

平成17年12月20日

第4回検討委員会

資料 1

ロープウェー事業あり方検討委員会報告書  
(案)

平成〇〇年〇〇月

## はじめに

(財)神戸市都市整備公社(以下、「公社」という。)は、昭和38年の設立以来、幅広い事業展開により都市機能の維持増進と都市環境の整備改善に努め、市のまちづくり諸施策と市民福祉の向上に寄与してきたが、昨今の不透明かつ厳しい経済情勢の中、公社を取り巻く環境も大きく変化し公社の経営も急速に悪化している。

ロープウェー・ケーブル事業においても、これまで、その事業の趣旨、公共的性格に鑑みて公社において運営を行ってきたものであるが、経営改善3ヵ年計画(平成15～17年度)を踏まえた大幅な経費削減のための努力や懸命な乗客増対策がなされているにもかかわらず、近年の乗客数の激減に伴って危機的な収支状況にあることに加え、今後、設備の劣化に伴う大規模な施設改修時期が目前に迫っていることから、公社全体としてロープウェー・ケーブル事業を支えて続けていくことは極めて困難な状況になってきている。特に、ここ数年を見ても同事業だけで毎年度4～5億円の大幅な赤字を積み重ねており、平成16年度決算においても約5億200万円の赤字を計上している。

また、平成15年度の包括外部監査においては、「ロープウェー事業については、経営努力によりある程度の集客力のアップは可能とは考えられるが、乗客数の大幅な増加は現実的には難しい状況と考えられる。収益はあくまでも保守的な将来予想を前提とした上で、達成すべき損益基準を明確にし、そのために必要な具体的かつ実現可能な経営改善策を作成すること、そして、その中には各路線についての廃止の要否についても検討することが必要と思われる。」との指摘がなされており、一方、市外郭団体経営評価委員による平成16年度活動報告では、「集客力の向上や経営改善がこれ以上見込めないのなら、事業の廃止、又は民間への譲渡等事業手法の見直しを早急に検討するべきである。また、利益を享受している事業者から負担金を徴収することも検討すべきである。」との提言がなされている。

公社においては、平成16年度末に策定した「中期経営方針」(平成17～19年度)において、今後のロープウェー事業のあり方について、効率的な執行体制を確立し、神戸市の観光施策の一翼を担っていくものとしているが、こうした厳しい現状に鑑み、このたび、今後のロープウェー事業のあり方について抜本的な見直しを検討していくこととしたものである。

本委員会は、平成17年8月に設置され、ロープウェー・ケーブル事業の現状を踏まえて、そのあり方について議論したが、このたび、その検討結果をここにとりまとめて報告するものである。

平成〇〇年〇月

ロープウェー事業あり方検討委員会

## 【目 次】

1．公社におけるロープウェー・ケーブル事業について	
(1) 概 要	1
(2) 現 状	2
(3) 全国の主なロープウェー施設等について	3
(4) 市との関係について	3
2．公社の取組みについて	
(1) 公社の経営状況について	5
(2) 中期経営方針について	5
3．今後の方向性について	
(1) 基本的方向性	7
(2) 各路線ごとの数値目標について	7
六甲有馬ロープウェー	8
まやビューライン	8
新神戸ロープウェー	8
(3) 数値目標達成のための方策について	8
(4) ロープウェー・ケーブル事業の方向性	10
《参考資料 目次》	11

# 1. 公社におけるロープウェー・ケーブル事業について

## (1) 概要

公社におけるロープウェー・ケーブル事業は、瀬戸内海国立公園の表玄関に位置する六甲山系に、六甲有馬ロープウェー・まやビューライン夢散歩(ケーブル・ロープウェー)・新神戸ロープウェーという、3線のロープウェーに1線のケーブルを営業しており、これまでに、約5,000万人の乗客を運んできた。

また、六甲摩耶鉄道株式会社が運営する六甲ケーブルや、須磨浦遊園株式会社が運営する須磨浦ロープウェーを加えると、神戸市内には、4線のロープウェーと2線のケーブルが営業している。

### ・六甲有馬ロープウェー (P.19 参考資料「設備等の概要」参照)

六甲有馬ロープウェーは神戸開港100周年の記念事業(昭和42年)として、市が発起人となって設立した六甲有馬ロープウェー株式会社によって建設され、昭和45年に営業を開始した。公社は、神戸市の要請に基づき、昭和47年に経営破綻した同社から営業を継承した。

六甲有馬ロープウェーは、表六甲線・有馬線の2路線で、総延長5,032mの日本一長いロープウェーであったが、平成16年12月の表六甲線の営業休止( )に伴い、現在は六甲山頂駅・有馬温泉駅間の有馬線のみを運行し、六甲ケーブルと六甲山上循環バスとあわせて、市街地から有馬温泉・六甲山を結ぶ観光ルートとして、その役割を果たしている。

また、六甲有馬ロープウェーは、かねてから六甲山と有馬温泉の旅館及びホテル、観光協会などとタイアップし、観光客の誘致に力を注いできている。最近では、有馬温泉と六甲の山上施設が連携した企画乗車券「有馬・六甲周遊パス」などの取り組みを行っている。

( )平成16年12月19日から表六甲線(表六甲駅~天狗岩~六甲山頂カンツリー駅)が運行休止。

### ・まやビューライン「夢散歩」(まやロープウェー&まやケーブル)

(P.19 参考資料「設備等の概要」参照)

まやロープウェー(旧:奥摩耶ロープウェー)は、神戸市交通局によって建設され、昭和30年12月に営業を開始した。公社は、神戸市の要請に基づき、経営が悪化した神戸市交通局から昭和52年に営業を継承した。

一方、摩耶ケーブルは、摩耶鋼索鉄道株式会社(現在の六甲摩耶鉄道株式会社)によって建設され、大正14年1月から営業が開始された。

その後、平成7年の震災で大きな被害を受け、ロープウェー・ケーブルのいずれ

も震災による被害の影響により運行を休止していたが、3万人を超える多くの市民の署名と六甲摩耶活性化研究会の提言を受け、摩耶ケーブルの施設を同社から譲り受け、ケーブル・ロープウェイ共に復旧工事を行い「まやビューライン夢散歩」として、平成13年3月17日に運行を再開した。

まやビューライン夢散歩は、市街地から動植物・昆虫などの自然の宝庫である摩耶山までを直線で結ぶ役割を果たしている。また、摩耶山は自然に恵まれていることから、「六甲山牧場」「自然の家」など、校外学習に適した施設も山上に有している。

摩耶山上の掬星台から望む神戸市街地、大阪湾を一望できる大パノラマは、日本三大夜景の一つであり、「1000万ドルの夜景」としても有名である。最近では、掬星台に「摩耶きらきら小径」が完成したことを記念して、「Mt.摩耶 星と光の祭典」を実行委員会方式で開催し、全国各地から多数の入場者を集めた。

#### ・新神戸ロープウェイ（神戸夢風船）（P.19 参考資料「設備等の概要」参照）

平成3年10月、市制100周年記念事業として布引ハーブ園が整備され、公社は、そのハーブ園への主要アクセスである神戸夢風船（新神戸ロープウェイ）を、同年10月23日に開業し、運営している。

北野異人館街に隣接する都心観光の目玉として、布引ハーブ園へのアクセス手段の役割を果たしている。

新神戸ロープウェイは、ハーブの魅力や布引ハーブ園で開催されるイベントと常に連携して運営してきたが、最近では、「動く！夜景バー」の実施や、クルーズ船、鉄道等と連携した企画乗車券「神戸夢風船&クルーズチケット」の発売などの乗客増のための取組みを行っている。

なお、新神戸ロープウェイについては、布引ハーブ園が指定管理者を公募することにあわせて、一体的に事業運営を行う事業者を公募している。

## （2）現 状

ロープウェイ・ケーブルカーについては、道路網やバス路線の整備、マイカーの普及に伴うモータリゼーションの著しい進展やレクリエーション・趣味・遊びの多様化により、近年、乗客数は減少の一途をたどっている。（P.25 参考資料「乗客者数の推移」参照）

一方、事業の性質として、乗客の安全輸送を最優先にする必要があることから、人件費などの固定費の割合が高く、収益構造上も非常に厳しい経営状況になっている。（P.26 参考資料「収入の内訳・支出の内訳」参照）

ロープウェイは鉄道事業法に基づく公共交通機関ではあるが、通常の通勤・通学手段として考えられる電車やバスに比べて非日常的であり、山上の施設や車中から

の風景など、観光面の色彩が強い。公社が、利用者の動向を把握するために、平成17年10月21日(金)～23日(日)の3日間に実施した乗客者アンケートの結果でも、観光、レジャー目的での利用が、六甲有馬ロープウェイ及び新神戸ロープウェイが8割超、まやビューラインにおいても5割程度を占めている。(P.27～28 参考資料 乗客者アンケート結果(分析)参照) そのため、観光客の減少がそのままロープウェイの乗客数に影響を及ぼしやすい。また、強風や落雷による運休など、天候の影響を受けやすく、山上での回遊性や使い勝手のよさ、利便性の面でマイカーに劣る点は否めない。

公社におけるロープウェイ事業の収支状況としては、ここ数年、毎年4～5億円の赤字を計上している。これは日々100万円超の赤字が積み重なっているという極めて厳しい状況である。コスト(費用)&ベネフィット(便益)の観点や、将来的に生じることが予想される膨大な設備更新の費用負担を勘案した場合、もはや、ロープウェイ・ケーブルが市の観光政策上あるに越したことはないというレベルでは事業の継続が困難な状況に陥りつつある。

### (3) 全国の主なロープウェイ施設等について

全国的に見ても、ほとんどのロープウェイ事業者が厳しい事業運営を強いられているのが現状であり、(P.20～23 参考資料 「他のロープウェイ施設について」参照) ロープウェイ・ケーブル事業が、いわゆる斜陽的な産業であると言わざるを得ない。

このうち、乗客数の推移からみても、ピーク時からの減少割合が小さく、数少ない成功例と言われているものとして函館山ロープウェイがある。函館山の場合は、間口が狭いという特徴があり、山麓駐車場の整備やマイカー規制により、夜景に代表される函館の観光資源である山上の魅力を、ロープウェイが独占的に提供できるためと考えられる。

しかし、神戸の場合には、六甲山は東西南北に間口が広く、市内には、六甲・摩耶・有馬の他にも、旧居留地、南京町や須磨・舞子など、市街地や郊外にも様々な個性のある魅力的な観光スポットが点在していることから、函館山とは前提条件が異なるため、同じような施策(マイカー規制)は講じにくい。

