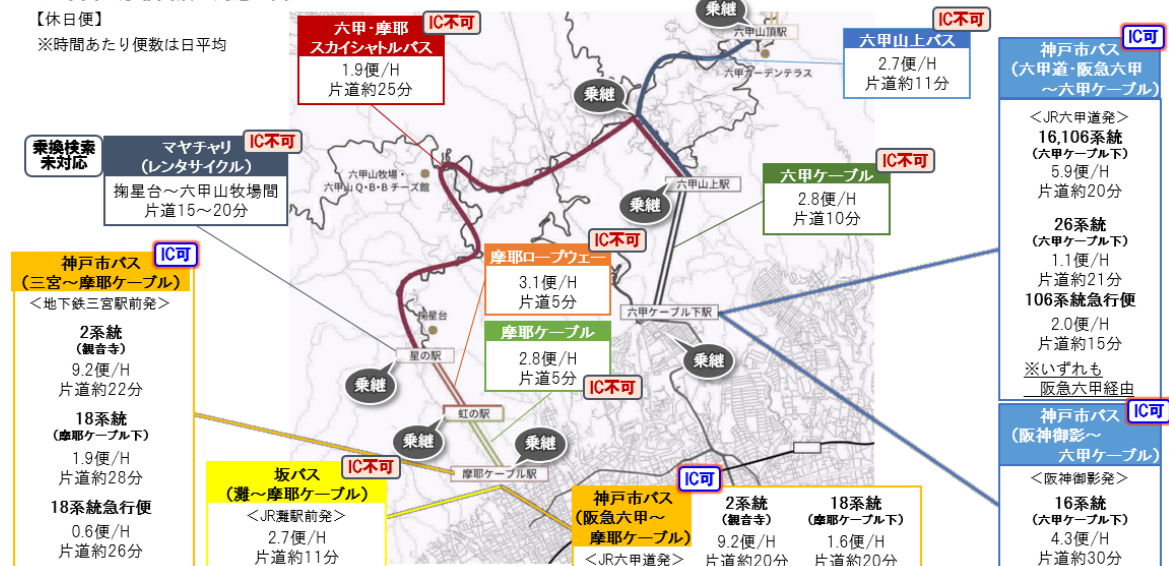
【六甲山・摩耶山及び周辺の交通ネットワーク(第1回検討会資料)】

2021年9月時点

#### ■六甲山・摩耶山及び周辺の交通ネットワーク

【休日便】

※時間あたり便数は日平均



① 市街地～山麓部

- 市街地から山麓部は路線バスが運行していますが、六甲ケーブル及び摩耶ケーブルと便数やダイヤが揃っておらず、待ち時間が発生しています。

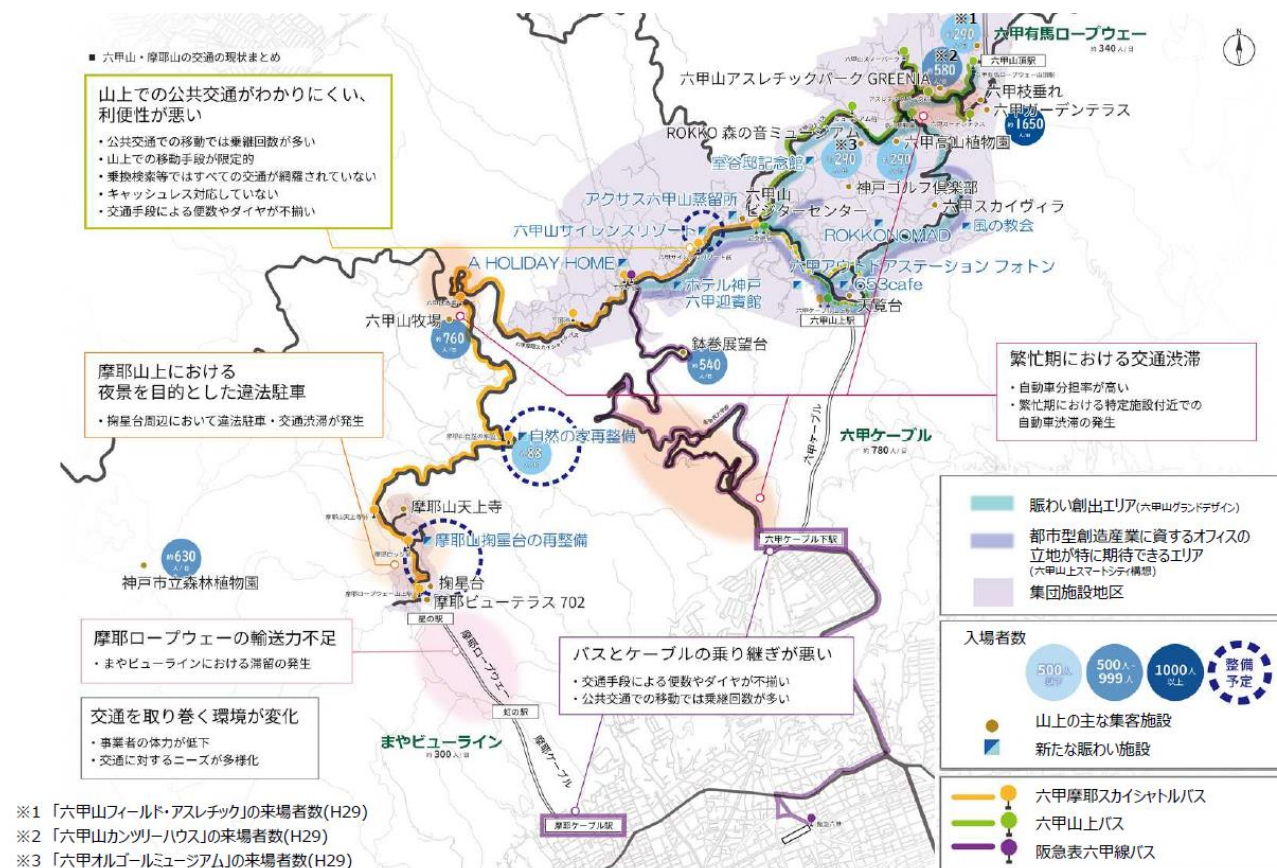
② 山麓部～山上

- 山麓から山上までは六甲ケーブルとまやビューライン(ケーブルカー・ロープウェイ)が運行しています。まやビューラインにおいては、摩耶ケーブルが最大乗車人員 53 人／便である一方で、摩耶ロープウェイは最大乗車人員 29 人／便となっており、輸送力に差があるため、乗り換えに待ち時間が発生するなど、観光客輸送におけるボトルネックとなっています。

### ③ 山上での周遊(摩耶山エリア～六甲山エリア)

- 摩耶山エリアと六甲山エリアを公共交通機関で周遊する場合、六甲・摩耶スカイシャトルバスと六甲山上バスを乗り継ぐ必要がありますが、乗継に待ち時間が発生しています。

【交通の問題点まとめ(第2回検討会資料)】





### Q3. 山上へのアクセスとして、なぜ新ロープウェー構想が出てきたの？

- 市街地からのダイレクトなアクセス手段の検討が必要という検討会でのご意見をふまえて、第5回検討会(2022.12.15)で、掬星台へのアクセス案として3案(A 案～C 案)について検討結果を示しました。

