

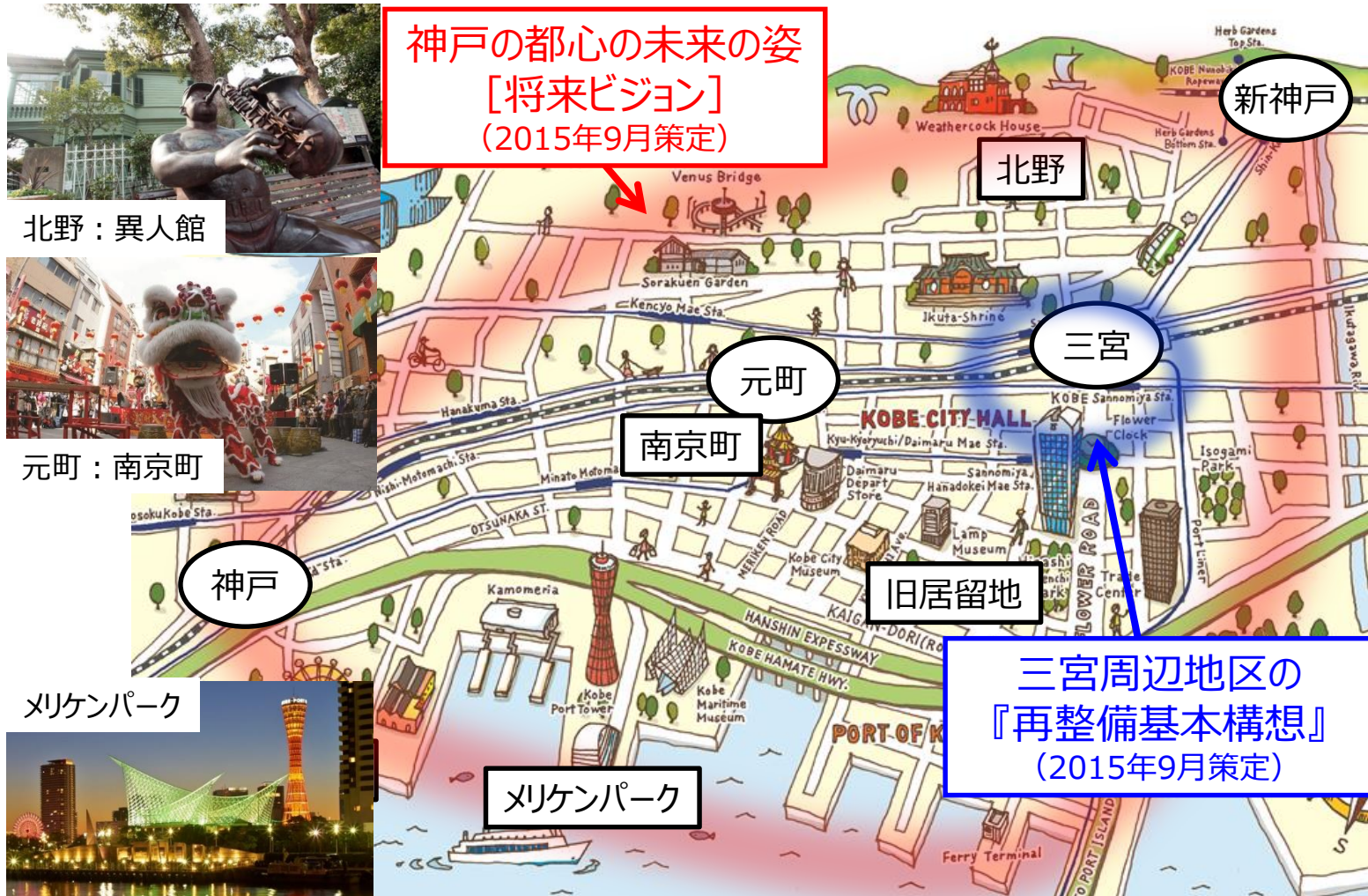
国際競争拠点都市整備事業 (神戸都心・臨海地域)

都市局 都心再整備本部 都心三宮再整備課

1. はじめに

2

「将来ビジョン」と『再整備基本構想』



1. はじめに

神戸三宮「えき～まち空間」基本計画

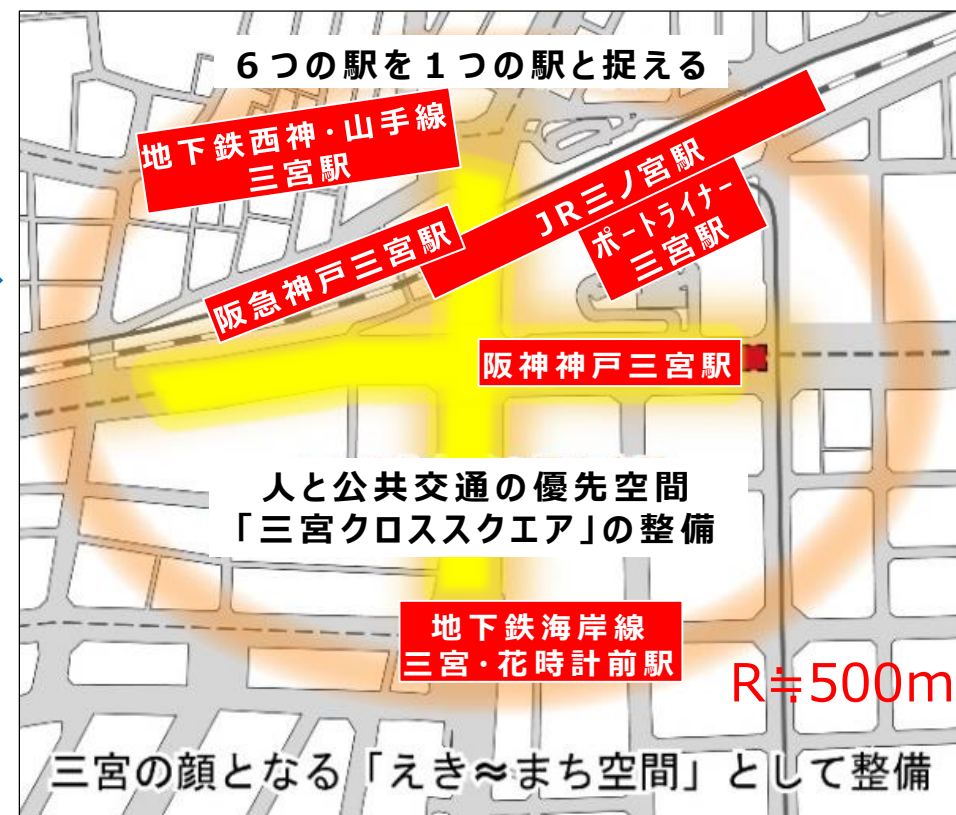
三宮周辺地区の課題

- ・乗り換えがわかりにくい
- ・駅と周辺のまちのつながりが弱い
- ・駅前に人のための広場空間が不足

など



「人の活動」が生まれる場所⇒人中心の空間整備



「えき～まち空間」の目標像

- ① 三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間
- ② 「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間
- ③ 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間

1. はじめに

都心三宮再整備に関わる事業

2. 国際競争拠点都市整備事業

5

国際競争拠点都市整備事業(公共公益施設整備型)



目的

成長著しい中国、シンガポール等に比べ、アジアでの経済社会における地位が急激に低下しつつある我が国の大都市において、公共公益施設の整備等により、交通利便性や業務機能の集積の程度が高く、経済活動が活発なビジネス拠点となる地域を形成し、大都市の国際競争力の強化を図る。

概要

公共公益施設の整備等により大都市の国際競争力の強化を図ることが特に有効な地域(都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定される地域)において、地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を重点的かつ集中的に支援。

～特定都市再生緊急整備地域～

・札幌都心地域 ・仙台都心地域 ・東京都心・臨海地域 ・新宿駅周辺地域 ・渋谷駅周辺地域 ・品川駅・田町駅周辺地域
・池袋駅周辺地域 ・横浜都心・臨海地域 ・羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域 ・名古屋駅周辺・伏見・栄地域 ・大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域 ・大阪コスモスクエア駅周辺地域 ・神戸都心・臨海地域 ・広島都心地域 ・福岡都心地域

補助対象等

■補助対象事業

都市の国際競争力強化につながる都市開発事業に関連して必要となる以下の公共公益施設の整備等の事業

- ①道路 ※高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道を除く
- ②鉄道施設 ③バス高速輸送システム(BRT) ④バスターミナル
- ⑤鉄道駅周辺施設 ⑥市街地再開発事業 ⑦土地区画整理事業
- ⑧史跡等一体都市開発事業
- ⑨①～⑧と一体的に整備する情報化基盤施設の整備

■補助対象事業者

地方公共団体、都市再生機構、法律に基づく協議会(間接補助も可)

■補助率

1/2 または 1/3

うめきた地区(大阪府)

完成イメージ



2. 国際競争拠点都市整備事業

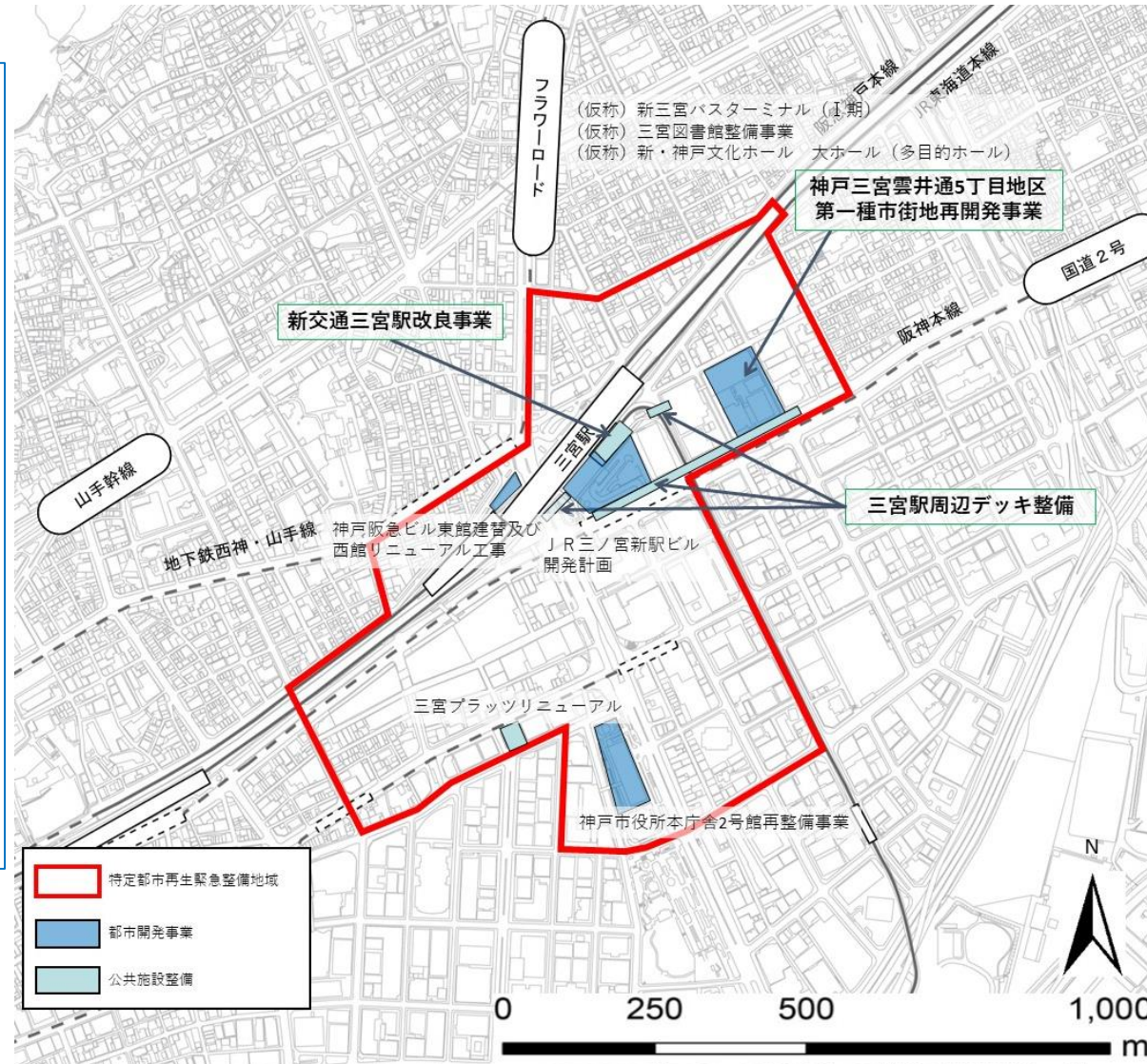
6

国際競争拠点都市整備事業計画

➤ 国際競争力の強化

- ・神戸空港や他都市との各交通手段の乗り換え利便性の向上や、バスターミナル等の交通結節機能の強化を図る。
- ・歩行者動線の改善や強化により、回遊性の向上を図る。
- ・業務・商業・文化・交流・宿泊等の多様で高度な都市機能の集積を図る。
- ・優れた都市空間の形成により、国内外から多様なクリエイティブ人材と企業等呼び込み、異分野間の交流と融合による技術革新、新たな価値創造と新産業の創出の促進を図る。