### (4) 市との関係について

神戸市では、「人が集い 交流し 魅力あふれる観光交流都市」を目指して「神戸2010ビジョン」(平成17年6月策定)及び「神戸観光アクションプラン」(平成16年2月策定)に基づき、その目標年次である2010年(平成22年)に観光入込客数3,000万人を達成すべく、集客のための様々な観光施策を展開している。

ロープウェイ・ケーブルについては、その観光施策の一翼を担うものとして、六

甲山系における公共交通機関ネットワークとしての位置づけがなされている。

しかし、神戸には、六甲山系のほかにも、様々な個性のある観光スポットが点在していることから、ロープウェー・ケーブルに特化した観光施策を実施することは難しい面があると考えられる。

これまでも、「六甲有馬観光特区」の認定をはじめ、市や各関係機関との連携により、「Mt. 摩耶 星と光の祭典」や六甲摩耶地区が環境省の「国立公園等エコツーリズム推進モデル事業実施地区」に認定されたことによる「六甲・まや・有馬家族エコ得割」、また、「夜景map」による夜景観光など、様々なイベントや各種の取組みが行われてきている。

今後は、こうした各種の取組みによる効果を十分検証していくことが必要である。なお、一部の取組みについて検証してみると、一時的な乗客増効果についてはみられるものの、費用対効果の面から勘案すると、その効果はあまり大きくなく、ロープウェー・ケーブル事業の収支を大きく好転させるような効果は、残念ながら表れていない。

## 2. 公社の取組みについて

### (1) 公社の経営状況について

これまで、公社のロープウェー事業については、極めて厳しい経営状況の下、3ヵ年の経営改善計画（平成15年～17年度）に基づき、体制の見直しや経費削減について計画を上回る規模で実施してきたが、平成16年度の決算で見ると、それでも約5億200万円の赤字を計上している。

公社が、ロープウェー事業を引き継いだ昭和47年から、平成16年度までの累積欠損金は約41億円に及んでいる。

これまでは、ロープウェー・ケーブル事業の欠損を公社全体の事業、例えば再開発ビルのテナント収入などでカバーしてきた。しかしながら、これまで公社の経営を支えてきた受託事業は、公共事業関連の工事受託が大幅に減少してきており、管理受託においても指定管理者制度の導入に伴う管理運営業務民営化の流れなどから、これまでの受注量を確保することが困難な状況となってきており、収益も悪化してきている。

また、自主事業においても、長引く不況の影響により、テナント収入の減少など、これまでのような収益を上げることが容易ではない状況になってきている。

こうした状況のもと、ロープウェー事業においても、経常的な赤字に加えて近年の乗客数が伸び悩んでいることから、もはや、公社のみの営業努力でロープウェー事業を支えていくことは、すでに限界にきているものと思われる。

### (2) 中期経営方針について

#### 経緯

公社においては、これまでも、社会経済情勢をはじめとする外部環境の変化に対応するため、概ね5年を目処とする中期的な経営方針を策定し、健全な公社の経営に努めてきた。

現在、公社の経営は、平成17年3月に策定した「中期経営方針」に則って執行されているが、これは、平成13～17年度の期間について策定した「中期経営方針」について、指定管理者制度の導入や神戸市住宅供給公社との統合など、公社を取り巻く環境が、策定時の想定を上回るスピードで変化してきたため、全面的に見直したものである。

また、時代の変化に対応するため、計画期間を5年から3年に改め、平成17～19年度にするとともに、事業ごとに、その必要性、採算性等について全面的な見直しを行い、計画期間における事業の存続も含めた事業のあり方を検討したものとなっている。

実施計画策定にあたっては、これまでのアクションプログラムを見直し、新たに数



値目標を掲げ、その達成に向けて検証することとしている。

#### 内 容

公社の経営基盤の安定を図るため、それぞれの事業で更なる業務の効率化や経営努力により、既存事業の収益性の確保や赤字事業の解消に努めるとともに、新規事業の開拓にも積極的に取り組んでいくことにより、事業継続のための再投資にかかる投資資金として、計画期間において、公社全体で5億円の利益確保を目指していく。

また、ロープウェー・ケーブル事業における収支目標は、新たな企画乗車券などのソフト面の充実にも関わらず、乗客数が減少の一途にある現状を踏まえ、これまでの計画より下方修正した97万人以上の乗客数を目指し、赤字額を3億円以下に圧縮することを目標に更なる執行体制の見直し等により、経費削減にも最大限の努力を行っていくこととし、当該目標を達成するため、各路線ごとに、それぞれ乗客数、損益などの数値目標を掲げたものとなっている。

(P. 24 参考資料 「公社中期経営方針とロープウェー事業の関係」参照)

### 3 . 今後の方向性について

#### ( 1 ) 基本的方向性

公社のロープウェー・ケーブル事業の基本的方向性を検討するにあたっては、まず、神戸の観光の中でロープウェー・ケーブルの役割をどう評価するのかを検討していく必要がある。すなわち、現在の公社の経営状況から勘案すると、ロープウェー・ケーブルが「必要不可欠なインフラ」であるとの位置づけがなければ、このまま事業を続けて行くことは困難であると言わざるをえない。

この点について、神戸観光アクションプランでは、主に、六甲山系におけるアクセスの充実・一体的利用の促進として掲げられているが、平成16年の神戸市の観光入込客数が2,812万人であるのに対し、同じく公社のロープウェー・ケーブルの乗客数は約107万人であった。今後は、こうした現状を踏まえつつ、ロープウェー・ケーブルが、公共交通アクセスの一手段として、その位置づけを高めていくためにも、より一層、乗客増のための努力や工夫が求められる。

そのためには、観光、経営の両側面のバランスを考慮しながら、短期的な課題（経費の削減、駐車場の整備・交通アクセスの改善、乗客増対策、受益者負担の検討）や、中期的な課題（山上交通ネットワークの検討、山上施設の検討）に対して、例えば、市としてマーケティング調査を実施することで、具体的な実効性のある施策を調査・検討のうえ、実現可能な施策については、市と公社、関係機関が協働して実施していくことが求められる。

なお、各路線ごとの方向性を検討するにあたっては、数値目標・期限を明示したうえで、その目標達成状況により判断することが必要である。

#### ( 2 ) 各路線ごとの数値目標について

各路線とも、公社の体力を勘案しながら、公社の中期経営方針において掲げた、平成19年度に各損益目標を目指す。数値目標はいずれも最低限のものである。

ただし、新神戸ロープウェーについては、布引ハーブ園との一体的な事業運営者を公募していることから、指定期間である平成18～21年度については、事業を継続するものとし、指定期間の状況を検証のうえ、次回の公募条件を検討することが必要である。

### 六甲有馬ロープウェー

	H 1 7	H 1 8	H 1 9
損 益	8 9 百万円	7 1 百万円	6 4 百万円
乗客数	1 4 . 3 万人		

### まやビューライン（まやロープウェー・まやケーブル）

	H 1 7	H 1 8	H 1 9
損 益	1 5 1 百万円	1 3 6 百万円	1 3 0 百万円
乗客数	2 0 . 5 5 万人		

### 新神戸ロープウェー

	H 1 7	H 1 8	H 1 9
損 益	1 4 7 百万円	1 0 8 百万円	9 2 百万円
乗客数	6 2 . 3 5 万人		

### （ 3 ） 数値目標達成のための方策について

以下に掲げる課題解決策については、事前のマーケティング調査と、事後のコストパフォーマンス評価が重要である。

#### 経費の削減

公共交通としての使命に鑑みた場合、何より優先されるべきは安全性である。したがって、人件費などの固定費が高いことは先述のとおりであり、経費削減を目指し、ひたすらコストの圧縮を図るといった訳にはいかず、あくまでも安全面に留意しながら経営改善を行うための工夫が求められる。

また、路線ごとの特色を生かした工夫が必要である。例えば、まやでは掬星台の夜景観光にシフトした営業時間の設定を行うことなどが考えられる。そのためにはシフト制の導入や職員の勤務体制の見直しも必要である。

#### 駐車場の整備・交通アクセスの改善など

現代は、車社会である。モータリゼーションの進展に伴い、山上での回遊性や、利便性の面で、ロープウェー・ケーブルが乗用車に劣る点は否めない。したがって、車社会と競合するのではなく、むしろ共存が必要であり、そのためには、山麓部での駐車場対策や交通アクセスの改善が必要であり、また、マイカーの通行規制についても検討が必要である。

例えば、まやでは山麓駅の近隣駐車場との連携による駐車場対策を検討してみるべきである。

#### 具体的な乗客増対策の実施

マスメディアを活用した六甲山全体の大キャンペーンを行うなど、思い切った取組みを検討する必要がある。

例えば、一律料金制の導入により、ハイカーや登山客の利用促進を図ることや、ロープウェー・ケーブルの利便性を取り入れた企画を実施すること、また、ホテル宿泊客等をターゲットにした特徴のあるツアーを企画することなどが考えられる。

#### 受益者負担の検討

ロープウェー事業の赤字を誰が負担するのが適当なのか、運営リスクを誰が負担するのかということを考える必要がある。

公社（財団法人）の存在理由からすると、ロープウェー事業で収益を上げなければいけないというわけではないが、大きな赤字を出すわけにはいかない。この点については、市が、観光施策としてロープウェー事業をどう考えているのかということに関わってくる。

有馬温泉、山上施設、市などが、ロープウェーの運営によってメリットを享受するのならば、赤字額を負担しあうような仕組みなども考えられる。

#### 山上交通ネットワークの検討

現在、市が中心となって、関係機関やNPO、そして公社を交えた、エコツーリズムの推進や、夜景観光の推進、また、利用者の利便性を向上させるためのダイヤ改善や乗り継ぎ時刻表の検討などの公共交通活性化のための検討がなされているところである。こうした各関係者が連携して一体となった取組みを図ることで、動線の確保や山上交通のネットワークの充実につなげていくことが重要である。

#### 山上施設の検討

ロープウェー・ケーブルの乗客増を図るためには、駐車場対策やマイカーの通行規制のほかに、山上施設の充実をセットで考えていく必要がある。例えば、掬星台に整備された「摩耶 きらきら小径」が新たな観光名所として広く知られることとなったように、山上の更なる魅力アップが必要である。