#### 【山上へのアクセス案検討の考え方(第5回検討会資料)】

##### ・山上へのアクセス案検討の考え方

###### <起終点の設定>

起点：市街地の鉄道駅、摩耶ケーブル駅、ハーブ園山頂駅

終点：掬星台（市街地に近い山上の拠点）

###### <ルート図の作成>

ルート図上で多くの建築物の上空を通過する案は除外

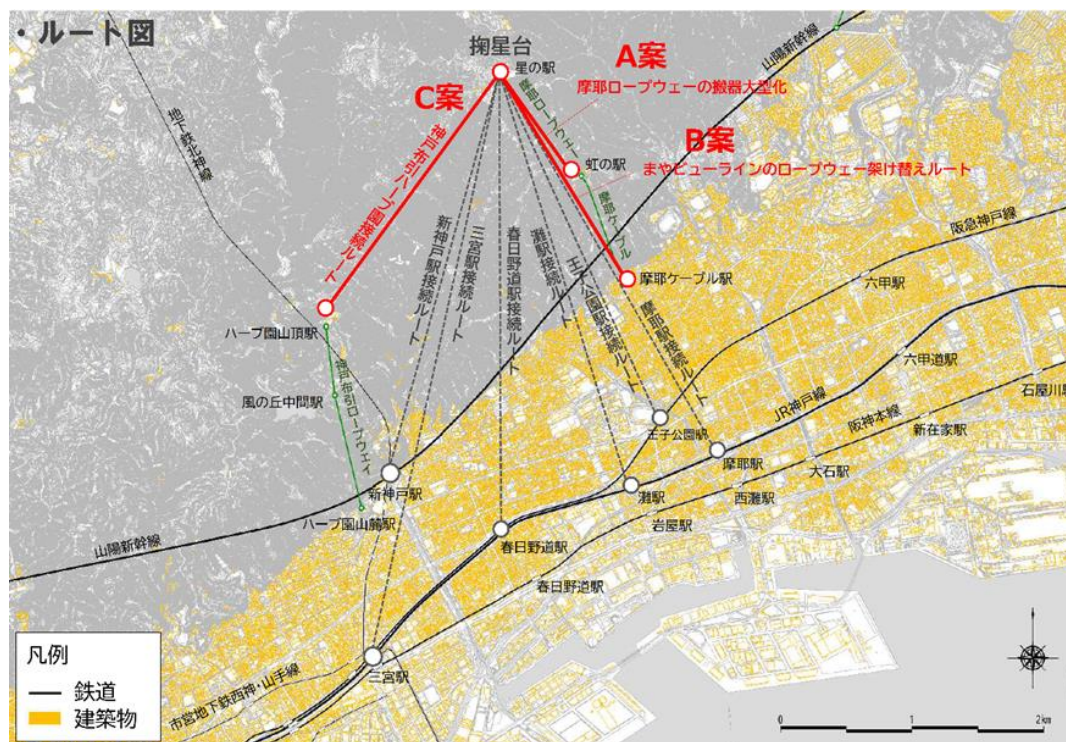
※ロープウェーにおいて曲点を設置すると駅施設並みの設備が必要となりコストが増大

#### 検討するアクセス案を決定

A 案:摩耶ロープウェーの搬器大型化

B 案:まやビューラインのロープウェー架け替えルート

C 案:神戸布引ハーブ園接続ルート



- 第7回検討会(2023.9.11)では、各案の需要予測と、事業採算性を検証した結果を示し、議論を行いました。

⇒需要予測、事業採算性については、Q4へ

- 検討会終了後の報告書では、市街地から山上へのアクセス改善案として、需要予測の結果、黒字化の可能性があります、事業費に対する経済波及効果も見込める C 案(ハーブ園接続ルート)の整備を進めるべきという意見をいただきました。

#### 【各案の概要(第5回検討会資料)】

	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