- 事業期間: 令和元年度～令和16年度※
※事業再評価時: 令和11年度



各事業の概要及び再評価項目

I .新交通三宮駅改良事業

都市局 未来都市推進課

1. 事業概要

2

事業名

- 新交通三宮駅改良事業

事業期間

- 令和元年度～令和11年度※
(2019年度) (2029年度)

※事業再評価時:令和9年度

事業の目的

- 朝ラッシュ時間帯を中心に多数の乗車待ち列が発生している三宮駅において、ホーム上の滞留空間の拡大を目的としたホームの拡張、乗り換え動線等の短縮を目的とした西改札の新設を実施し、拠点駅の安全性・快適性・利便性の向上を行う。
- 上記、拠点駅の安全性・快適性・利便性の向上に伴い、関西国際空港への高速線であるベイシャトルや神戸空港までのアクセス環境の改善を行う。



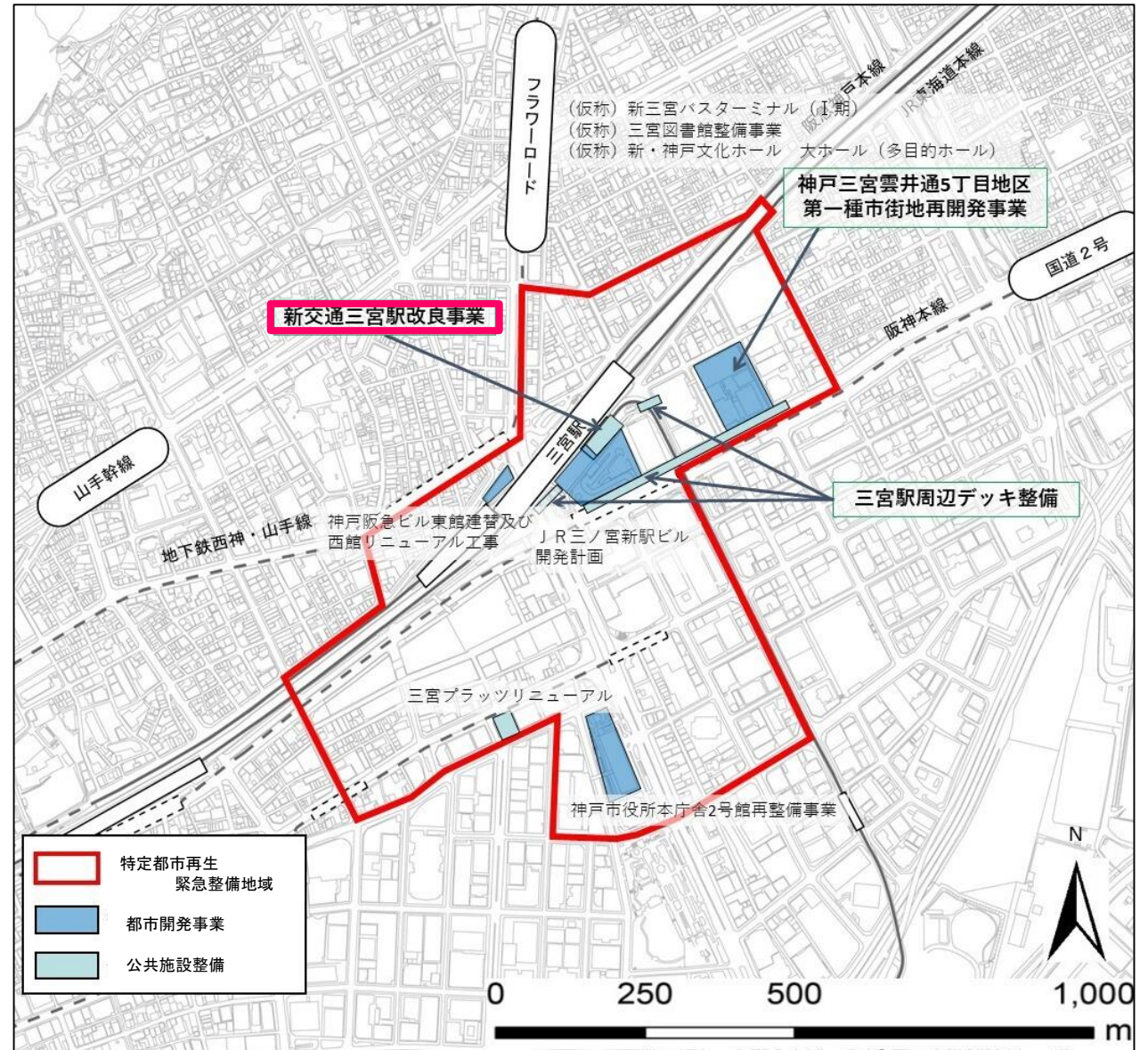
三宮駅混雑状況(朝ラッシュ時間帯)

1. 事業概要

3

位置図

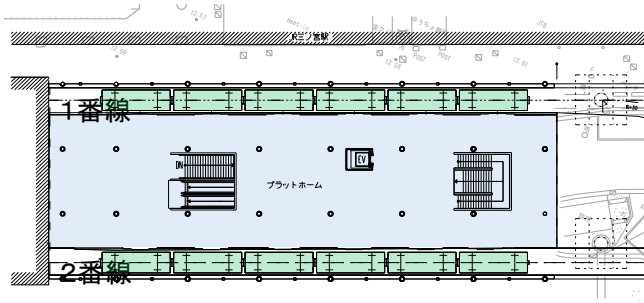
当該箇所



1. 事業概要

4

【現況】



整備内容

①西改札の新設 (R7追加)

②ホーム拡張

【現況60mのホームを東側へ25m拡張】

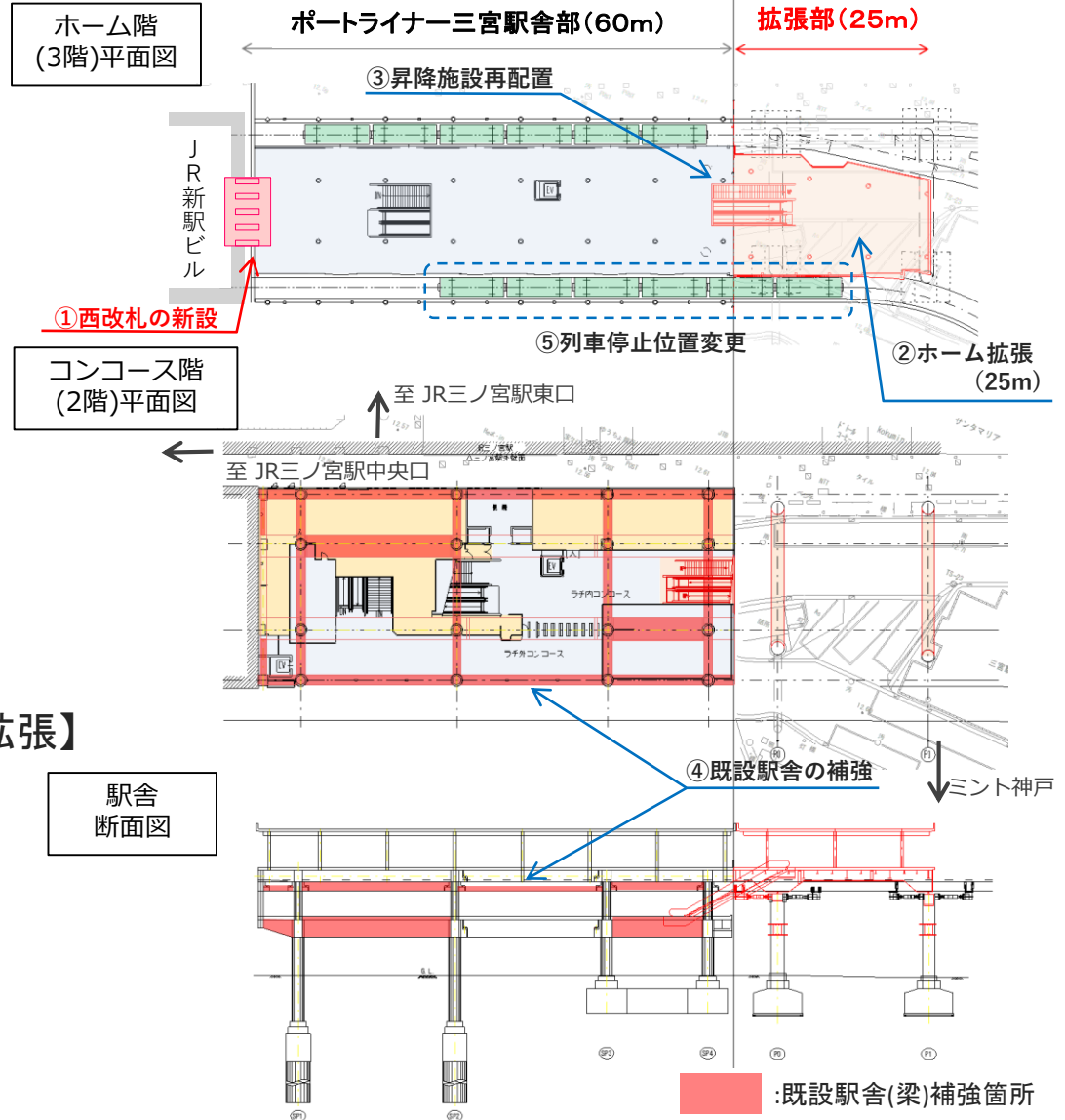
③昇降施設再配置

【階段直線化・エスカレータ設置】

④既設駅舎の補強

⑤列車停止位置変更

【整備計画】



2. 概要説明

5

事業の経緯と今後のスケジュール

- 令和元年度 事業採択（国際競争拠点都市整備事業）
- 令和7年度 工事着手
- 令和11年度末 ホーム拡張部供用開始予定
- 令和11年度 西改札供用開始（JR新駅ビル開業と同時）



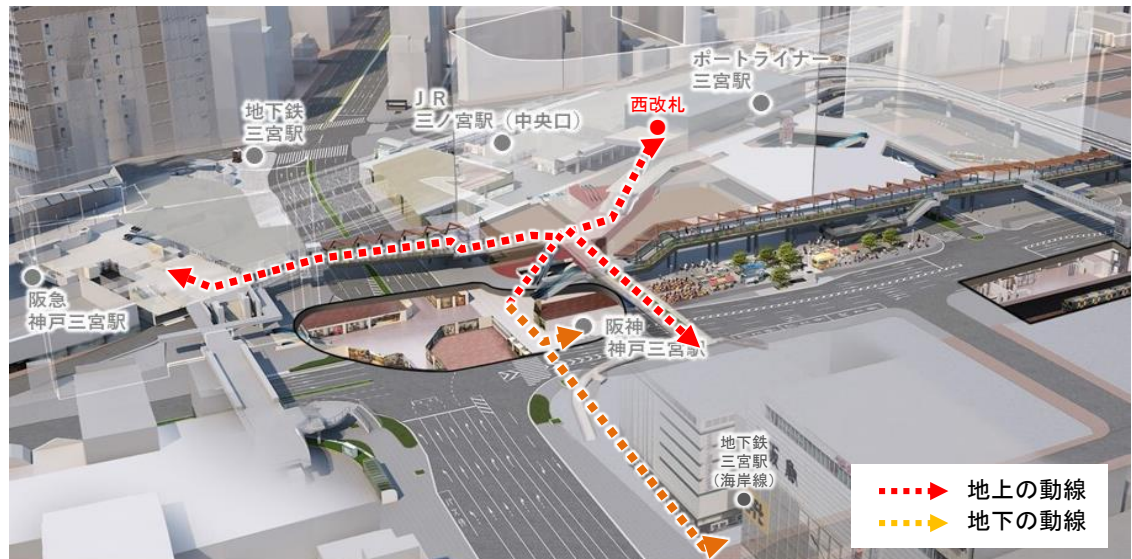
神戸空港国際定期便就航

		H30年度 2018年度	R元年度 2019年度	R2年度 2020年度	R3年度 2021年度	R4年度 2022年度	R5年度 2023年度	R6年度 2024年度	R7年度 2025年度	R8年度 2026年度	R9年度 2027年度	R10年度 2028年度	R11年度 2029年度	R12年度 2030年度
手続き等			★ 事業採択											★ 西改札供用開始 ホーム拡張部供用開始
検討設計			計画検討・詳細設計						詳細設計（西改札）					
関係者協議				関係者（神戸新交通・JR・バス事業者・地元等）協議										
工事	駅舎補強								駅舎補強					
	ホーム拡張								ホーム拡張					
	列車停止位置変更										列車停止位置変更			
	西改札新設											西改札新設		
JR新駅ビル							準備工事		設計・工事				★開業予定	