また、まやビューラインの中間である「虹の駅」や山頂の掬星台に、眺望の観賞や自然を学べる施設などの設置も検討に値する。

#### (4) ロープウェー・ケーブル事業の方向性

公社におけるロープウェー・ケーブル事業の方向性については、まず、当該事業の基本的方向性を認識したうえで、掲げられた中期経営方針の数値目標に向け、目標達成のための課題及びその解決策を踏まえつつ、また、本委員会で出された意見や提案について、その実現可能性を考慮しながら、最大限の努力を試みる必要がある。

この場合、事業を継続していくためには、中期的な対策は当然検討・実施していかなければならないが、公社の経営状況に鑑みた場合、市と公社、関係機関は、ともに、即効性のある短期施策を実施して、効果を出していくことが必要不可欠である。

そのうえで、平成17年度、18年度の各年度ごとの取組み状況を検証するとともに、最終的には目標期間である平成19年度にこれまでの取組みの成果を検証し、当該事業にかかる一定の方向性を打ち出すことが必要である。

目標達成のための最大限の努力を行った結果、数値目標を達成した場合においては、引き続き、市と公社、関係機関が協働して、短期的課題、中期的課題を解決し、収支の更なる改善に努めることとし、数値目標を達成できない場合、もしくは乗客の減少に歯止めがかからない場合、膨大な設備投資額が生じる場合等においては、事業の存続そのものが厳しいことから、観光アクションプランとの整合性をとりつつ、選択と集中により、いずれかの路線で、民間ノウハウを有効に活用するための運営委託や営業譲渡、または、休止もしくは廃止を検討することもやむをえない。

## 《参考資料 目次》

神戸市の観光施策について	1 2
公社ロープウェイ・ケーブル設備等の概要	1 9
他のロープウェイ施設について	
. 施設概要等	2 0
. 乗客者数の推移	2 1
. 営業時間	2 2
. 山上施設、乗入れ規制等・特色	2 3
公社中期経営方針とロープウェイ事業の関係	2 4
乗客者数の推移・収支の推移	2 5
収入の内訳（構成比）・支出の内訳（構成比）	2 6
乗客者アンケート結果（分析）	2 7
委員会名簿・委員会の開催経緯	2 9

## 【参考資料】 神戸市の観光施策について

### (1) 神戸市の観光入込客の推移

#### 平成16年の神戸観光

平成16年の神戸への観光入込客数は、猛暑や台風など天候に恵まれない面もあったが、神戸がNHK朝の連続テレビ小説「わかば」の舞台となったことや神戸ルミナリエ、神戸市立博物館の特別展などの集客が好調であったこと、さらには、10月の「KOBE観光ウィーク」の効果などから2,812万人と、昨年に比べ5%、約140万人の増となり、昭和56年のポートピア81が開催された年(3,085万人)に次いで過去2番目の入込客数となった。

エリア別の状況として、北野地区においては「わかば」効果や「北野工房のまち」の入館者が増加したことにより11ポイントの増加となった。

六甲・摩耶エリアでは、「六甲芸術村構想推進モデル事業イベント」を初めて実施するなど活性化に努めたが、秋の行楽シーズンの台風と「六甲ガーデンテラス」のオープニング効果の反動により、1ポイントの減少となった。

また、有馬地区についても、「有馬玩具博物館」(平成15年7月オープン)の入館者数増にもかかわらず、「金の湯」のオープニング効果によって平成15年に大幅増となった反動から4ポイントの減少となった。

#### 震災前後のエリア別観光入込客の概況

平成16年の北野地区は、平成6年に対し97%とほぼ震災前の水準に戻っている。

同 六甲摩耶地区は、平成6年に対し67%と厳しい状況が続いている。規制緩和や「まやビューライン」再開、「オテルド摩耶」「まきば夢工房」の整備や、さらには阪神電鉄による「六甲ガーデンテラス」の整備、六甲有馬観光特区認定による野外イベントの活発な開催、全国13地区のエコツーリズム推進モデル地区指定など、官民あげて様々な施策を展開しているものの、平成11年に504万人を達成した以降は、460万人～496万人と400万人台にとどまっている。

同 有馬地区は、平成6年に対し95%とほぼ震災前の水準に戻っている。平成14年12月の「金の湯」並びに15年6月「有馬の工房」完成により「太閤の湯殿館」・「銀の湯」から続いた施設整備の効果が表れ、平成10年～14年まで130万人前後に低迷していたが平成15年・16年は大幅に上昇している。

(表)平成6年から16年までの地区別観光入込客の推移

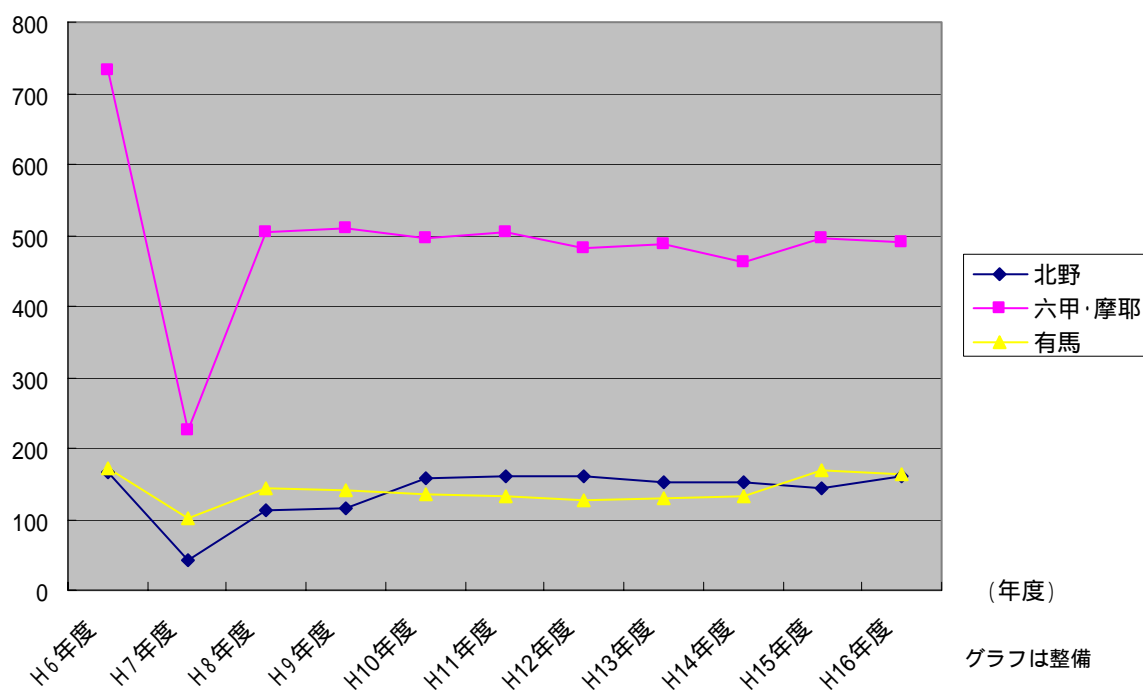
		6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	前年	6年比
都市観光群	市街地	831	243	616	718	810	866	836	819	945	919	1,061	116%	128%
	内 北野	166	41	112	116	157	161	160	153	151	145	161	111	97%
神戸港		217	56	127	146	159	154	152	146	153	162	154	95%	71%
六甲有馬 観光群	六甲・摩耶	732	225	504	510	497	504	482	488	461	496	489	99%	67%
	有馬	172	102	145	141	136	133	128	129	131	170	163	96%	95%
須磨・舞子		344	157	251	257	324	342	393	374	359	349	350	100%	102%
西北神		144	97	110	108	110	108	104	98	100	117	103	88%	72%
小 計		2,440	880	1,753	1,880	2,036	2,107	2,095	2,054	2,149	2,213	2,320	105%	95%
神戸ルミナリエ		-	194	309	396	492	486	424	461	423	456	492	108%	-
小 計		2,440	1,074	2,062	2,276	2,528	2,593	2,519	2,572	2,572	2,669	2,812	105%	115%
大規模イベント等		-	-	-	-	-	-	-	223	34	-	-	-	-
合 計		2,440	1,074	2,062	2,276	2,528	2,593	2,519	2,738	2,606	2,669	2,812	108%	115%

(単位：万人)

大規模イベント＝13年・21C復興記念事業 14年・ワールドカップ

人数(万人)

グラフ化(関係分一部抜粋)



グラフは整備  
公社作成



## ( 2 ) 神戸市の観光施策について

### 神戸観光アクションプラン

「人が集い、人が交流し、魅力あふれる“観光交流都市”」を目指し、2004年2月に「神戸観光アクションプラン」を策定。2010年の観光入込客 3,000万人を目標として、9のテーマ別アクションプログラムとエリア別アクションプログラムを策定。

六甲・摩耶地区では交通アクセスの充実や有馬との連携など16項目、有馬地区では六甲山との連携など9項目を掲げている。

### エリア別の現在までの観光振興策

六甲摩耶地区 別紙1のとおり(P.15)

有馬地区 別紙2のとおり(P.17)

## 六甲摩耶地区における観光振興策

### 1. 課題

#### (1) 震災以後の状況

- ・モータリゼーションの進展・冷房の普及・レジャーの多様化など社会を取り巻く情勢の変化
- ・震災の影響
- ・観光入込客：震災前700万人余（平成6年：732万人）震災後500万人程度  
平成13年488万人、平成14年461万人、平成16年489万人と減少したまま  
公共交通機関の利用者の減少
- ・保養所の減少 平成2年 229件 平成16年 123件 環境・治安上の悪化

#### (2) 六甲摩耶活性化研究会の開催（平成11年度）

六甲摩耶の復興・再生を図るため、有識者、市民、山上事業者、行政関係者で活性化策を検討（活性化の視点）

- ・3つのE（エコロジー、エンターテインメント、エデュケーション）
- ・市街地から山上まで及び山上間の公共交通機関のネットワーク整備
- ・話題性の演出と新鮮な情報の提供 など