※ ともに搬器の増設等によりさらなる輸送力増強も可能

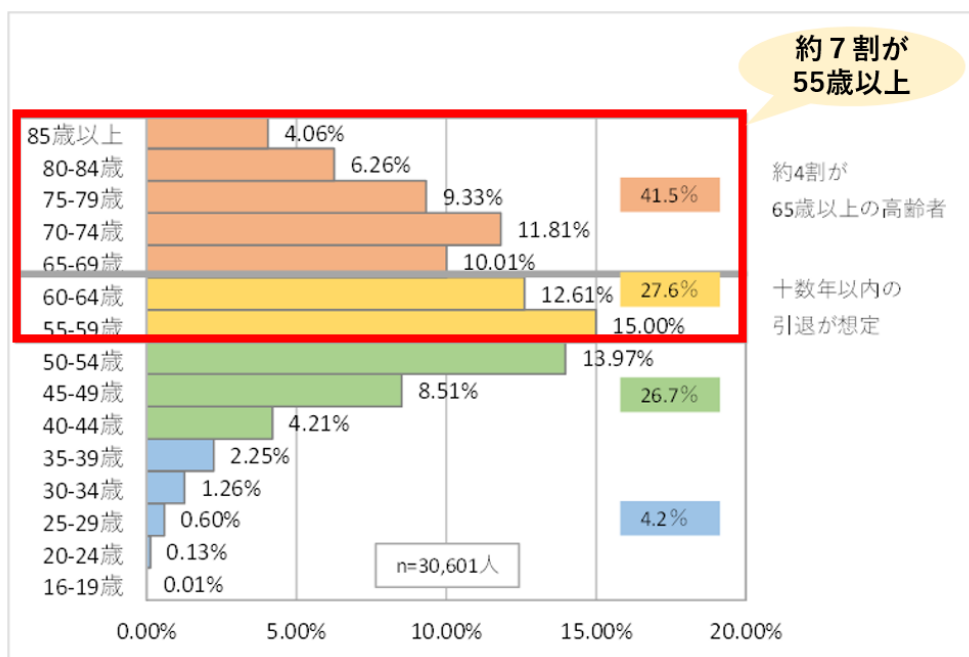
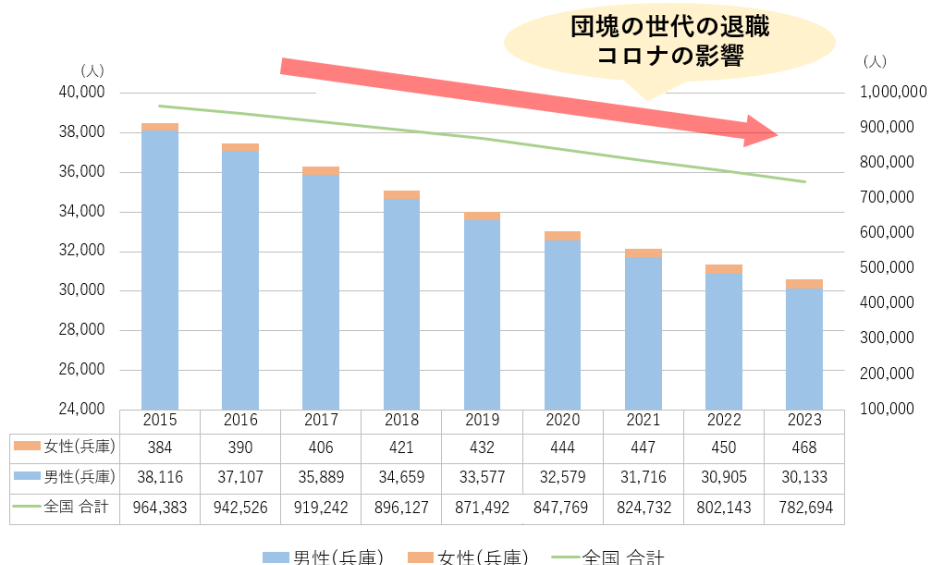
	A案		B案	C案
ルート概要	既存の摩耶ロープウェイの搬器を大型化		既存のまやビューラインと概ね 同位置にロープウェイを架け替え	ハーブ園山頂駅から掬星台の 区間にロープウェイを新設
ルート区分	摩耶ケーブル	摩耶ロープウェイ の搬器大型化	まやビューラインのロープウェイ架け替えルート	ハーブ園接続ルート
三宮から 掬星台までの 乗車時間※	三宮 ～山麓駅(バス) 約30分 山麓駅～山頂駅(RW・CB) 約10分		三宮 ～山麓駅(バス) 約30分 山麓駅～山頂駅(RW) 約10分	三宮 ～山麓駅(鉄道) 約5分 山麓駅～山頂駅(RW・RW) 約20分
※乗車時間は含まない				
概算建設費	－	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	・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		・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	・自然公園区域(第1種特別地域・特別保護 地区)でのロープウェイ新設は環境省の運用上 認められていない