2. 概要説明

西改札の新設(R7追加事業)

- 新交通三宮駅の西側においてJR新駅ビル事業が進められており、令和11年度の開業が予定されている。
- JR新駅ビル事業は、ビル内に公共動線を確保(エスカレーターやエレベーターの設置含む)し、周辺の整備とあわせて乗り換え動線の強化に寄与する計画となっている。
- 新交通三宮駅ホーム階の西側に改札を新設し、JR新駅ビルと接続することで、駅より西側エリアへのアクセス性が向上し、新交通三宮駅利用者の利便性が向上することが期待される。



2. 概要説明

7

事業計画の変更内容

前回事業評価時計画(R5年時点)	現計画(R7年変更)	変更の理由
①(西改札の設置(構想段階))	①西改札設置	協議が整ったため追加
②ホーム拡張	②ホーム拡張	(変更なし)
③昇降設備再配置	③昇降設備再配置	(変更なし)
④既存駅舎の補強	④既存駅舎の補強	(変更なし)
⑤列車停止位置の変更	⑤列車停止位置の変更	事業費削減のため、 R11年度末に変更

2. 概要説明

8

事業計画の変更内容

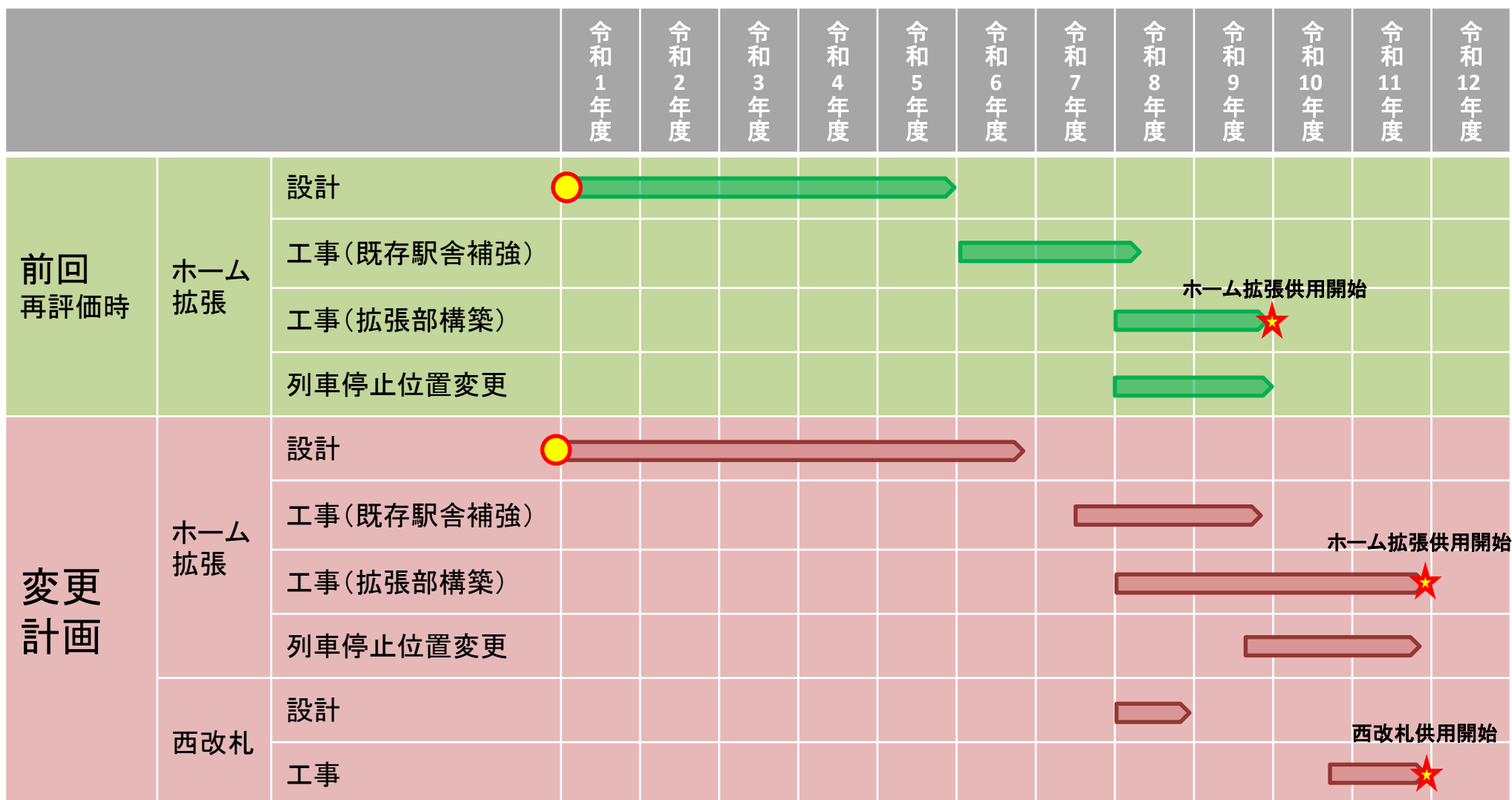
事業内容	前回評価時	今回	事業費増減	変更理由
①西改札の設置	—	7.8億円	+7.8億円	・新規追加
②ホーム拡張	12.5億円	17.3億円	+4.8億円	・関係機関協議による施工計画変更に伴う増額 ・設計進捗による施工計画変更に伴う増額
③昇降設備再配置	1.0億円	3.2億円	+2.2億円	・関係機関協議による施工計画変更に伴う増額
④既存駅舎の補強	9.2億円	13.2億円	+4.0億円	・設計進捗による施工計画変更に伴う増額
⑤列車停止位置の変更	4.4億円	3.6億円	-0.8億円	・関係機関協議による計画変更に伴う減額
⑥その他(設計費等)	2.9億円	4.5億円	+1.6億円	・関係機関協議による計画変更に伴う設計費増額 ・西改札新規追加に伴う設計費増額
⑦物価・人件費高騰	—	2.7億円	+2.7億円	・前回評価時からの物価等高騰に伴う増額
事業費合計	30.0億円	52.3億円	+22.3億円	

2. 概要説明

9

事業計画の変更(工程)

●:事業採択 ★:工事完了(供用開始)



3. 事業効果の検証

10

事業効果

アクセス環境の改善による国際競争力の強化

【課題】

利用者数に対しホームが狭く、朝ピーク時間帯を中心に多数の乗車待ち列が発生し、ホーム上が混雑している。

ホーム拡張整備により滞留空間を拡大させ、利便性・快適性の向上を図る。

また、東側昇降設備としてエスカレーターを新設することや、2番線列車停止位置を変更し、三宮駅～隣駅の所要時間の短縮を図ることで、更なる利便性・快適性の向上を図る。

新交通三宮駅の改良を行うことで、将来国際化が予定されている神戸空港や、神戸空港からベイシヤトル経由でアクセスできる関西国際空港へのアクセス環境を改善させ、国際競争力強化へとつなげる。



混雑しているホームの現状



ホーム拡張のイメージ



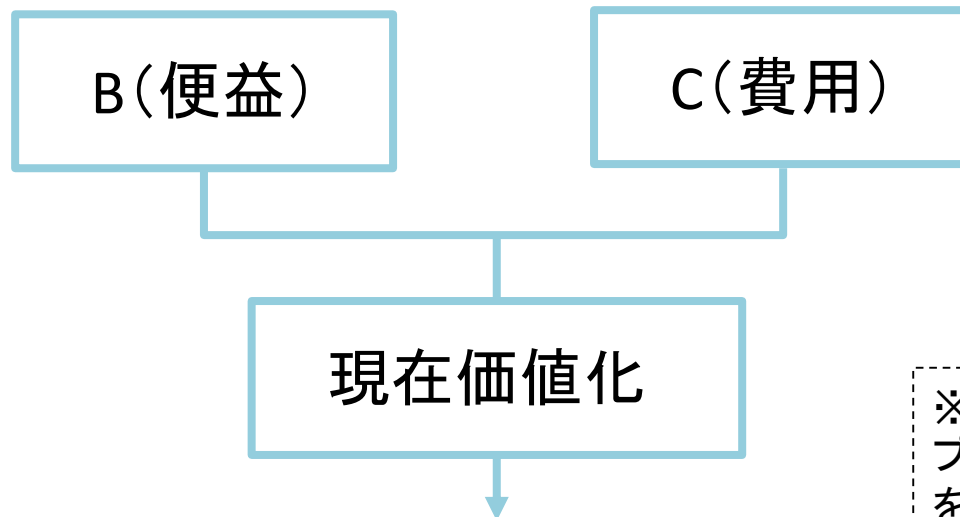
3. 事業効果の検証

11

費用便益分析(考え方)

費用便益分析によって、社会的な視点からの事業効率性を評価する。費用便益分析は、事業実施によって発現する効果のうち、貨幣換算可能なものを対象に便益として計上した上で、事業における建設投資額等の費用と比較するものである。

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版※」



- ・基準年次は令和7年度とする
- ・検討年数は50年とする
- ・現在価値化を行うための社会的割引率は4%とする
(参考値として社会的割引率2%と1%の場合も算出する)

※今回の費用便益分析に当たっては基本的に「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」を参照しているが、本マニュアルの記載に基づき、一部他マニュアル(「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」)を参照としている。

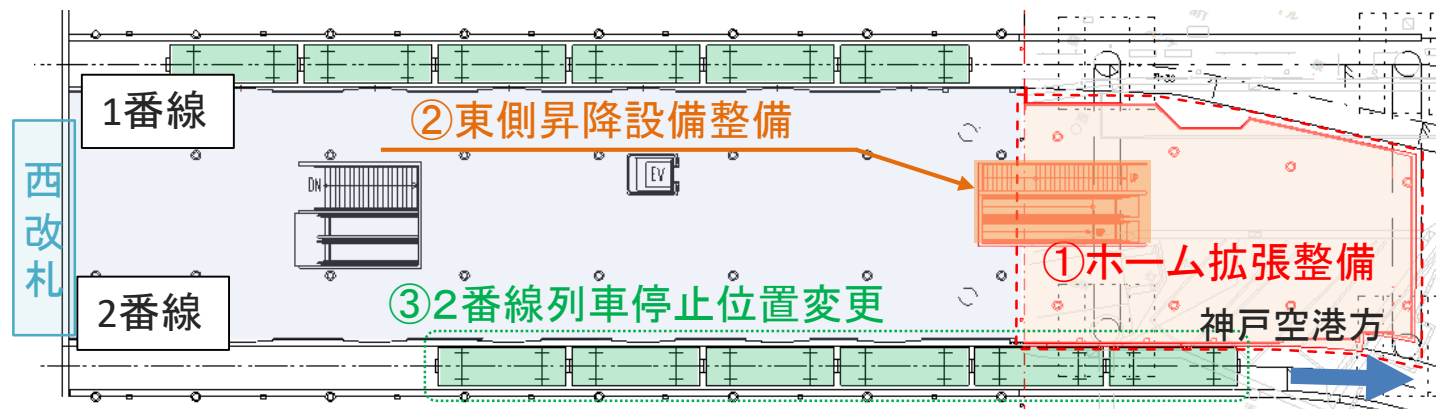
$$\text{費用便益比} = B/C \geq 1.0$$

3. 事業効果の検証

12

費用便益分析 (計上する便益)

④西改札の設置



整備内容	発現する効果	計上する便益
①ホーム拡張整備	ホーム拡張によりタピーク時の降車客の混雑が緩和し、 <u>利用者の駅構内の歩行速度が向上する</u> 効果	移動時間短縮 (混雑緩和)便益
	朝ピーク時の乗車客の滞留空間が広がり、 <u>快適に列車を待つことが可能となる</u> 効果	快適性向上便益
	乗車待ち行列が分散し、ホーム上を移動する旅客との <u>錯綜を避けることが可能となる</u> 効果	(安全性向上・ 貨幣換算困難)
②東側昇降設備整備	東側の階段を利用していた人が、エスカレーターを利用して <u>楽に上下を移動することが可能となる</u> 効果	移動抵抗低減便益
③2番線列車停止位置変更	駅間走行距離が短縮し、さらに過走余裕長※(上り)の確保によって、 <u>三宮駅～隣駅間の所要時間が短縮する</u> 効果	所要時間短縮便益
④西改札の設置	西改札新設によりタピーク時の降車客の混雑が緩和し、 <u>利用者の駅構内の歩行速度が向上する</u> 効果	移動時間短縮 (混雑緩和)便益
	降車客の移動距離(動線)が短縮し、 <u>利用者(降車客)の移動時間が短縮する</u> 効果	移動時間短縮 (移動距離短縮)便益

※列車停止時のオーバーランを想定し、その場合においても支障が生じないように設けられる距離

3. 事業効果の検証

13

費用便益分析(算定概要)