### 2. これまでの取り組み（すべて現在も継続中）

#### (1) 公共交通機関ネットワークの整備

「まやビューライン夢散歩」（まやケーブル・ロープウェー）の運行再開  
（平成13年3月17日～）

山上バス「六甲摩耶スカイシャトルバス」の運行（平成13年3月17日～）

平成17年3月20日より低公害新型車両を導入

まやビューライン、六甲有馬ロープウェーへの資金無利子貸付

#### (2) 施設の整備、観光資源の活用

日本初PFI手法による観光施設整備「オテル・ド・摩耶（神戸摩耶ロッジ）」  
オープン（平成13年7月～）

保養施設活用コンソーシアムの設立（平成13年11月～）

遊休保養所の有効活用（芸術文化活動推進モデル事業）（平成14年5月～）

#### (3) 情報発信その他

六甲・摩耶 山の音楽祭の開催（平成14年夏～）

土地利用規制の一部緩和（平成13年4月～）

### 3. 平成16年度～17年度の取り組み

#### (1) 構造改革特区の活用

六甲有馬観光特区の認定（平成15年11月～）「国立公園内における催しの容易化」

特区を活用した六甲芸術村構想推進モデル事業費助成（平成16年～）

「星と光の祭典」「六甲山氷の祭典」などの自然を活用した集客事業の開催

#### 特区活用実績

「じぶんでつくって六甲山（かわいい）国 do it yourself」平成16年7月30日～8月22日

「六甲山から、空へ地へ」平成16年10月1日～31日

「摩耶・げいじゅつ山」平成16年8月1日～10月31日

野外ステージを設置した「ジャズフェスティバル」を2回開催 平成16年9月23・24日

有馬イベント看板の掲出 平成17年1月

「六甲山 氷の祭典」の開催 平成17年2月11日～13日

「星と光の祭典」の開催 平成17年7月7日～18日

(2)環境に配慮した観光の振興(国立公園等エコツーリズム推進モデル関連事業)

平成16年6月、国立公園等エコツーリズム推進モデル地区(全国13地区)に認定  
インタープリテーションツアー事業化支援  
NPOによるモニターツアー開催、プログラム開発  
ガイドラインやガイド資格制度等の策定や六甲有馬エコツーリズムパスの発行

環境負荷軽減と自然体験による公共交通利用促進策の導入

六甲摩耶エコファミリー制度の実施(平成16年度)

実験期間 平成16年9月18日(土)~11月28日(日)の土・日・祝日(27回)

内容 (a)土曜・日曜・祝日、大人1人につき小学生2人まで対象路線の運賃無料

(b)対象路線に乗車し「利用カード」を受け取ると、大人1人につき小学生2人まで  
山上の対象施設の入園料を無料

対象路線及び施設(公共交通機関) まやケーブル、同ロープウェー 六甲有馬ロープ  
ウェー 六甲ケーブル、山上循環バス、阪急バス六甲登山バス(観光施設)  
六甲山カンツリーハウス 六甲山フィールドアスレチック、六甲高山植物園  
ホール・オブ・ホールズ六甲 市立六甲山牧場

(結果)公共交通機関=実数で3.5%増、補正值で15.6%増

観光施設=15年同時期比較11.9%増

CO2の削減量=0.9トン/日(布引ハーブ園の一般開放ゾーンの2.2倍  
の森林が吸収する量相当)

「六甲まや有馬家族エコ得割」制度の実施(平成17年度)

公共交通活性化総合プログラムの一環として、近畿運輸局と共同により実施。有馬エ  
リアの観光施設を加え、夏期・初秋の集客を見込む。

「星と光の祭典」や「六甲山氷の祭典」など自然環境・歴史を活かした事業の実施

(3)夜景観光の振興

夜景観光の市場調査

夜景評論家をアドバイザーに迎え、アクションプログラムを策定

(4)有馬との連携

有馬・六甲周遊パスの発売(1DAY・2DAY)

六甲有馬エコツーリズムパスの発行(再掲)

六甲摩耶エコファミリー制度の導入(再掲)

「六甲まや有馬家族エコ得割」制度の実施(再掲)

4.施設整備など

(1)六甲山牧場体験学習館の整備等、活性化計画(整備主体:(財)神戸みよりの公社・  
平成13年)

(2)園地・沿道(奥摩耶ドライブウエー)整備(整備主体:神戸市建設局・平成13年)

(3)自然の家の改修・市民利用の促進(整備主体:神戸市教育委員会・平成13年)

(4)六甲ガーデンテラスのオープン(整備主体:阪神電鉄・平成15年)

(5)六甲有馬ロープウェー「六甲山頂駅」「有馬温泉駅」の改修(整備主体:(財)神戸市都市整備  
公社・平成16年)

(6)掬星台「摩耶 きらきら小道」の整備(整備主体:神戸市建設局・平成17年)

## 有馬温泉地区における観光振興策

### 1. 課 題

#### (1) 震災前後からの状況

- ・ バブル崩壊以降団体旅行から個人旅行へシフト
- ・ 関西圏中心の日帰り客、六甲山のハイキング客が多い。
- ・ 観光入込客：震災前172万人 平成15年170万人(金の湯の効果)  
平成16年163万人(震災前の95%)
- ・ 昨今の温泉問題により対前年比で減少している。
- ・ 滞在型の温泉地を目指すことが課題

#### (2) 有馬町マスタープランの作成とまちづくりの方向

- ・ 昭和62年、地元と市で有馬町活性化研究会(後に有馬町活性化委員会に改称)を結成、「有馬町マスタープラン」を作成。
- ・ 現在、これに基づいて有馬町活性化委員会を中心にまちづくりを推進。
- ・ マスタープランの目標 「観光客が安心して散策・回遊できる環境 - そぞろ歩きできる環境 - を整備する」

### 2. これまでの取り組み

#### (1) 観光施設の整備

「太閤の湯殿館」の整備(平成11年4月)

太閤秀吉の湯殿資料館

有馬温泉「銀の湯」の整備(平成13年9月)

炭酸泉・ラジウム泉を利用した外湯

有馬本温泉「金の湯」の整備(平成14年12月)

有馬独特の金泉を利用した外湯

「有馬の工房」の整備(平成15年6月)

有馬の歴史・文化・伝統工芸の発信拠点

3階には湯治客用の「小宿とうじ」を併設

#### (2) 泉源の改修 泉源めぐりの新たな魅力付加

天神泉源の改修(平成16年3月)

妬・御所泉源の改修(平成17年3月)

#### (3) 泉源・泉質の調査

泉源の調査(平成15年度)

新規泉源の開発も含めた地下調査

泉質・効能の調査(平成15年度)

科学に基づいた、有馬温泉の効能の評価

### 3. 16年度～17年度の取り組み

- (1) 六甲・有馬観光パスポートの発行（平成16年7月～9月）
- (2) 温泉療養プログラムの開発（平成17年7月～平成18年3月）
- (3) 六甲・摩耶との連携
  - 六甲・有馬観光パスポートの発行（再掲）
  - 有馬・六甲周遊パスの発行
  - 六甲・有馬エコツーリズムパスの発行
  - 六甲まや有馬家族エコ得割制度の実施

### 4. 地元における取り組みなど

- (1) 地元の取り組み
  - （社）有馬温泉観光協会による集客イベント
  - 入初式、さくらまつり、涼風川座敷、有馬大茶会など
  - 景観形成市民協定の締結
  - エココンシャスリゾート構想
  - 里山整備事業（兵庫県）
- (2) 民間施設の整備
  - 有馬玩具博物館の開館（平成15年7月）
  - 太閤の湯の開館（平成17年4月）
  - 切手文化博物館の開館（平成17年5月）

## 【参考資料】 公社ロープウェー・ケーブル設備等の概要

### 1. 設備の概要

#### 六甲有馬ロープウェー設備概要

項目	区分	有馬(裏六甲)線
運輸開始日 (営業運転開始日)		S45.7.27 (注) S47.4.4
索道の方式		複線交走式
索道の種類		普通索道
起点駅		有馬温泉駅
終点駅		六甲山頂駅
路線	傾斜こう長	2764.20m
	最大高低差	441.30m
	最大径間長	627.2m
	支柱数	7基
搬器	台数	2台
	定員	61人(車掌含む)
主原動機		200kw 直流電動機
運転速度		5m/s
所要時間		12分
(注) 運営主体について 六甲有馬ロープウェー(株) 神戸市都市整備公社 表六甲線(休止中): S45.8.27 S47.4.4 震災後の状況 (表六甲線)震災後、平成7年10月7日 より運行を再開したが、平成16年12 月19日より運休中 (裏六甲線)震災後、平成7年4月10日 より運行を再開		

#### まやビューライン設備概要

項目	区分	まやケーブル	まやロープウェー
運輸開始日 (営業運転開始日)		T14.1.6 (注1) H13.3.17	S30.7.17 (注2) S52.7.1
方式(ケーブル) 索道の方式(ロープ)		2車交走式	複線交走式
索道の種類			普通索道
起点駅		摩耶ケーブル駅	虹の駅
終点駅		虹の駅	星の駅
路線	傾斜こう長	905.256m	856.56m
	最大高低差	312.435m	222.23m
	支柱数	-	1基
	隧道数	1箇所 156.91m	
搬器	台数	2台	2台
	定員	53人(車掌含む)	29人
主原動機		135kw 三相誘導電動機	75kw 三相誘導電動機
運転速度		3.25m/s	3.6m/s
所要時間		5分	5分
運営主体について (注1) (注2) 六甲摩耶鉄道(株) 神戸市交通局 神戸市都市整備公社 神戸市都市整備公社 震災後の状況 震災により休止。まやケーブルを六甲摩耶鉄道(株)から移譲後、 まやロープウェーと一体のまやビューラインとして、平成13年 3月17日に運行を再開。			

#### 新神戸ロープウェー設備概要

項目	説明	
運輸開始日	平成3年10月23日	
索道の運転方式	単線自動循環式	
索道の種類	普通索道	
起点駅	北野1丁目駅	
中間駅	風の丘駅	
終点駅	布引ハーブ園駅	
路線	傾斜こう長	1,471.37m
	最大高低差	330.0m
	最大径間長	216.65m
	支柱数	12基
搬器	台数(最大)	69台
	定員	6人
主原動機	250kw 直流電動機	
最大輸送人数	1,050人/時間	
運転速度(通常)	3.0m/s	
所要時間	10分	
震災後の状況 震災後、平成7年3月16日 より運行を再開。		

### 2. 料金

	片道		往復	
六甲・有馬 ロープウェー (裏六甲線)	980円 (490円)		1,770円 (890円)	
まや ケーブル	430円 (220円)	860円 (430円)	430円 (220円)	1,500円 (750円)
まや ロープウェー	430円 (220円)		430円 (220円)	
新神戸 ロープウェー	550円 (280円)		1,000円 (500円)	

