

# 社会資本総合整備計画 事後評価書

計画の名称	3 駅アクセスを向上させ、鉄道駅を中心としたにぎわいのあるまちづくり																											
計画の期間	平成25年度～平成29年度(5年間)(H26年度に廃止)					交付対象	神戸市																					
計画の目標	緊急輸送道路を含む幹線道路ネットワークの整備、駅前広場や自由通路等の整備を進め、交通結節機能を強化し、駅アクセスを向上させ、鉄道駅を中心としたにぎわいのあるまちづくりの実現をめざす。																											
計画の成果目標(定量的指標)	①事業対象駅の利用者増加率 ②事業対象駅周辺(半径500m以内)の人口増加率 事業対象駅:JR摂津本山駅、神鉄大池駅																											
定量的指標の定義及び算定式	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">定量的指標の現況値及び目標値</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>当初現況値 (H25当初)</th> <th>中間目標値 (H27末)</th> <th>最終目標値 (H29末)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 事業対象駅の利用者増加率 { (H29事業対象駅の乗降客数) / (H23事業対象駅の乗降客数) - 1 } × 100</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">2%</td> <td style="text-align: center;">4%</td> <td rowspan="2">本整備計画は平成26年度に廃止しており、神戸三田線(大池)外2線については、平成27年度より社会資本整備計画「安全・安心を守るまちづくり」に移行している。</td> </tr> <tr> <td>② 事業対象駅周辺(半径500m以内)の人口増加率 { (H29事業対象駅周辺の人口) / (H23事業対象駅周辺の人口) - 1 } × 100</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">2%</td> <td style="text-align: center;">4%</td> </tr> </tbody> </table>												定量的指標の現況値及び目標値			備考	当初現況値 (H25当初)	中間目標値 (H27末)	最終目標値 (H29末)	① 事業対象駅の利用者増加率 { (H29事業対象駅の乗降客数) / (H23事業対象駅の乗降客数) - 1 } × 100	-	2%	4%	本整備計画は平成26年度に廃止しており、神戸三田線(大池)外2線については、平成27年度より社会資本整備計画「安全・安心を守るまちづくり」に移行している。	② 事業対象駅周辺(半径500m以内)の人口増加率 { (H29事業対象駅周辺の人口) / (H23事業対象駅周辺の人口) - 1 } × 100	-	2%	4%
	定量的指標の現況値及び目標値			備考																								
	当初現況値 (H25当初)	中間目標値 (H27末)	最終目標値 (H29末)																									
① 事業対象駅の利用者増加率 { (H29事業対象駅の乗降客数) / (H23事業対象駅の乗降客数) - 1 } × 100	-	2%	4%	本整備計画は平成26年度に廃止しており、神戸三田線(大池)外2線については、平成27年度より社会資本整備計画「安全・安心を守るまちづくり」に移行している。																								
② 事業対象駅周辺(半径500m以内)の人口増加率 { (H29事業対象駅周辺の人口) / (H23事業対象駅周辺の人口) - 1 } × 100	-	2%	4%																									
全体事業費	合計(A+B+C)	2,320百万円	A	820百万円	B	1,500百万円	C	0百万円	効果促進事業費の割合 C / (A+B+C)	0.0%																		

## 事後評価(中間評価)

○事後評価(中間評価)の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
平成30年度 神戸市建設事業外部評価委員会	第1回委員会:平成30年8月28日、第2回委員会:平成30年10月30日
	公表の方法
	神戸市ホームページ掲載

### 1. 交付対象事業の進捗状況

交付対象事業																	
A 基幹事業																	
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接/間接	事業者	道路種別	省略工種	要素となる事業名(事業箇所)	事業内容(延長・面積等)	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	備考
											H25	H26	H27	H28	H29		
3-A1	街路	一般	神戸市	直接	神戸市	S街路	改築	神戸三田線(大池)外2線	交通結節点改善 L=0.3km	神戸市						800	
3-A2	街路	一般	神戸市	直接	神戸市	S街路	改築	山手幹線(岡本)	交通結節点改善 L=0.3km	神戸市						20	
小計(道路事業)											820						
B 関連社会資本整備事業																	
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接/間接	事業者	省略工種	要素となる事業名	事業内容(延長・面積等)	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	備考	
										H25	H26	H27	H28	H29			
3-B1	街路	一般	神戸市	間接	JR西日本	S街路	改築	摂津本山駅線	自由通路整備 L=0.3km	港湾・地区名 神戸市						1,500	
合計											1,500						
番号	一体的に実施することにより期待される効果												備考				
1-B1-1	摂津本山駅のバリアフリー化を道路事業(山手幹線)とあわせて行うことにより、山手幹線との交通結節機能改善とにぎわいのあるまちづくりの実現を目指す。																