事業効果を既存マニュアルより、
貨幣換算可能な効果を便益としてピックアップした。

B(便益)

①移動の快適性向上便益

朝ピーク時の乗降客数に対するホーム上の
旅客密度の変化を便益として算定

②移動抵抗低減便益

エスカレーター設置に伴う、
利用者の移動手段の変化を便益として算定

③移動時間短縮(移動距離短縮)便益

西改札新設による
利用者の移動距離の変化を便益として算定

④移動時間短縮(混雑緩和)便益

西改札新設・ホーム拡張によりタピーク時の混雑が緩和し、
歩行速度が向上することを便益として算定

⑤所要時間短縮便益

列車停止位置変更による駅間所要時間の
短縮を便益として算定

C(費用)

①駅改良事業費 (鉄道事業者負担分を含む)

②エスカレータの維持管理費

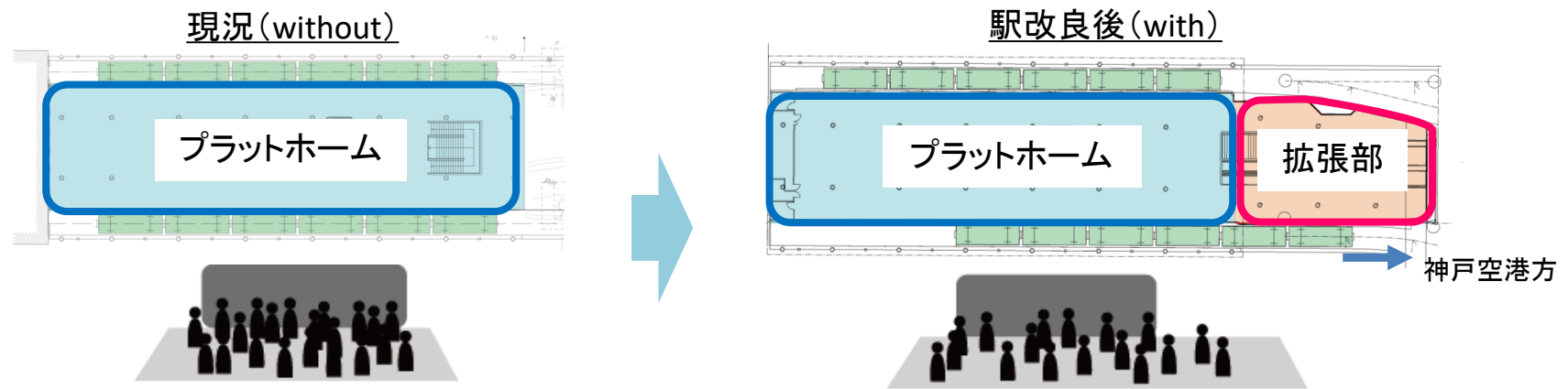
便益①、②、④、⑤:「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」を参照
便益③:「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」を参照

3. 事業効果の検証

14

①移動の快適性向上便益

朝ピーク時の利用者の滞留空間が広くなることで、ホーム上の混雑が解消する。
ホーム上の混雑が解消することによる快適性向上に対する1人あたりの支払い意思額を用いて貨幣換算し、便益として算定する。



ホーム拡張により朝ピーク時の混雑が解消

	朝ピーク時利用者数 (基準年次)	混雑度 (Fruinの待ち空間サービス水準)		1人あたりの 支払意思額*	便益(B)
		現況 (without)	駅改良後 (with)		
事業再評価時(R5)	15,500 人	B	A	4 円	373.1 百万円
今回 (R7)	15,400 人	B	A	4 円	335.8 百万円

現況 (without) 及び駅改良後 (with) の混雑度は、旅客流動シミュレーション結果より設定

1人当たりの支払意思額は、移動の快適性向上に対する支払意思額 (F→A: 20円) * に対しB→Aの変化 (1/5) 及びC→A (2/5) として設定

便益は朝ピーク利用者数に1人当たりの支払意思額をかけて算出

※朝ピーク時利用者数をR6年実績に更新した。なお、混雑度 (サービス水準) は変化していない。

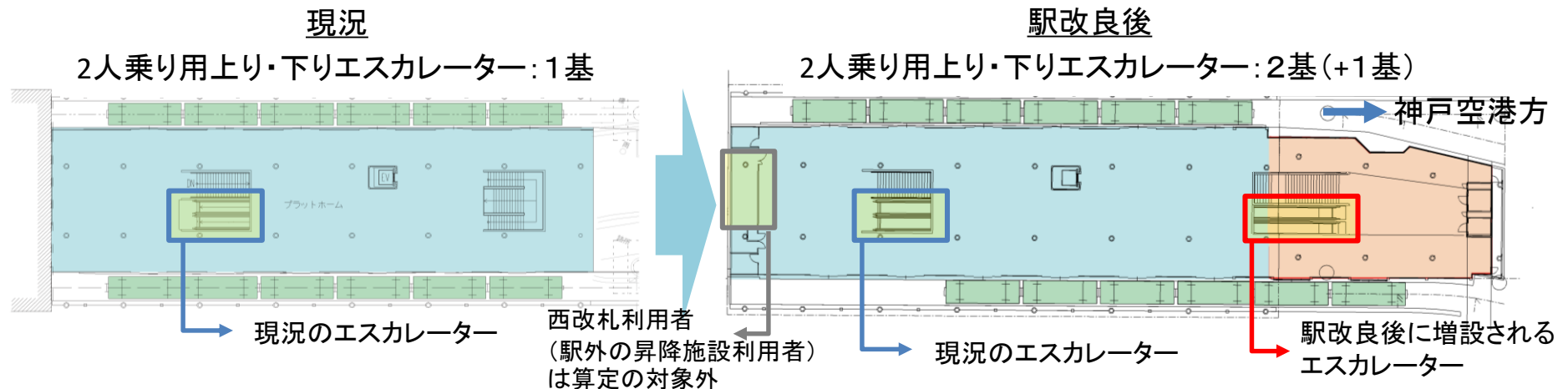
* 都市再生交通拠点整備事業に関する
費用便益分析マニュアル(案) より

3. 事業効果の検証

15

②移動抵抗低減便益

東側の昇降設備にエスカレーターが新設されることにより利用者の移動手段が階段からエスカレーターに変化することを、**それぞれの移動手段を貨幣換算することで**、その軽減を便益として算定する。



利用者の移動手段が階段→エスカレーターになり、移動抵抗が軽減

	新設 エスカレーター	階段幅員(東)	平日1日の ESC利用者増	便益(B)
事業再評価時(R5)	1基	1.5m	5,000人	498.2 百万円
今回(R7)	1基	1.5m	5,366人	596.0 百万円

平日1日のESC利用者増は旅客流動シミュレーション及び現地調査により階段・ESC利用割合を設定し算出

便益はESC利用者増×階段からESCに利用転換した際の移動抵抗軽減額(R7検討...上り: 18.7円/人、下り: 14.3円/人)により算出

※西改札外の昇降設備利用者は便益算出の対象外

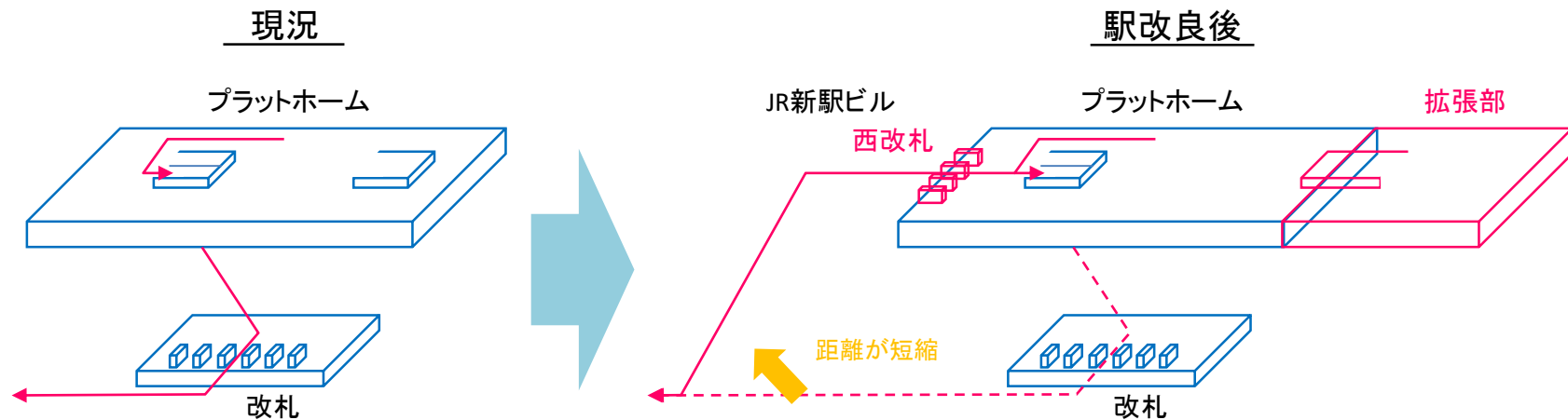
3. 事業効果の検証

16

③移動時間短縮(移動距離短縮)便益

西改札新設により、新交通三宮駅より主に西側エリアを利用する(鉄道乗換・自駅乗降)利用者の移動距離が短縮される。

移動距離短縮による、移動所要時間の短縮を貨幣換算し、便益として算定する。



西改札新設で利用者の移動距離が短縮し、移動所要時間が短縮

	平日10時以降 西改札口降車客数(想定)	西改札利用による 短縮距離	便益(B)
事業再評価時(R5)	—	—	—
今回(R7)	7,770 人	63 m	3,088.9 百万円

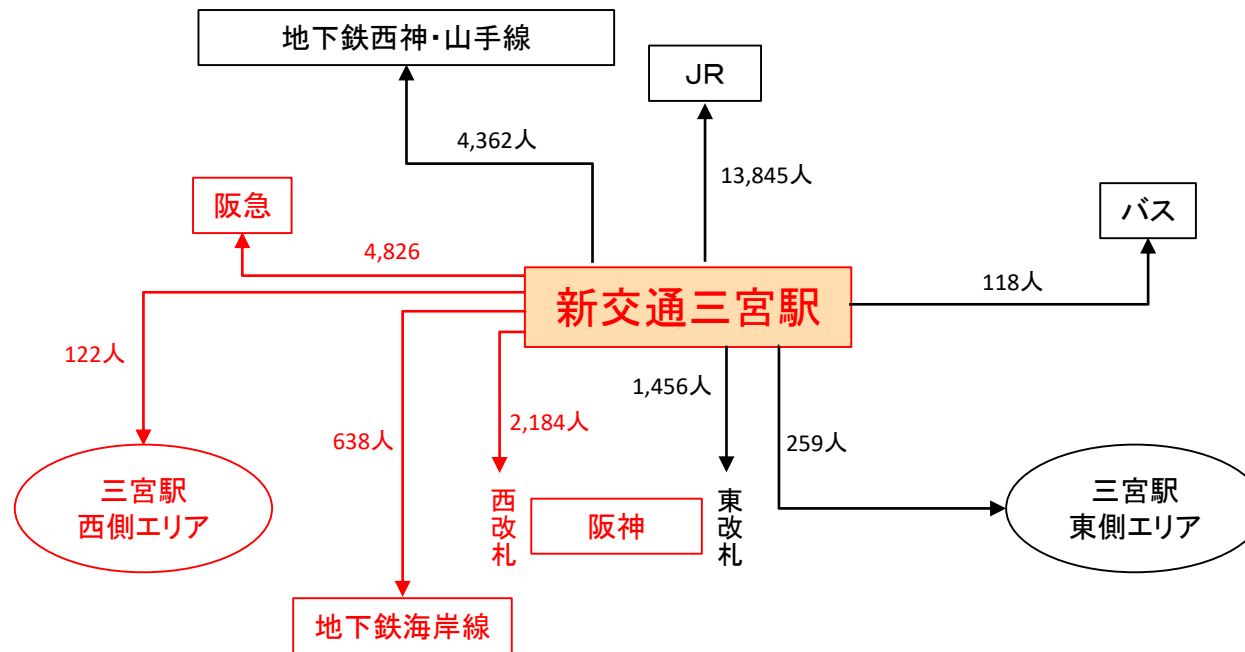
平日10時以降西改札降車客数(想定)及び西改札利用による短縮距離は次頁及び次々頁を参照のこと。
便益は平日10時以降西改札口降車客数(想定)に西改札利用による距離短縮に伴う移動所要時間短縮をかけて算出

3. 事業効果の検証

17

③移動時間短縮(移動距離短縮)便益

■影響を受ける人数(新交通三宮駅より主に西側エリアを利用する(鉄道乗換・自駅乗降)利用者)