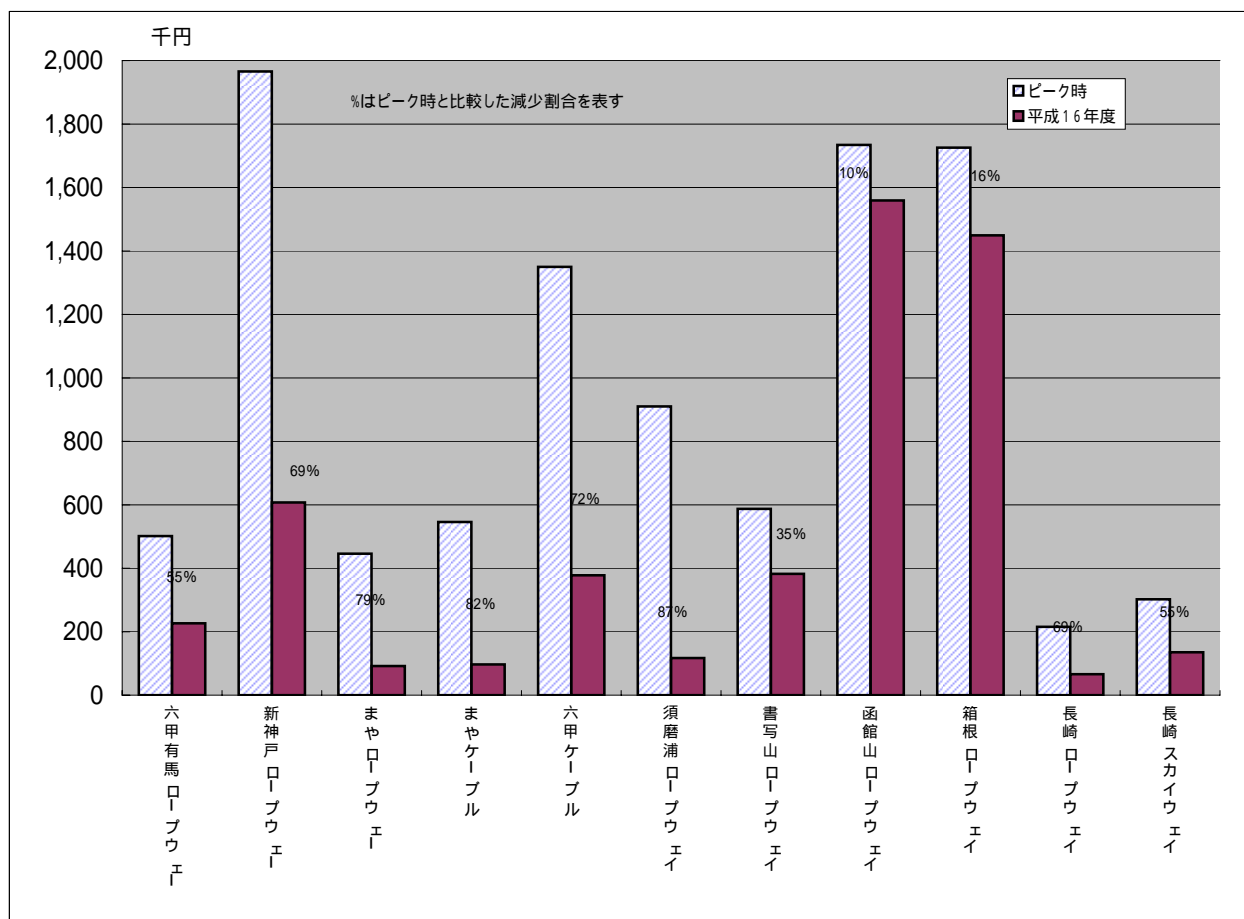
( )内の数字は小人料金を示す。

【参考資料】 他のロープウェー施設について - . 施設概要等

各ロープ 施設名(運営主体)	運輸開始日	方式	営業キロ(km)	片道運賃(円)	円/km
六甲有馬ロープウェー (財)神戸市都市整備公社	昭和45年7月	複線交走式	2.8	980	350
新神戸ロープウェー (財)神戸市都市整備公社	平成3年10月	単線自動循環式	1.5	550	367
まやロープウェー (財)神戸市都市整備公社	昭和30年7月	複線交走式	0.9	430	478
まやケーブル (財)神戸市都市整備公社	大正14年1月	複線交走式	1	430	430
六甲ケーブル 六甲摩耶鉄道(株)	昭和7年3月	1連2車連結4車交走式	1.7	570	335
須磨浦ロープウェイ 須磨浦遊園(株)	昭和32年9月	三線交走式	0.5	350	700
書写山ロープウェイ 姫路市交通局	平成4年10月 (旧S33.3)	複線交走式	0.8	500	625
函館山ロープウェイ 函館山ロープウェイ(株)	昭和33年11月	三線交走式普通索道	0.8	640	800
箱根ロープウェイ (早雲山～大桶谷間) 箱根ロープウェイ(株)	平成14年6月	複式単線自動循環式普通索道	1.5	820	547
箱根ロープウェイ (大桶谷～姥子～桃源台間) 箱根ロープウェイ(株)	昭和35年9月	複線自動循環式普通索道	2.5	1020	408
長崎ロープウェイ (財)長崎ロープウェイ・水族館	S34年10月	複線交走式普通索道(三線交走式)	1.1	700	636
長崎スカイウェイ (財)長崎ロープウェイ・水族館	平成2年8月	単線自動循環式	0.4	300	750

箱根ロープウェイは、全区間(早雲山～大湧谷～姥子～桃源台)の内、区間によって方式が異なる。

【参考資料】 他のロープウェイ施設について - . 乗客者数の推移



(千人)

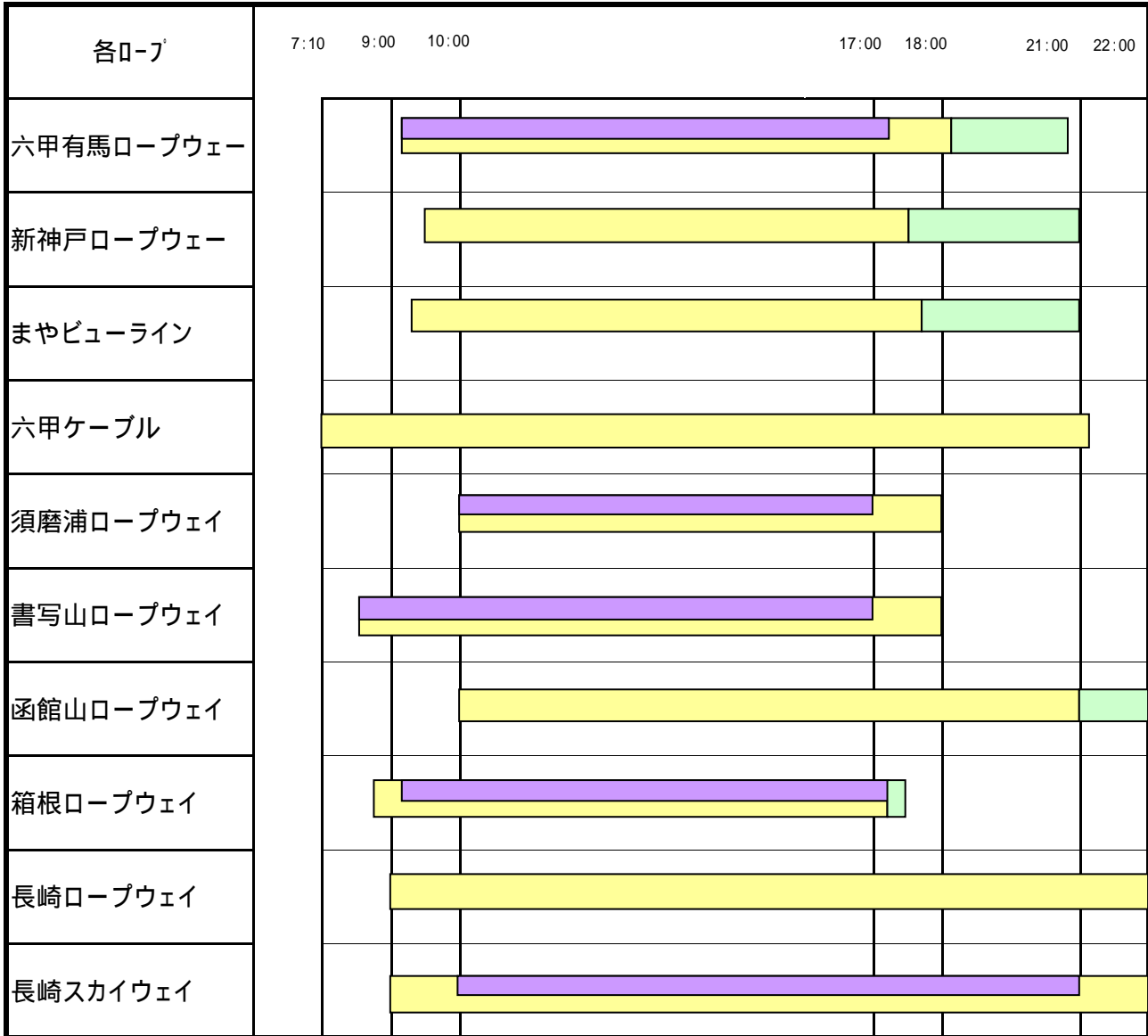
各ロープ	ピーク時	平成14年度	平成15年度	平成16年度
六甲有馬ロープウェイ	502 (S49年度)	233	256	227
新神戸ロープウェイ	1,966 (H4年度)	704	686	607
まやロープウェイ	446 (S31年度)	127	115	92
まやケーブル	546 (S31年度)	134	121	97
六甲ケーブル	1,350 (S37年度)	400	425	378
須磨浦ロープウェイ	910 (S38年度)	128	118	117
書写山ロープウェイ	587 (H4年度)	384	393	383
函館山ロープウェイ	1,734 (H4年度)	1,657	1,569	1,559
箱根ロープウェイ	1,726 (H4年度)	1,436	1,501	1,449
長崎ロープウェイ	215 (S48年度)	67	60	66
長崎スカイウェイ	302 (H3年度)	161	135	135