C 効果促進事業																
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接 間接	事業者	省略 工種	要素となる事業名	事業内容	市町村名 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	備考
										H22	H23	H24	H25	H26		
										合計						
番号	一体的に実施することにより期待される効果														備考	

※交付対象事業については、できるだけ個別路線ごとに記載すること。

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I 定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点の改善を行うことで、安心して利用できる鉄道駅となったが、人口減少、特に生産年齢人口の減少が見られるなか、鉄道駅利用者の増加は限定的である。</li> <li>鉄道駅を中心としたにぎわいのあるまちづくりを図るため、駅前広場、自由通路、アクセス道路の整備を行ったが、人口減少が進む昨今では、駅周辺の人口の増加は限定的である。</li> </ul>
--------------------------------	---

II 定量的指標の達成状況	指標①（事業対象駅の利用者増加率）	最終目標値	4%	目標値と実績値に差が出た要因	<p>（大池駅） 大池駅周辺は1960年代に入居開始した団地であり、近年は同時期に開発された団地同様に、人口減少・少子高齢化が進んでいることが大池駅の利用者数にも影響を及ぼしているものと思われる。ただし、大池駅周辺整備は平成29年度に完成したばかりであることから、今後数年間の動向を注視する必要がある。</p> <p>（摂津本山駅） 摂津本山駅周辺は、既に市街化が進み開発の余地がない状況であり、事業期間中も駅周辺で大きな土地利用の変化が無かったことから、駅利用者数、駅周辺人口ともに横ばいの推移を見せたものと思われる。</p>	
		最終実績値	（大池駅） -4.71% （摂津本山駅） +0.20%			
	指標②（事業対象駅周辺（半径500m以内）の人口増加率）	最終目標値	4%			
		最終実績値	（大池駅） -6.30% （摂津本山駅） +1.32%			
						目標値と実績値に差が出た要因

III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況 （必要に応じて記述）	<p>（神戸三田線（大池）外2線） 道路幅員が狭く、交通量の多い幹線道路である神戸三田線は、歩道が確保されておらず歩行者の通行が極めて困難であったが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>十分な幅員の歩道を整備することで、歩行者の安全性が飛躍的に向上した</li> <li>道路の拡幅と線形の改良により、自動車交通の安全性と円滑性が向上した</li> <li>併せて整備した大池駅1号線及び2号線による狭隘な生活道路の改善により、防災性、駅へのアクセス性、歩行者の安全性が向上した</li> </ul> <p>また、沿道整備街路事業の採用により宅地が整形化され、駅前にふさわしい土地利用が可能となった</p> <p>（摂津本山） バリアフリー化されていない狭隘で老朽化した横断歩道橋のみであった南北歩行者動線が、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの設置によりバリアフリー化されるとともに、併せて設置したエスカレーターにより、上下移動の快適性や利便性が向上した</li> <li>十分な幅員の自由通路と駅前広場の整備により、交通結節機能が改善されるとともに、歩行快適性が向上し、自由通路の通過人数が増えた。</li> <li>摂津本山駅線の整備に合わせた駅舎の橋上化や店舗等の整備により、鉄道利用者の利便性や快適性が向上した</li> </ul> <p>また、新たな駅舎の建築や駅前広場の整備により駅前の景観が向上し、まちのシンボルとなる空間が創出された。</p>
--	---

3. 特記事項（今後の方針等）

神戸三田線は兵庫区から北区を結び、三田市に至る延長約26kmの都市計画道路である。自動車交通の円滑化、歩行者の安全性の向上を図るため、現在、当該区間を含めた大池工区のほか、有馬口工区、日下部工区の整備を進めている。