●影響を受ける人数の考え方

- ✓ 西改札の運用
降車専用かつ10時以降
(朝のピーク時間帯を避ける)
- ✓ 西改札の利用者
 - 鉄道乗換
阪急、阪神(西改札)、
地下鉄海岸線利用者
 - 自駅乗降
目的地が西側エリア
(フラワーロード・さんちか
(県道30号)より西側)

赤色矢印: 影響を受ける人数
(西改札を利用すると想定)
図中の人数: 平日10時以降降車人数(想定)

●上記の数値設定について

- ・10時以降の利用者数は将来の新交通三宮駅の推計降車客数(平日30,900人/日)の9割(R6時間帯別乗降調査より)と設定
- ・鉄道路線別の乗換割合、自駅乗降割合は平成27年大都市交通センサスの新交通三宮駅利用実態を基に設定
- ・鉄道乗換における阪神西改札・東改札の利用割合は、利用者アンケート調査結果を参考に、改札間の移動距離が短い新交通西改札～阪神西改札の利用を60%と設定
- ・自駅乗降における目的地が西側エリアとなる利用割合は32%(R3パーソントリップ調査結果集計より)と設定

3. 事業効果の検証

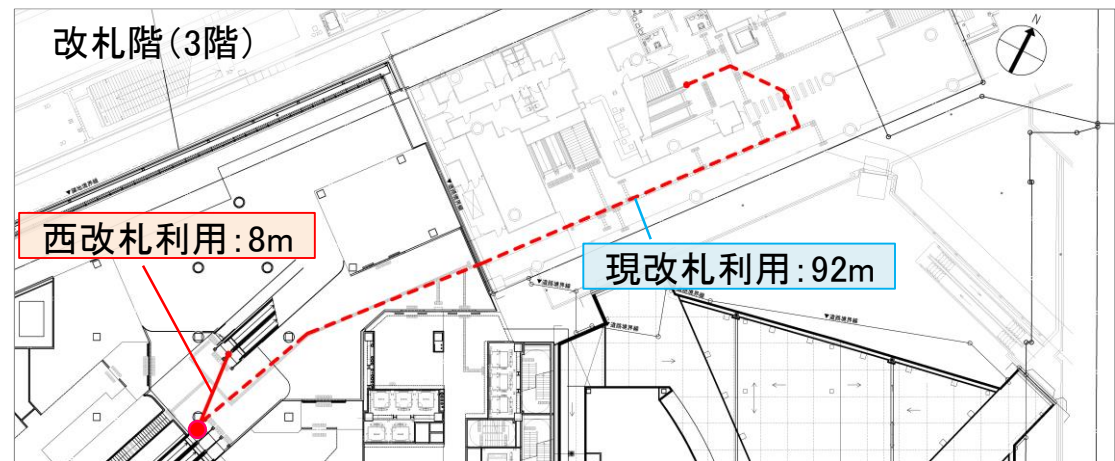
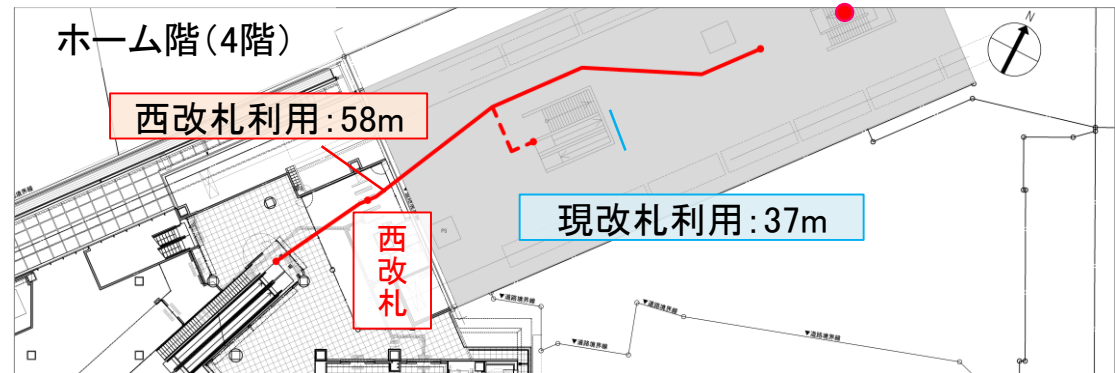
18

③移動時間短縮(移動距離短縮)便益

■移動距離短縮による移動所要時間短縮
現改札利用から西改札利用に転換することにより、**約63m**距離が短縮される
(ホーム中心から、各改札を経由して
JR駅ビル内3Fから2Fに降りる
エスカレーター・階段までの差)

歩行速度を60m/分※と設定し、**約63秒**
短縮することとなる。

※歩行速度は、群衆流の速度の目安(50m～70m/分)のうちの平均とした。
(「都市再生総合整備事業及び市街地環境整備事業の新規採択時評価マニュアル」を参考)



4F 3F

現況(現改札利用) 37m+92m= 129m

計画(西改札利用) 58m+ 8m= 66m

63mの短縮

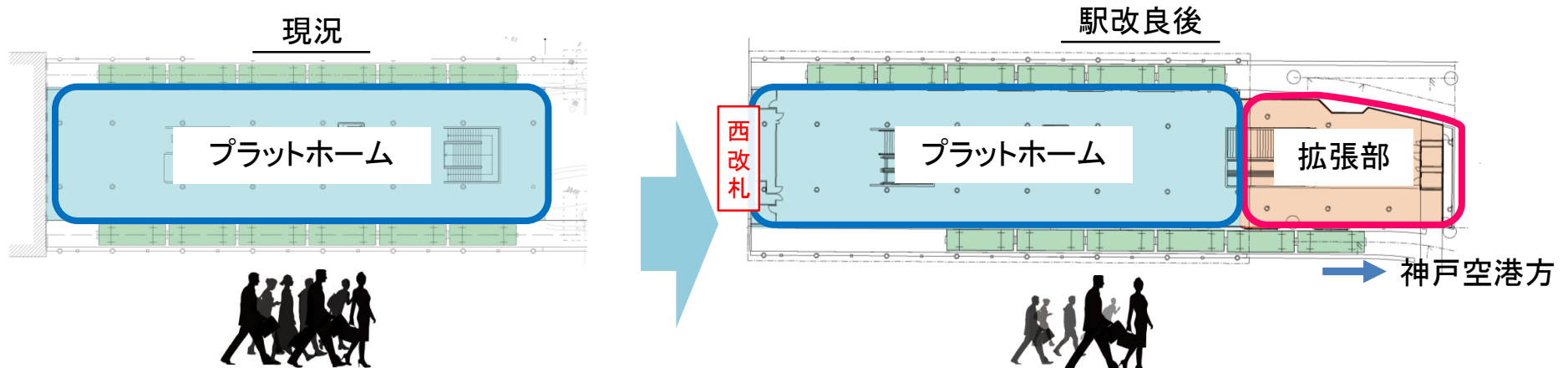
3. 事業効果の検証

19

④移動時間短縮(混雑緩和)便益

東側へのホーム拡張・東側昇降設備の改良・西改札の新設により、移動経路が分散し、降車客の混雑が緩和される。

混雑緩和や移動経路分散によって駅構内の歩行速度が向上し、所要時間が短縮されることを貨幣換算し便益として算定する。



ホーム拡張・東側昇降設備改良・西改札新設で
タピーク時降車客の歩行速度が向上し、駅構内の所要時間が短縮

	新設 エスカレーター	階段幅員(東)	1人あたりの 平均短縮時間	便益(B)
事業再評価時(R5)	1基	1.5m	2 秒	90.8 百万円
今回(R7)	1基	1.5m	6 秒	291.3 百万円

1人あたりの平均短縮時間は、旅客流動シミュレーション結果より設定
便益は、タピーク降車客数に1人あたりの平均短縮時間をかけて算出

※今回は西改札新設を加味した旅客流動シミュレーションを新規に実施し、
1人あたりの平均短縮時間は2秒から6秒に増加した。

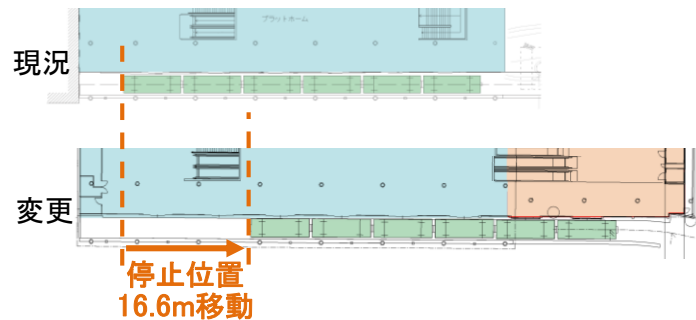
3. 事業効果の検証

20

⑤所要時間短縮便益

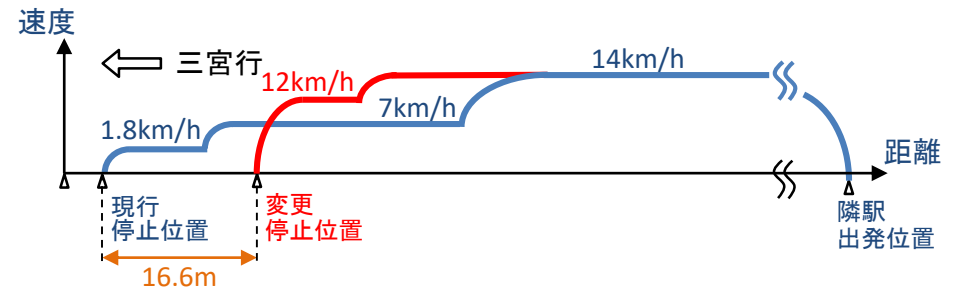
2番線列車停止位置の変更・ターミナルビルの竣工に伴い、
・三宮駅～隣駅(貿易センター前駅)間の距離が短縮されること
・過走余裕長の確保による列車進入速度が向上すること
により、三宮駅～隣駅間の所要時間が短縮される。

上り



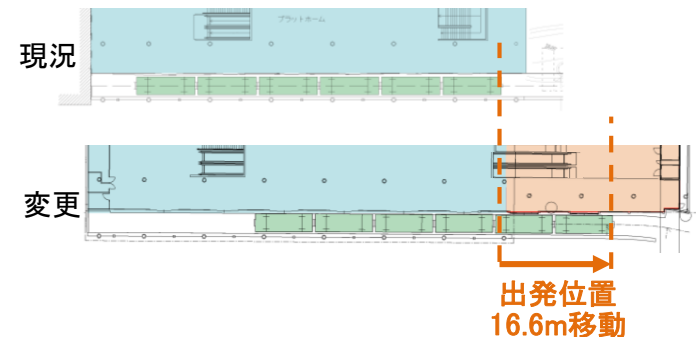
凡例	速度	時間
— 現行	14 → 7 → 1.8 → 0 km/h	132秒
— 変更	14 → 12 → 0 km/h	106.1秒

25.9秒短縮



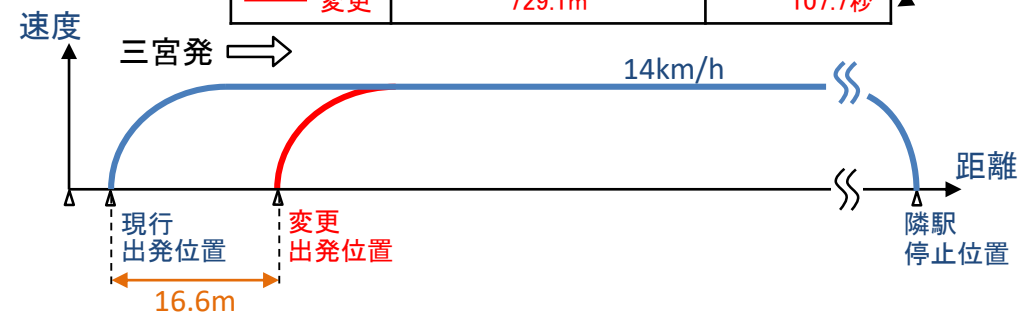
2番線列車停止位置の変更に伴い、
・三宮駅～隣駅(貿易センター前駅)間の距離が短縮されること
により、三宮駅～隣駅間の所要時間が短縮される。

下り



凡例	駅間距離	時間
— 現行	745.7m	112秒
— 変更	729.1m	107.7秒

4.3秒短縮



3. 事業効果の検証

21

⑤所要時間短縮便益

2番線列車停止位置の変更による列車の所要時間短縮を貨幣換算し、便益として算定する。

単年度便益(円/年) = 2番線利用者数(人/年) × 短縮時間(秒) × 時間評価値(円/秒)

$$= \left\{ \begin{array}{l} \text{上り(降車)} : 6,193.5(\text{千人/年}) \times 25.9(\text{秒}) \times 0.68(\text{円/秒}) \\ \text{下り(乗車)} : 5,228.0(\text{千人/年}) \times 4.3(\text{秒}) \times 0.68(\text{円/秒}) \end{array} \right\} \underline{123.5 \text{ 百万円/年}}$$