函館と箱根については、ピーク時からの減少割合が 10%にとどまっている。



【参考資料】 他のロープウェー施設について - . 営業時間

下の棒グラフは、各ロープウェーの営業時間のそれぞれのダイヤごとに図示したものを。



各ロープ	通常		夏季		冬季	
六甲有馬ロープウェー	9:13	18:13	9:13	20:53	9:13	17:13
新神戸ロープウェー	9:30	17:30	9:30	21:00		
まやビューライン	9:20	17:40	9:20	21:00		
六甲ケーブル	7:10	21:10				
須磨浦ロープウェイ	10:00	18:00			10:00	17:00
書写山ロープウェイ	8:30	18:00			8:30	17:00
函館山ロープウェイ	10:00	21:00	10:00	22:00		
箱根ロープウェイ	8:45	17:15	8:45	17:30	9:15	17:15
長崎ロープウェイ	9:00	22:00				
長崎スカイウェイ	9:00	22:00			10:00	21:00

【参考資料】 他のロープウェー施設について - . 山上施設、乗入れ規制等・特色

各ロープ	山頂への乗入れ規制	駐車場	特色
六甲有馬ロープウェー		山上の各施設に駐車場有	
新神戸ロープウェー	一般車両は乗入れ規制		
まやビューライン			
六甲ケーブル		33台(無料)	六甲山への足として昭和7年に開業した歴史あるケーブルカー。六甲ケーブル下駅と六甲山頂駅を10分で結んでいる。車両は、平成11年に登場した3代目。欧州風のクラシックタイプと明治末の路面電車をイメージしたレトロタイプの2種が運行している。ともに貴賓室風の山上車と座席や床を天然木にし、天井をガラス張りにした展望車の2両編成。窓がないユニークなオープン型の車両なのでグリーンシーズンには実に爽快。
須磨浦ロープウェイ	車両乗入れ不可能	市営220台(有料)	山陽電車の須磨浦公園駅から約3分で海拔246メートルの鉢伏山から旗振山に広がる緑豊かな自然と東西南北の大展望が楽しめる須磨浦山上に。ロープウェイからカーレータへ、椅子が勾配25度の急斜面をゆっくりと登っていくと、山頂には回転展望閣があり旗振山までは観光リフトが谷を渡って、おとなも子どもも楽しめるサイクモルレール、チェーンタワー、ミニカーランドのあるのりものランドへ。<須磨浦遊園HPより>
書写山ロープウェイ	規制あり	乗用車(無料)273台、大型8台	書写山上の名刹・圓教寺とふもとを結ぶロープウェイ。山上駅から円教寺までは、山道を1.5kmほど歩く。市営バスとともに姫路市交通局の運営で、かつてはモノレールも運営していた。
函館山ロープウェイ	17時～22時マイカー規制	65台(別に市営58台)ともに無料	標高334m、津軽海峡に突き出し、函館市街を見下ろす位置にあるのが、函館山。函館山からの夜景は、ナポリ、香港と並ぶ世界3大夜景。この夜景を楽しむのに便利なのが、山麓と山頂を秒速7m、約3分で結ぶ、函館山ロープウェイ。山頂駅は展望台と一体になっており、展望台には、レストランとティールウンジがある。
箱根ロープウェイ		姥子・桃源谷に無料駐車場各30台有・大涌谷に県営駐車場有	早雲山から大涌谷(おおわくだに)、姥子(うばこ)を経て、芦ノ湖畔の桃源台まで、全長4000mにもおよぶロープウェイ。全線の所要は28分、最小48秒間隔で運転する。大涌谷にさしかかる手前では、ゴンドラの位置が地上から130mの高さになり、スリル満点。また大涌谷～桃源台間では、晴れた日にはゴンドラ進行方向に富士山を眺望する。
長崎ロープウェイ	稲佐山中腹にて規制(タクシー、身障者は通行可)	稲佐山中腹に500台の無料大駐車場有	長崎市街の北西部にそびえる標高333mの稲佐山と山麓の淵神社を結ぶロープウェイ。昭和34年に運行を開始した長崎ロープウェイは、淵神社駅と稲佐山駅の高度差301m、距離1096mを5分で登ってしまう。平成14年3月にリニューアルした2基のゴンドラには長崎の四季折々のイベントの絵が描かれている。5分間の空中遊覧の間は、ガイドが眼下に見える景色を解説してくれる。通年夜間営業が行われ、ゴンドラから1000万ドルといわれる見事な夜景を眺めることもできる。
			(長崎スカイウェイ)稲佐山8合目大駐車場と稲佐山山頂を結ぶゴンドラリフト。平成2年に誕生した新しいゴンドラで、車で稲佐山を目指す場合は、駐車場からこのスカイウェイに乗り換えて山頂展望台へ向かう。山頂まで乗入れられるのはタクシーのみとなっている。8合目にある稲佐山中腹駅と展望台近くにある稲佐山山頂駅の間、高度差69m、全長429mを3分で結んでいる。6人乗りなので空いているときは、グループごとに乗車が可能。また8合目の駐車場周辺には噴水公園、音楽堂、草スキー場などが整備されている。

(箱根ロープウェイ) 大部分が電車を利用して乗り場まで来る。箱根フリーパス  
特色は、観光情報サイト等より抜粋

## 【参考資料】 公社中期経営方針とロープウェー事業の関係

### 【公社全体】

(中期経営方針)

- ・市の要請や社会情勢の変化に柔軟に対応し、市と一体となった市民サービスの提供を行っていく。
- ・継続したサービスを提供していくためにも、経営基盤の安定化に努めていく。

(目標年度)

平成 17 年度～19 年度(3 年間)

(収支目標)

計画期間(平成 17 年度～19 年度)において、公社全体で 5 億円の利益を確保する。

《内訳》

(単位:百万円)

事業名	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
1 開発及び開発関連事業	69	0	3
2 都市再開発関連事業	293	290	158
3 都市交通施設関連事業	111	150	157
4 教育施設整備事業	24	45	0
5 鋼索鉄道事業、索道事業及び観光レクリエーション施設関連事業	222	151	120
内 ロープウェー事業	387	316	285
6 公益施設等関連事業	167	191	95
7 下水道関連事業	106	122	144
8 その他事業	9	1	2
合 計	373	645	432
一般管理費	348	312	288
<b>損 益</b>	<b>25</b>	<b>333</b>	<b>144</b>

なお、土地開発公社については、一般管理費を含めた収支均衡を目指す。

計 5 億円の利益確保

### 【ロープウェー事業について】

計画期間(平成 17 年度～19 年度)内に、赤字を 3 億円以下に圧縮する。

( 収支目標 )

(単位:百万円)

年度	17	18	19	
収入	432	432	432	乗客目標 : 97.2 万人
支出	819	748	717	経費削減 : H17 人件費 × 0.7、H17 委託料 × 1.3 or 1.1 H17 人件費 × 0.7、H17 委託料 × 1.3 or 1.1
粗利	387	316	285	損益目標 : 赤字額を 3 億円以下に圧縮する

( 目標設定値 )

乗客数目標 97.2 万人、収入 432 百万 (H17 度～)

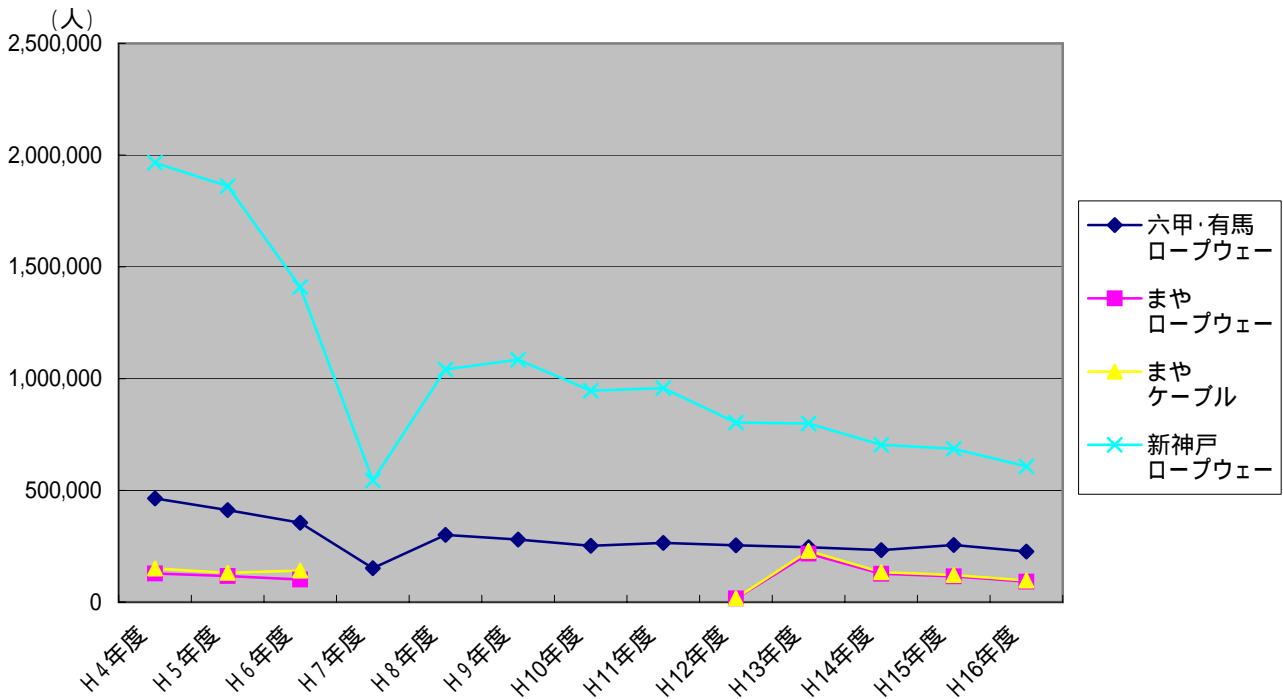
- ・新神戸 623,500 人 (「神戸夢風船&クルーズチケット」等の企画により増を目指す)
- ・まやロープ 100,000 人 (「Mt.摩耶 星と光の祭典」等の企画により増を目指す)
- ・まやケーブル 105,500 人
- ・六甲有馬 143,000 人 (有馬日帰り温泉提携等の企画により増を目指す)