バス運転手不足は全国的にも大きな問題となっています。

兵庫県内では、大型二種免許(バスの運転免許)の保有者数が減少傾向にあります。また、免許保有者を年齢別でみると、約70%が55歳以上となっており、将来的にさらなる運転者不足が懸念されます。

六甲山・摩耶山の交通のあり方を検討するうえでも、これらの課題を考慮し進めてきました。

### ■兵庫県の大型二種免許（バスの運転免許）保有者数の推移



## Q4. 新ロープウェーは、どれくらいの需要が見込まれるの？採算性は？

### 需要予測について

- 直近 1 年間における市内観光目的来訪者約 4,000 人を対象に行った WEB アンケートにより、来訪時の交通行動実態や掬星台への来訪意向、各案のロープウェーの利用意向等の調査を実施し、需要予測を行いました。
- 需要予測は、確度Ⅰ～確度Ⅲと幅を持たせて試算を行い、C 案の整備が最も需要量が多い結果となりました。
- なお、需要予測については、山上の再整備は含めず、新ロープウェーの整備による需要のみを考慮しており、摩耶山の再整備の状況によっては、より一層の需要が見込まれると考えています。山上の再整備については、経済観光局が、摩耶ロッジ敷地や掬星台園地を含めた一体的な再整備について検討を進めています。

### 【需要予測の算出結果(第7回検討会資料)】

c 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 V L	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	



## 事業採算性について

- 事業採算性の検証については、現在検討を進めている C 案において確度Ⅲとした場合、黒字化（約 7 千万円）という結果になりました。A 案・B 案についてはいずれの確度でも赤字という結果になりました。

【事業採算性の検証結果：確度Ⅲ（第7回検討会資料）】

### 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6.0億円	約0.4億円	約5.3億円	約2.5億円	+0.7億円	▲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5.6億円		約2.8億円		+2.8億円
		ハーブ園～掬星台 (C 案)	1,200円/往復 (946円/往復)	11.5 万人/年						

計 30.4 万人

## Q5. 新ロープウェーの整備によって、どのような効果が期待できるの？

- 新ロープウェーの整備は、建設投資による経済波及効果のほか、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ます。
- あわせて、山上交通を充実することにより、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ります。
- これらの取組みにより、「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ます。

### 【新ロープウェーの整備と山上交通の充実による効果(報告書)】

#### 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