※ 2番線利用者数: 年間利用者数に2番線利用者比率を乗じて算出 ➡ 乗車 5,228.0千人/年、降車 6,193.5千人/年

※ 時間評価値: 毎月勤労統計調査より、現金給与総額から総実労働時間を除して算出 ➡ 0.68円/秒

	列車停止位置変更	所要時間短縮効果		便益(B)
		上り	下り	
事業再評価時(R5)	2番線	24 秒	4.3 秒	2,729.3 百万円
今回(R7)	2番線	25.9 秒	4.3 秒	2,837.6 百万円

所要時間短縮効果は運行時分計画(神戸製鋼所資料)より設定

便益は2番線利用者数に所要時間短縮効果をかけて算定

※今回は駅ビル竣工により所要時間がさらに短縮できることから、上りの所要時間短縮効果が増加した。

3. 事業効果の検証

22

費用便益分析(結果)

○費用便益分析で対象とする効果と費用の内訳

便益(B)	便益額(百万円)		費用(C)	事業費(百万円)	
	事業再評価時 (R5)	今回 (R7)		事業再評価時 (R5)	今回 (R7)
①移動の快適性向上便益	373. 1	335. 8	駅改良事業費	2748. 9	4, 784. 1
②移動抵抗低減便益	498. 2	596. 0	維持管理費等	36. 7	36. 7
③移動時間短縮便益(距離短縮)	—	3, 088. 9	合計	2785. 6	4, 820. 8
④移動時間短縮便益(混雑緩和)	90. 8	291. 3	※費用、便益ともに現在価値化後の金額 社会的割引率は4%		
⑤所要時間短縮便益	2729. 3	2, 837. 6			
合計	3691. 5	7, 149. 6			

【事業再評価時(R5)】※基準年: 令和5年として計算

総便益(B)3,691.5／総費用(C)2,785.6 $\div$ 1.3 (> 1.0)

【今回】※基準年: 令和7年として計算

総便益(B)7,149.6／総費用(C)4,820.8 $\div$ 1.48 (> 1.0)

貨幣換算が困難な効果

【参考】

社会的割引率2%: B/C $\div$ 2. 3

社会的割引率1%: B/C $\div$ 2. 9

・ホームの安全性が向上する

→ホーム拡張に伴い、利用者の安全性・安心感が向上する。

・ホーム上混雑が早く解消する

→西改札新設によりタピーク時の降車が速やかに解消するため、利用者の快適性が向上する。

事業効果のまとめ

費用便益分析	・ $B/C = 1.48 (\geq 1.0)$
貨幣換算が困難な効果	・ ホームの安全性向上 ・ ホーム混雑の早い解消

- コロナ禍の影響により、事業採択時の令和元年に対して一時的にポートライナーの利用者は減少したものの、その後利用者は回復しコロナ禍以前の水準に回復してきている。一方ポートアイランド周辺では今後さらに神戸空港の国際化に向けた規制緩和等が推進されることで、ポートアイランド(第2期)や神戸空港島には新たな産業が集積し、未処分地の処分が進むことが想定されている。よって、ポートライナー及び新交通三宮駅の利用者はさらに増加することが想定され、令和12年頃にはポートライナーの利用者はコロナ以前の利用者数を上回るものと予測されている。
- そのため、新交通三宮駅においては、今後コロナ以前の状況よりも混雑がさらに悪化することが想定され、ホーム拡張・西改札新設による三宮駅の利便性・快適性・安全性の向上が必要である。
- 事業費は計画の見直しにより、52.3億円に増加となったものの、費用便益比は1.48と社会的に効率的であると判断される1.0を上回ることが確認された。
- また、コスト削減の観点から事業を進める中で列車停止位置の変更時期を見直しており、今後も事業費の圧縮を図っていく。
- なお、残事業の投資効率性1.62であり、1.0を上回ることを確認している。



事業を継続する

Ⅱ.三宮駅周辺デッキ整備

都市局 都心再整備本部 都心三宮再整備課

1. 事業概要

32

3

事業名

- 三宮駅周辺デッキ整備

事業期間

- 令和2年度～令和16年度※
(2020年度) (2034年度)

※事業再評価時: 令和11年度

事業の目的

- 三宮駅周辺デッキ事業は、特定都市再生整備緊急整備地域(神戸都心・臨海地域)における、都市の国際競争力の強化のために必要な公共公益施設の整備に関する事業として位置付けられている。都心三宮再整備にて計画している「えき～まち空間」の実現に向け、乗換動線の改善・拡充、新たなバスターミナル周辺でのバスと歩行者の分離、「えき」と「まち」をつなぐ歩行者の回遊性の向上といった目的達成のために非常に重要な事業である。
- デッキ整備によって、各公共交通機関の乗り換えの利便性、回遊性、防災性の向上を図り、安全での良いウォーカブルな歩行者空間を創出する。



三宮駅周辺デッキ(完成イメージ)

1. 事業概要

33

位置図

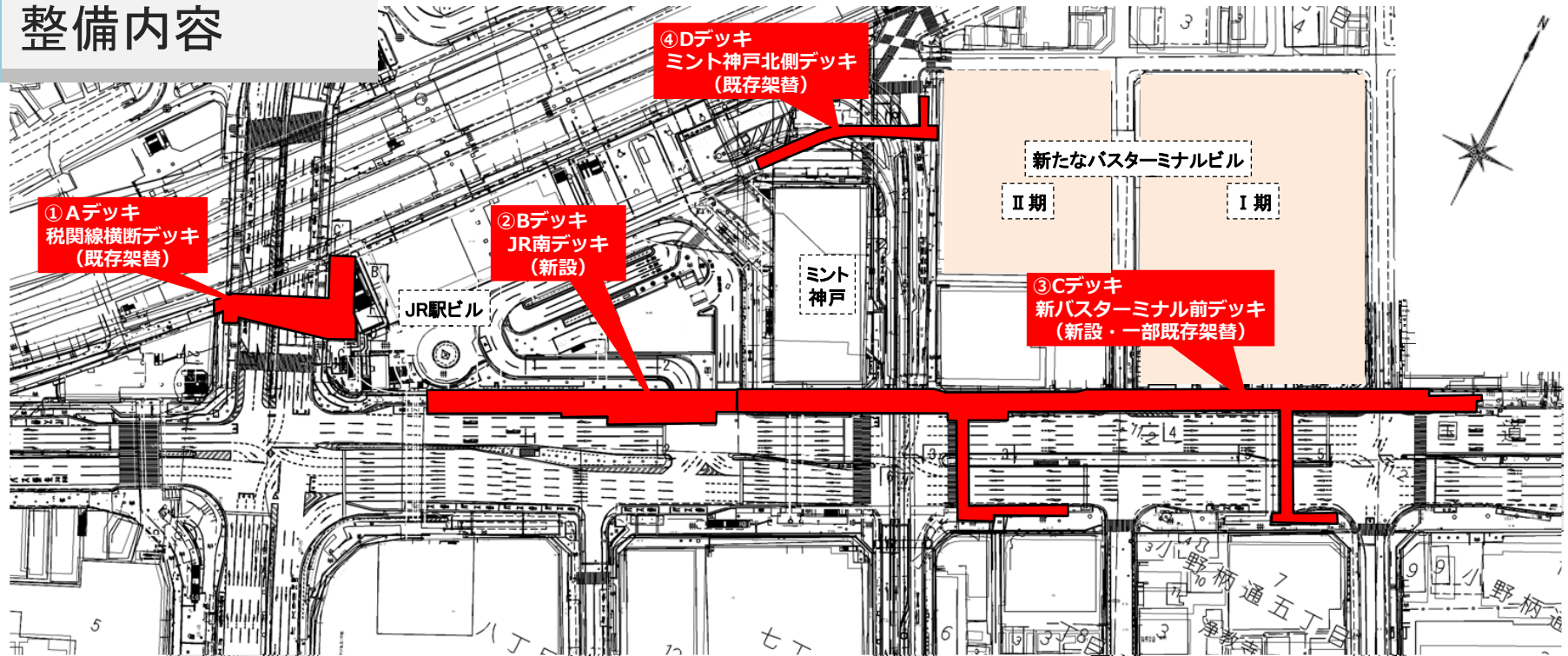
当該箇所



1. 事業概要

34

整備内容

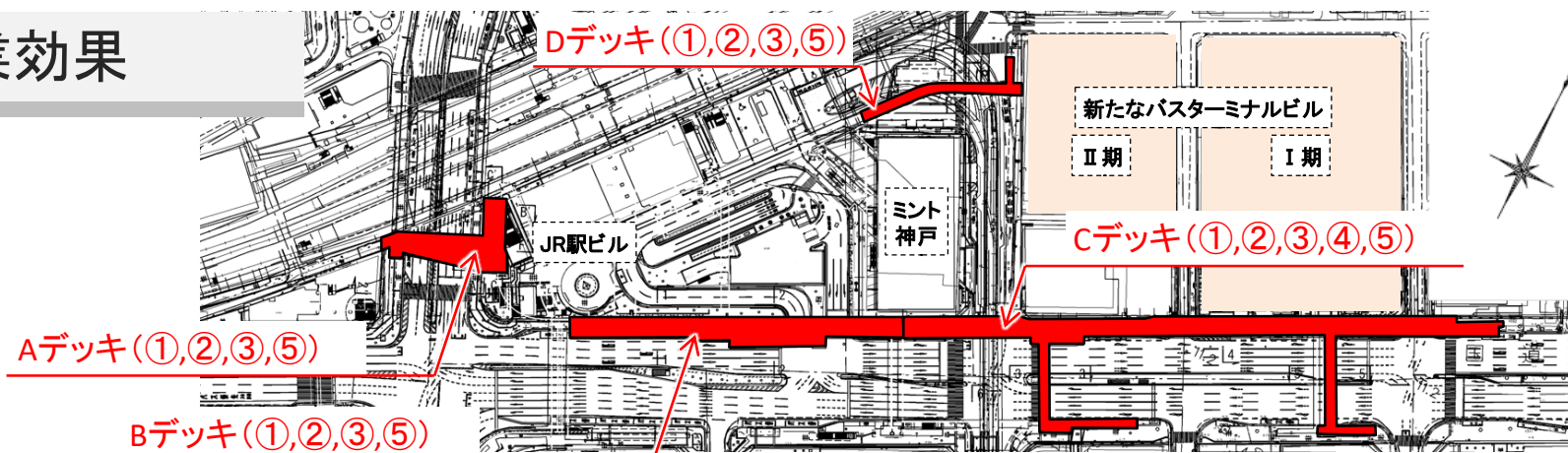


- ① Aデッキ: 税関線横断デッキ (既存架替)
- ② Bデッキ: JR南デッキ (新設)
- ③ Cデッキ: 新バスターミナル前デッキ (新設・一部既存架替)
- ④ Dデッキ: ミント神戸北側デッキ (既存架替)

1. 事業概要

35

事業効果



貨幣換算が
可能な効果

今回追加

貨幣換算が
困難な効果

①歩行者の移動時間短縮

→ 歩行者デッキ整備に伴い、各公共交通機関の乗換や再整備地区来訪に要する移動時間が短縮

②歩行者の移動サービス向上

→ 歩行者デッキ整備に伴い、歩行者専用の空間が広くなり、快適性が向上

③上下移動快適性向上便益

→ エレベーター、エスカレーターの整備に伴い、上下方向の移動が楽になり、快適性が向上

④自動車の走行時間短縮(デッキ整備に伴う横断歩道廃止による効果を考慮)

→ 自動車と歩行者が立体的に分離され歩行者の手前での停車時間が短縮し、走行時間が短縮

⑤歩行者の安全性向上

→ 歩行者が自動車と立体的に分離され交通事故等の可能性が減少し、歩行者の安全性が向上

2. 概要説明

36

事業の経緯と今後のスケジュール

- 令和元年度
(2019年度) 事業採択
(国際競争拠点都市整備事業)
- 令和2年度
(2020年度) 事業着手
- 令和16年度
(2034年度) 事業完了予定



	H30年度 2018	R元年度 2019	R2年度 2020	R3年度 2021	R4年度 2022	R5年度 2023	R6年度 2024	R7年度 2025	R8年度 2026	R9年度 2027	R10年度 2028	R11年度 2029	R12年度 2030	R13年度 2031	R14年度 2032	R15年度 2033	R16年度 2034
手続き等		★ 事業採択															★ 事業完了
検討・設計			企画検討・詳細設計														
関係者協議			関係者(道路管理者・交通管理者・沿道事業者・地元等)協議														
工事	Aデッキ							既設撤去・デッキ整備									
	Bデッキ						デッキ整備										
	Cデッキ					既設撤去・デッキ整備											
	Dデッキ												既設撤去・デッキ整備				