経費削減目標

- ・まやケーブル除く各線 人件費 : 対前年 0.7、委託料 : 対前年 1.3
- ・まやケーブル 人件費 : 対前年 0.7、委託料 : 対前年 1.1

【参考資料】 乗客者数の推移・収支の推移

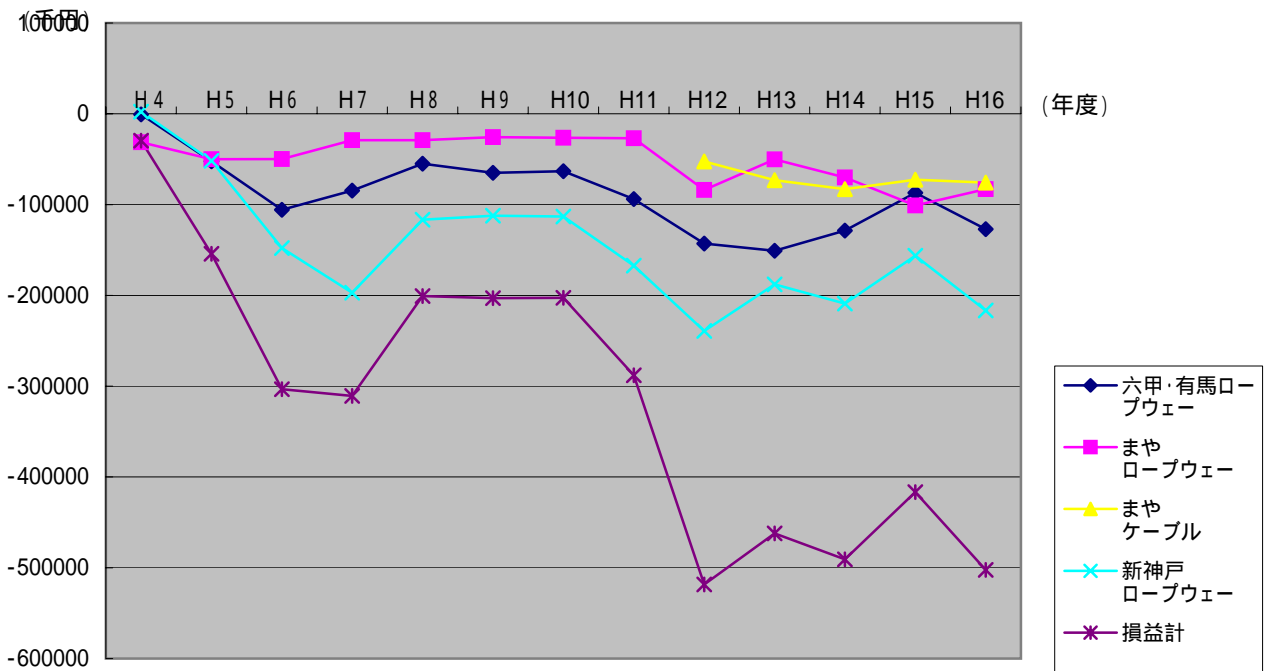
乗客者数の推移



【参考】(ピーク時の乗客者数)	
六甲有馬ロープウェー	501,347人(昭和49年度)
まやビューライン(ロープ・ケーブル)	991,762人(昭和31年度)
新神戸ロープウェー	1,965,820人(平成4年度)

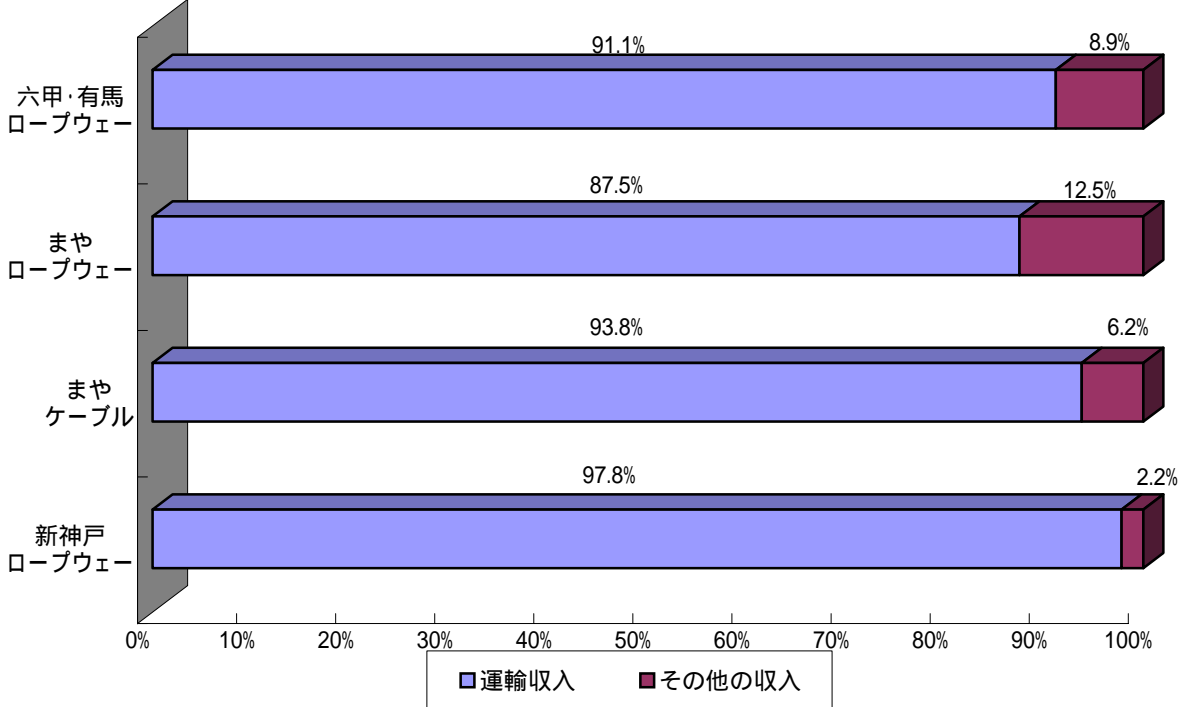
表六甲線については、震災後、平成7年10月7日より運行を再開したが、平成16年12月19日より運休中。  
 まやロープウェーについては、震災により、平成7年1月17日に休止。  
 まやケーブルを六甲摩耶鉄道(株)から移譲後、ロープと一体のまやビューラインとして、平成13年3月17日運行再開。  
 まやケーブルの震災前(平成4～6年度)の乗客者数については、六甲摩耶鉄道(株)に確認。

収支の推移

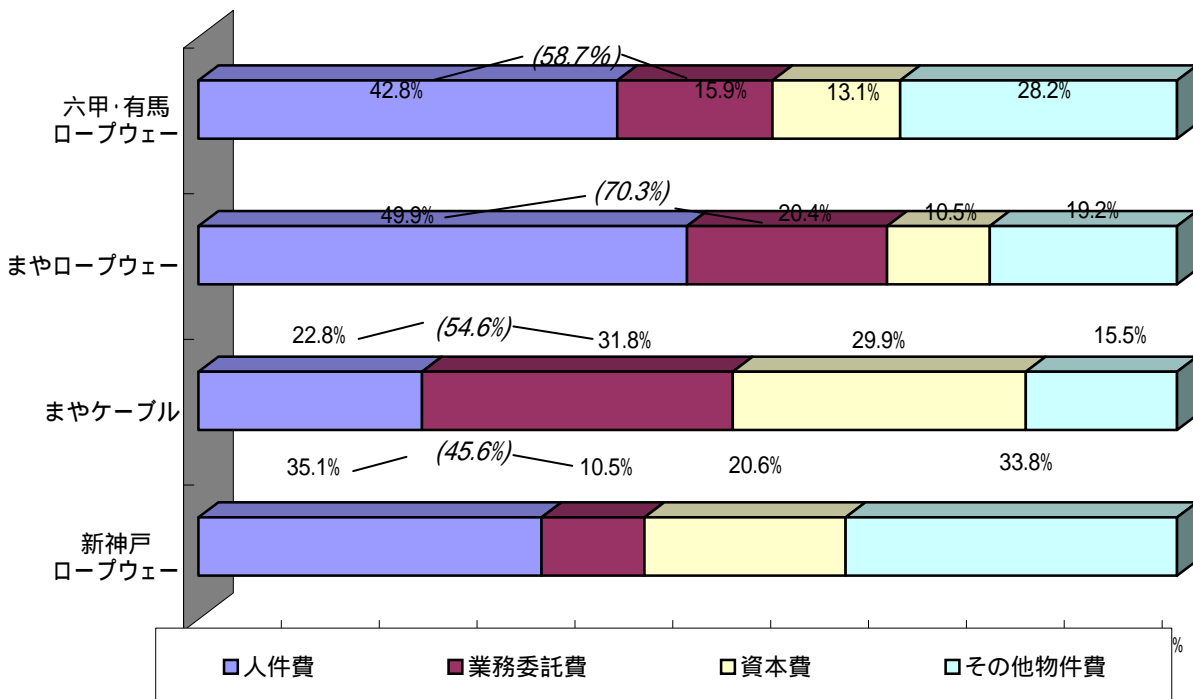


【参考資料】 収入の内訳（構成比）・支出の内訳（構成比）

公社ロープウェー・ケーブル事業における収入の内訳（構成比）



公社ロープウェー・ケーブル事業における支出の内訳（構成比）



平成16年度決算ベース

上記グラフ(支出の内訳)中

- ・「資本費」については、「公租公課」「減価償却」「支払利息」を示す。
- ・「その他物件費」については、「人件費」「業務委託費」「公租公課」「減価償却」「支払利息」以外を示す。
- ・「人件費」と「業務委託費」の間の斜字体( )の数字は、実質的な人件費としての割合を示す。

# 【参考資料】 乗客者アンケート結果（分析）

## 乗客者アンケート結果（分析）

（アンケート実施日）平成17年10月21日（金）～23日（日）の3日間

（配布場所）六甲有馬：有馬温泉駅及び六甲山頂駅 まや：摩耶ケーブル駅 新神戸：北野1丁目駅

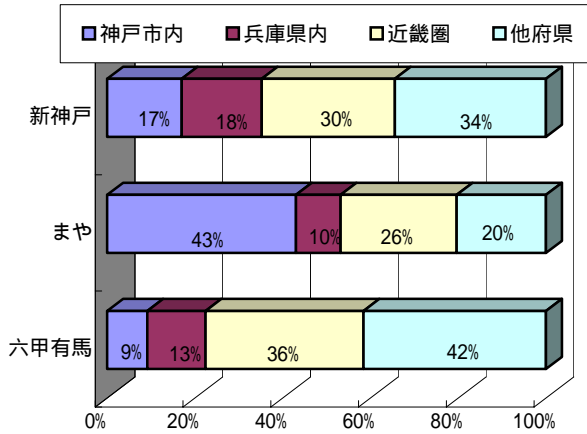
（回収率）

・六甲有馬	配布 1,008枚、回収 964枚、	回収率 95.6%
・まや	配布 390枚、回収 344枚、	回収率 88.2%
・新神戸	配布 3,663枚、回収2,792枚、	回収率 76.2%