※事業進捗により、今後変更の可能性があります。

2. 概要説明

37

事業費内訳

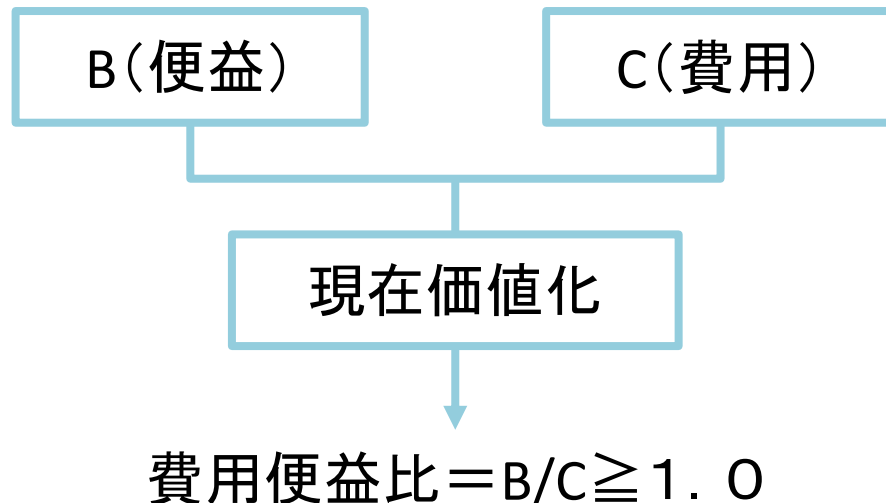
項 目	事業再評価時 (R5)	今回 (R7)	事業費増減	増額理由
Aデッキ 【税関線横断デッキ(既存架替)】	7.22億円	33.10億円	+25.88億円	・施工条件の変更や近接施工 対策等による増額 ・物価高騰により増額
Bデッキ 【JR南デッキ(新設)】	15.72億円	46.77億円	+31.05億円	
Cデッキ 【新バスターミナル前デッキ (新設・一部既存架替)】	23.87億円	55.38億円	+31.51億円	
Dデッキ 【ミント神戸北側デッキ(既存架替)】	12.06億円	13.84億円	+1.78億円	・物価高騰により増額
総合計:	58.87億円	149.09億円	+90.22億円	

3. 事業効果の検証

費用便益分析(考え方)

都市交通施設においても、これまで以上にその整備効果を把握し、社会的必要性を的確に反映した客観的基準に基づいた計画的整備が求められている。(中略)費用便益分析は、ある年次を基準年とし、一定期間の便益額、費用額を算定する。そして、算出した各年次の便益、費用の値を、社会的割引率を用いて現在価値に換算し分析する。

「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」
平成13年4月 国土交通省 都市・地域整備局



○前提条件

- ・社会的割引率: 4.0%
- ・基準年次: 評価を行う現時点
- ・評価対象期間: 建設期間 + 40年間※
(参考値として社会的割引率2%と1%の場合も算出する)

※ 便益④の算定において参照した「費用便益分析マニュアル(令和7年8月 国土交通省 道路局・都市局)」では検討年数を50年と定めているが、今回は他の便益と算定期間を揃え、かつ安全側の分析となるよう、便益④も40年とする

3. 事業効果の検証

39

費用便益分析(算定概要)

デッキ整備により、三宮駅周辺における歩行者空間が拡大し、各公共交通機関の乗り換えや再整備地区への来訪などがしやすくなることから、利用者の利便性・快適性の向上が図られる。

デッキ整備による事業効果を既存マニュアルより、貨幣換算可能な効果を便益としてピックアップした。

事業効果

- 歩行者の移動時間が短縮する
- 歩行者空間の快適性が向上する
- エレベーター等により上下方向の移動が楽になる
- 歩行者が横断歩道からデッキに転換することにより、自動車の走行時間が短縮する

便益

- 歩行者の時間短縮便益
- 歩行者の移動サービス向上便益
- 上下移動快適性向上便益
- 自動車の走行時間短縮便益 ※今回追加

3. 事業効果の検証

40

費用便益分析(費用算定概要)

B(便益)

① 歩行者の時間短縮便益

現況の歩道・デッキ幅員から、歩行者デッキ整備により歩行者空間が拡大することにより歩行速度が向上し、移動に要する時間が短縮されることを便益として算定

② 歩行者の移動サービス向上便益

歩行者デッキ整備により歩行者空間が拡大し、周りの人を気にせず自由に歩行できるようになる快適性の向上や、自動車と分離されることによる安心感の向上を、便益として算定

③ 上下移動快適性向上便益

エレベーター、エスカレーターの整備により楽に(快適に)移動が出来ることや、体調不良の際や重い荷物を持っている場合にいつでも利用できるという安心感等を便益として算定

④ 自動車の走行時間短縮便益

デッキ整備に伴う既存横断歩道の廃止に関する警察との協議が整ったことから、該当箇所を通過するバス等が歩行者の横断等のために停車する必要がなくなり、走行時間が短縮されることを便益として算定

C(費用)

整備事業費等

歩行者デッキ整備にかかる設計費および工事費や、供用開始後のエスカレーターの更新費等を計上

⇒ 141.73億円
(現在価値後の金額)

維持管理費等

歩行者デッキの供用開始により必要となる維持管理費および点検費、修繕費等を計上

⇒ 10.18億円
(現在価値後の金額)

便益①～③:「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)」を参照

便益④ :「費用便益分析マニュアル(国土交通省 道路局・都市局)」を参照

3. 事業効果の検証

41

① 歩行者の時間短縮便益

歩行者デッキ整備により十分な幅員が確保され、歩行速度が向上することで、移動に要する時間が短縮されることを貨幣換算し、便益として算定する。

【Cデッキ：新バスターミナル前デッキ 周辺】



歩行者デッキ整備により歩者分離され、信号待ち時間等がなくなることによって歩行者の所要時間が短縮

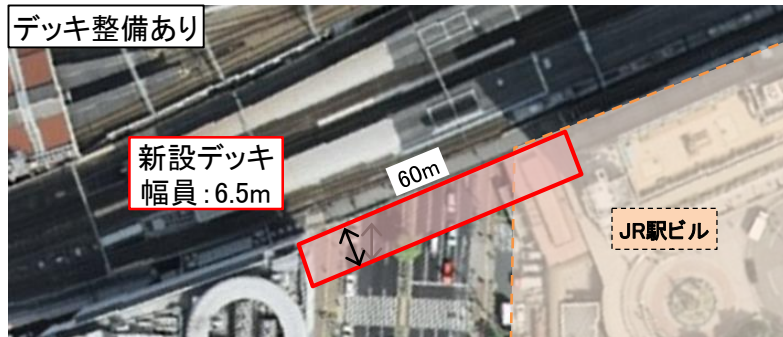
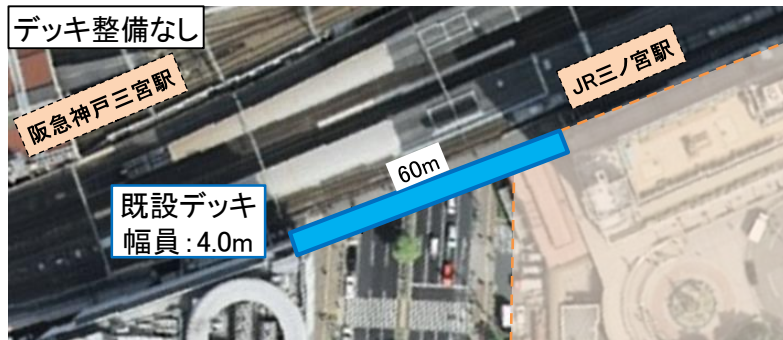
	1人あたりの平均短縮時間	1日あたりの平均利用者数	時間価値原単位	便益(B)
事業再評価時(R5)	14 秒(全デッキ利用者平均)	109 千人/日(7デッキ合計)	40円/分・人	58.62 億円
今回(R7)	31 秒(全デッキ利用者平均)	89 千人/日(4デッキ合計)	41.87円/分・人	128.56 億円

3. 事業効果の検証

42

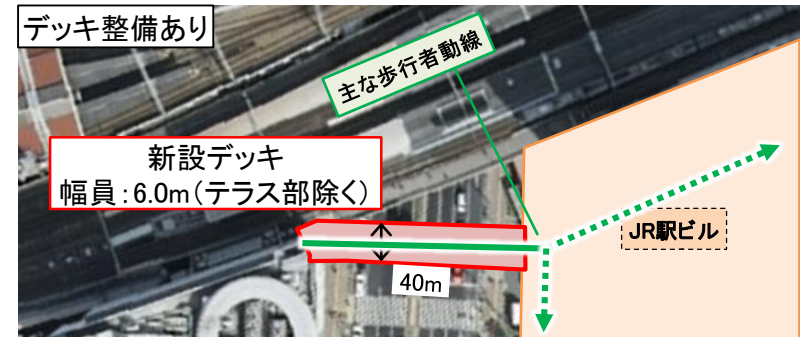
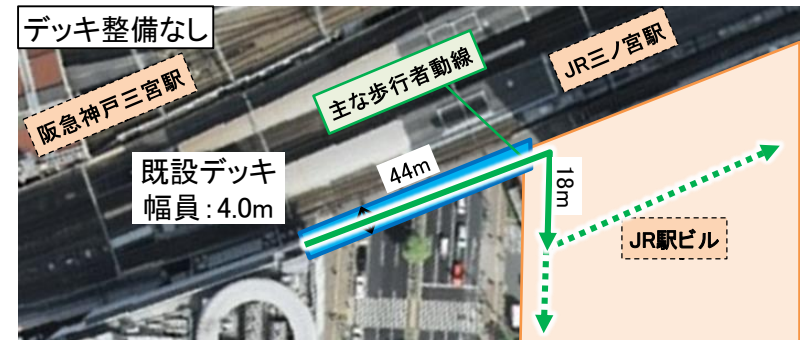
① 歩行者の時間短縮便益(Aデッキの場合)

【過年度に行った分析】



- 既設デッキ(幅員4.0m)と同じ延長60mで幅員が6.5mのデッキへの架け替えと仮定し、移動距離および短縮時間を算出

【今回行った分析】



- デッキ整備ありの場合は、デッキの詳細設計及び駅ビル計画に基づき算出
- デッキ整備なしの場合は、既設デッキから駅ビル内を通行するルート进行を仮定し、移動距離及び短縮時間を算出

3. 事業効果の検証

43

② 歩行者の移動サービス向上便益

都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)より

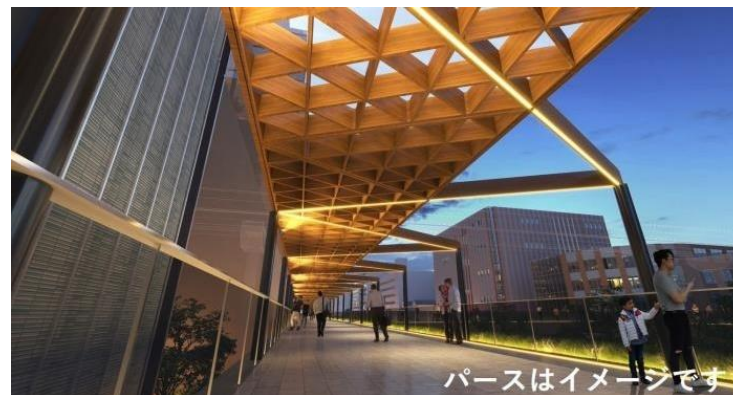
歩行者デッキ整備により歩行者空間が拡大し、周りの人を気にせず自由に歩行することが可能となる
快適性の向上や、自動車と立体的に完全に分離されることによる安心感の向上に対する歩行者1人
あたりの支払意志額を用いて貨幣換算し、便益として算定する。

【Cデッキ:新バスターミナル前デッキ 周辺】

現況



デッキ整備後



歩行者デッキ整備により歩行者空間の快適性・安心感が向上

	1日平均利用者数	1人あたりの支払意志額	便益(B)
事業再評価時(R5)	73.8 千人/日	6.6～20 円 (デッキにより異なる)	50.59 億円
今回(R7)	74.3 千人/日	5.6～20 円 (デッキにより異なる)	54.94 億円

3. 事業効果の検証

44

③ 上下移動快適性向上便益

歩行者デッキ整備にあわせたエレベーター、エスカレーターの整備により、**楽に(快適に)上下移動が出来ることや、今、自分が使わなくても自分や家族が体調不良の際や重い荷物を持っている場合にいつでも利用できるという安心感等**を、施設利用による快適性向上に対する支払意志額を用いて貨幣換算し、便益として算定する。

【Bデッキ:JR南デッキ 周辺】



エレベーター、エスカレーターの整備により、上下移動の快適性・安心感が向上

	1日平均利用者数 (エレベーター等が新規整備されるデッキのみ)	1人あたりの 支払意志額	便益(B)
事業再評価時(R5)	53 千人/日	2 円	6.05 億円
今回(R7)	59 千人/日	2 円	7.46 億円