全体 配布 5,061枚、回収4,100枚、  
回収率 81.0%

（グラフ中の%の数字は、全体の構成比を示す。）

### 1. あなたのお住まいはどちらですか？

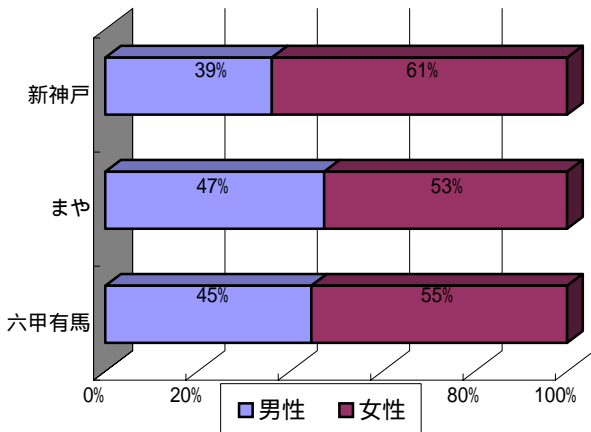


新神戸：「他府県」と「近畿圏」をあわせた県外からの割合が6割を超えているものの「市内」と「県内」はともに2割未満にとどまっているため、特に「市内」からの誘客に努める必要がある。

まや：「市内」の割合が高く、「県内」とあわせると過半数を占めていることから、地域に密着した施設として更に地元や近郊からの乗客増対策が必要である。

六甲有馬：県外が約8割を占めるが、「市内」の割合は1割にも満たないため、市民や登山客・ハイカー等の入山人口増に向けて六甲山地域全体の取り組みが必要である。

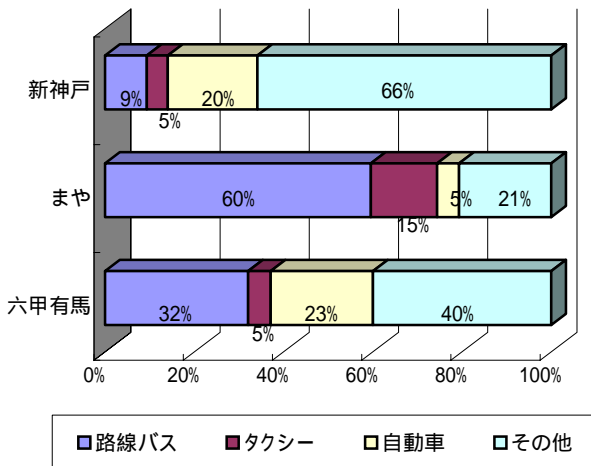
### 2. あなたの性別は？



新神戸：女性が6割を超えていることから、新神戸は女性にとって魅力ある企画を更に打ち出すことが有効であると考えられる。

まや： } 男女の割合にさほど大きな差は見られない。  
六甲有馬 }

### 3. 乗り場までどのようにして来られましたか？

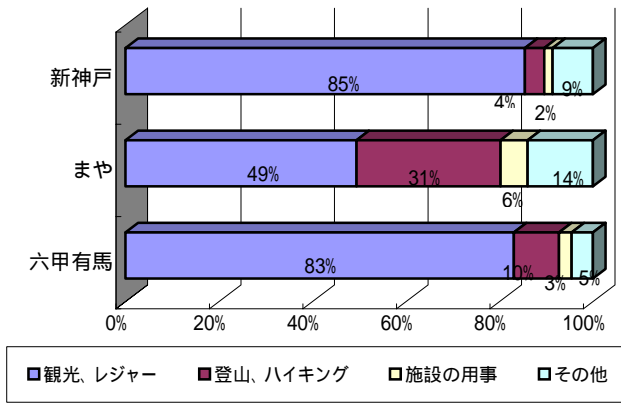


新神戸：「その他」が約7割と最も大きく、市営地下鉄が徒歩での来場が推定される。また、「自動車」の割合も2割を占めることから、周辺駐車場の更なる連携を図る必要があると考えられる。

まや：「路線バス」が6割と最も多いが、他の3線と比較すると「タクシー」の割合も大きく、市街地からのアクセスが悪いことを物語っている。路線バスの増便とともに、専用駐車場の整備についても検討する必要があると考えられる。

六甲有馬：「その他」が4割と最も大きく、「路線バス」が3割程度を占めている。有馬温泉から六甲山頂へは旅館等から徒歩で、六甲山頂から有馬温泉へは「路線バス」でアクセスしているものと推定される。「路線バス」の割合が大きいのは、表線休止に際して、山上循環バスを六甲山頂駅に乗り入れることにより、交通の利便性向上の効果が現れていると思われる。

#### 4 今回のご乗車の目的は？

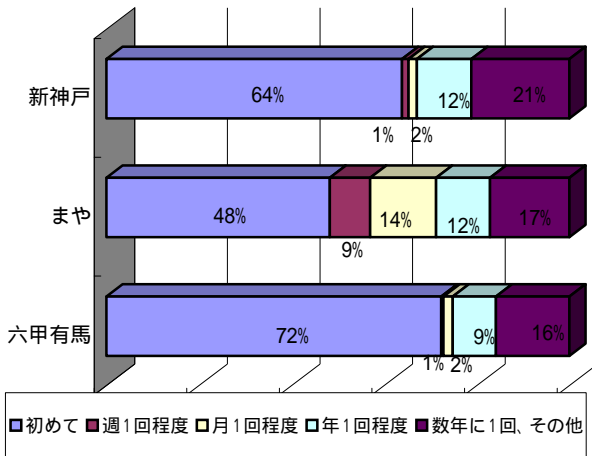


新神戸：「観光、レジャー」が約9割を占めていることから、ハーブ園の観光施設としての魅力アップが望まれる。

まや：「観光、レジャー」が5割程度で、「登山、ハイキング」が3割を超えていることから、山上施設の魅力アップとともに、登山客やハイカーが楽しめる歩道等の整備や魅力あるイベント企画が必要であると考えられる。

六甲有馬：新神戸と同様に「観光、レジャー」が約8割を占めていることから、六甲山上施設や有馬温泉の魅力度がロープウェー乗客数の増減に大きな影響を及ぼす要因であると考えられる。山上施設と有馬温泉の更なる魅力アップが望まれる。

#### 5 どれくらい乗られますか？



新神戸：「初めて」が6割を超えているが、「週1回」や「月1回」はほとんどなく「数年に1回、その他」も2割を超えている。山上施設であるハーブ園が都心にある身近な観光施設としての工夫に努めることによりリピーターの比率を高めていく必要がある。

まや：「初めて」が5割を切り、他の2線と比較すると絶対数は小さいものの「月1回」または「週1回」の割合が高い。登山客やハイカーの割合が比較的高い結果であると思われるため、地域に密着し、対象を絞った企画が必要であると考えられる。

六甲有馬：3線の中では「初めて」が7割を超え、最も高い割合を示している。「週1回」や「月1回」はほとんどなく「数年に1回、その他」が2割近くを占めていることから、リピーターを増やすことを目的として市民や近隣住民にもっと山に親しんでもらう仕掛けづくりが必要である。

### 総括

新神戸：3線の中では新神戸が観光・レジャー目的の割合が最も高いものの、市内や近隣からの乗客数の割合は大きくなく、また都心にある施設であるにもかかわらずリピーターの割合が低い。周辺駐車場との更なる連携を図ることや女性をターゲットにした企画・イベント開催に努めることも重要であるが、ハーブ園そのものの魅力アップが最大の乗客増対策であると考えられる。

まや：登山・ハイキングを目的とする割合や市内の乗客の割合が比較的高いが、乗客数そのものが極めて少ないことから、地域に密着した市民の山へのアクセスとして路線バスの増便・専用駐車場の整備等の市街地からのアクセス改善を図るとともに、登山客やハイカーを対象とした魅力あるイベント企画が必要であると考えられる。

六甲有馬：観光・レジャー目的の割合が高く、県外からの集客率は最も高いが、市内からの集客割合は極めて低くリピーターは非常に少ない。観光地としての六甲山全体を親しんでもらう仕掛けづくりが必要であると考えられる。

## 【参考資料 委員会名簿・委員会の開催経緯】

### ロープウェー事業あり方検討委員会委員

(各分野とも五十音順、敬称略)

学識経験者等	岡村 修	公認会計士・税理士	
	貴多野 乃武次	阪南大学国際コミュニケーション学部教授	
市民・業界代表	○田中 敦	関西学院大学経済学部教授	
	浅木 隆子	北野・山本地区をまもり、そだてる会会長	
	伊藤 浄巖	摩耶協議会会長	
	今西 淳二	六甲摩耶観光推進協議会会長	
	玉田 はる代	摩耶山を守ろう会会長	
	當谷 正幸	(社)有馬温泉観光協会会長	
	森崎 清登	六甲山と市民のネットワーク副理事長	
	行政	井村 幹雄	神戸交通振興株式会社代表取締役社長
		南野 誠二	神戸市中央区長
		町本 欣信	神戸市生活文化観光局長・観光監
神戸市都市整備公社	三好 正英	神戸市灘区長	
	橋口 秀志	専務理事	
	樋口 年邦	理事、ロープウェー事業部長	

( は委員長、○は副委員長を示す。)

(15名)

### 検討委員会の開催経緯

○第1回委員会	(平成17年8月2日開催)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・委員会の趣旨及びロープウェー事業の現状についての説明</li> <li>・意見交換</li> </ul>	
○第2回委員会	(平成17年9月15日開催)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市における観光行政の現状等の説明</li> <li>・各路線ごとの具体的運営体制・営業内容等の説明、他のロープウェー施設について説明</li> <li>・意見交換</li> <li>・現地視察 まやビューライン</li> </ul>	
○第3回委員会	(平成17年11月10日開催)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・各路線ごとの経営改善策、方向性について</li> <li>・意見交換</li> </ul>	
○第4回委員会	(平成17年12月20日開催)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・委員会報告書(案)について</li> <li>・意見交換</li> </ul>	