3. 事業効果の検証

45

④ 自動車の走行時間短縮便益 ※今回追加

費用便益分析マニュアル(国土交通省 道路局・都市局)より

デッキ整備により自動車と歩行者が立体的に分離され、国道2号の横断箇所においてデッキ整備に伴う既存横断歩道の廃止に関する警察との協議が整ったことから、**三宮東交差点において歩行者の横断等による自動車の停車時間が短縮される**ことを貨幣換算し、便益として算定する。

【Cデッキ:新バスターミナル前デッキ(三宮東交差点)】

現況



**歩行者デッキの整備に伴う
自動車と歩行者の立体的な分離、
横断歩道の廃止により、
自動車の走行時間が短縮**

		1日平均 対象交通量	1台あたりの 平均短縮時間	時間価値原単位		便益(B)
事業再評価時(R5)		—	—	—		—
今回 (R7)	バスタⅡ期開業前	3,455台/日	18 秒	バス	386.79円/分・台	7.60億円
	バスタⅡ期開業後	2,304台/日	18 秒	普通貨物車	101.93円/分・台	
				乗用車類	48.89円/分・台	

3. 事業効果の検証

46

費用便益分析(算定結果)

○費用便益分析で対象とする効果と費用の内訳

便益(B)	便益額(億円)		費用(C)	事業費(億円)	
	事業再評価時 (R5)	今回 (R7)		事業再評価時 (R5)	今回 (R7)
① 歩行者の時間短縮便益	58.62	128.56	整備事業費等	55.48	141.73
② 移動サービス向上便益	50.59	54.94	維持管理費等	4.72	10.18
③ 上下移動快適性向上便益	6.05	7.46	合計	60.20	151.91
④ 自動車の走行時間短縮便益	—	7.60			
合計	115.26	198.56			

※費用、便益ともに単位は億円
現在価値化後の金額
四捨五入の関係で合計が一致しない場合あり

【事業再評価時(R5)】※基準年:令和5年として計算
総便益(B)115.26／総費用(C)60.20 $\div$ 1.9 (> 1.0)

【今回】※基準年:令和7年として計算
総便益(B)198.56／総費用(C)151.91 $\div$ 1.31 (> 1.0)

貨幣換算が困難な効果

参考
社会的割引率2%:B/C $\div$ 1.85
社会的割引率1%:B/C $\div$ 2.24

・歩行者の安全性向上

→ 歩行者と自動車の立体的な分離やバリアフリー化により、歩行者の安全性が向上する。

3-4. 今後の方針

47

事業効果のまとめ

費用便益分析	・ $B/C = 1.31$ (> 1.0)
貨幣換算が困難な効果	・ 歩行者の安全性向上

- 事業採択時の令和元年以降、令和4年3月にはJR三ノ宮新駅ビル開発計画の概要が公表されており、再開発地区における新たなバスターミナルの開発とあわせ、三宮駅周辺の歩行者は今後も増加することが想定される。
- 都心三宮再整備にて計画している「えきまち空間」の実現に向け、地上レベルの広場空間「三宮クロススクエア」だけでなく、乗換動線の改善・拡充、新たなバスターミナル周辺でのバスと歩行者の分離、「えき」と「まち」をつなぐ歩行者の回遊性の向上のため、歩行者デッキの整備による三宮駅周辺の利便性・快適性・安全性の向上が必要である。
- 現在デッキについては詳細設計を進めているものもあり、今後は物価の高騰や労務単価の上昇等の影響等を含めて精査を進めていく。
- またコスト削減の観点から詳細設計のなかで、周辺事業を加味した施工計画の策定等の検討を進めており、事業費の圧縮を今後も図っていく。
- なお、残事業の投資効率性は1.59であり、1.0を上回ることを確認している。

事業を継続する

Ⅲ.神戸三宮雲井通5丁目地区 第一種市街地再開発事業

都市局 都心再整備本部 都心三宮再整備課

Ⅲ－1. 事業概要

42

事業名

- 神戸三宮雲井通5丁目地区
第一種市街地再開発事業

事業期間

- 平成30年度～令和9年度

事業主体

- 雲井通5丁目再開発株式会社

事業の目的

- 三宮駅周辺地域の交通結節機能の強化
- 都市機能の更新や強化による地域の活性化
- 都市の防災機能の向上、環境負荷の低減 等



従前状況



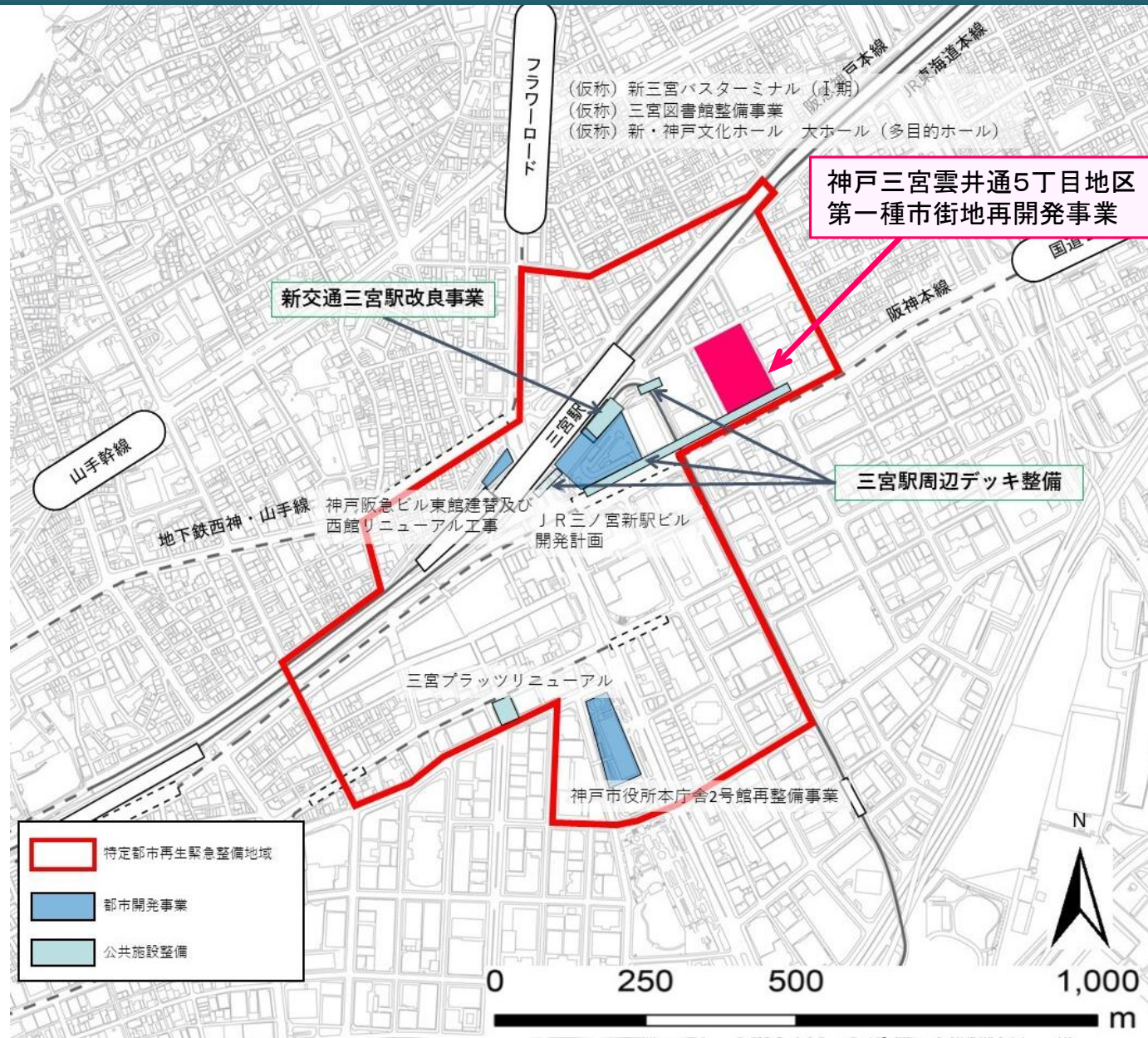
イメージパース

Ⅲ-1. 事業概要

43

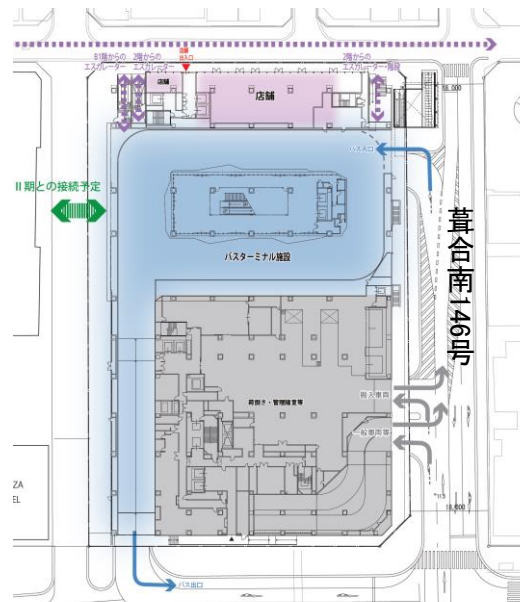
位置図

当該箇所

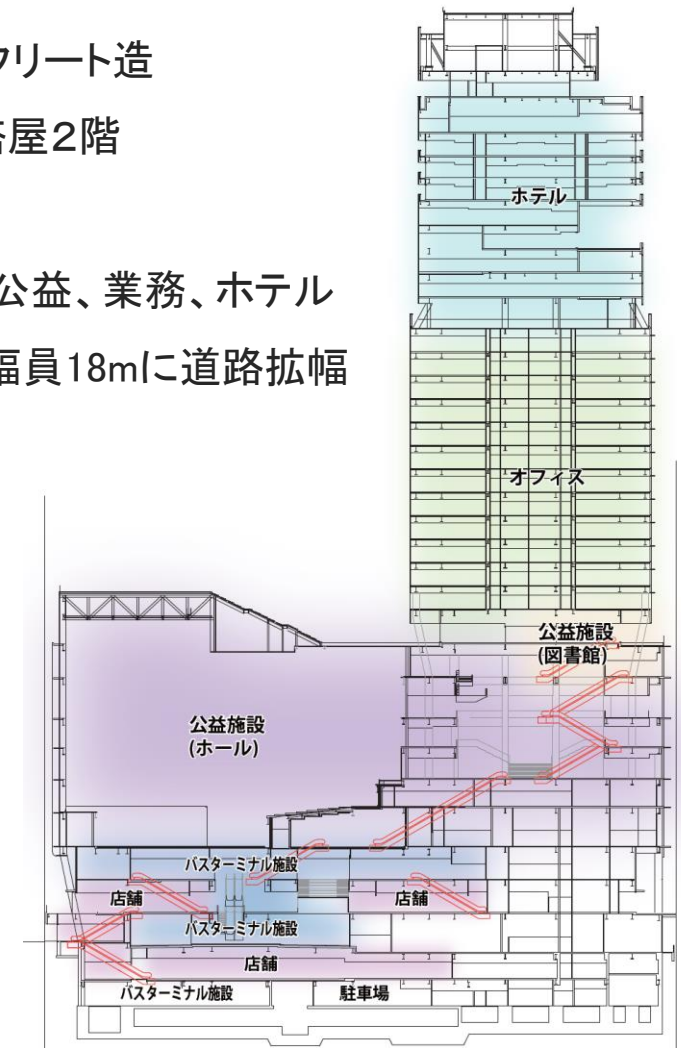


整備内容

- 敷地面積 : 約8,230㎡
- 建築面積 : 約7,620㎡
- 延べ床面積 : 約99,130㎡
- 建ぺい率 : 約93%
- 容積率 : 約1,019%
- 構造 : 鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造
- 階数 : 地下3階、地上32階、塔屋2階
- 高さ : 約163m
- 用途 : 商業、バスターミナル、公益、業務、ホテル
- 公共施設 : 市道葺合南146号線を幅員18mに道路拡幅



配置図兼1階平面図



施設構成断面図

事業効果

① 三宮駅周辺地域の交通結節機能の強化

三宮駅周辺エリアに分散している中・長距離バス乗降場を集約し利用者の利便性向上を図る。

② 都市機能の更新や強化による地域の活性化

既存の商業・業務機能の更新に加えて、文化・芸術機能、宿泊機能など新たな都市機能の導入により賑わい向上や地域の活性化を図る。

③ 都市の防災機能の向上、環境負荷の低減

老朽化建物の建替えや帰宅困難者の受け入れ空間の確保等による防災機能の強化及び歩道状空地や屋上緑化を推進し環境に配慮したまちづくりを図る。 等



事業の経緯と今後のスケジュール

- 平成30年6月 雲井通5丁目再開発株式会社設立
- 令和元年度 事業採択・都市計画決定
- 令和3年3月 事業計画認可(令和4年3月第1回変更・令和7年1月第2回変更)
- 令和4年5月 権利変換計画認可(令和7年3月第1回変更)
- 令和9年12月 工事完了 <予定>

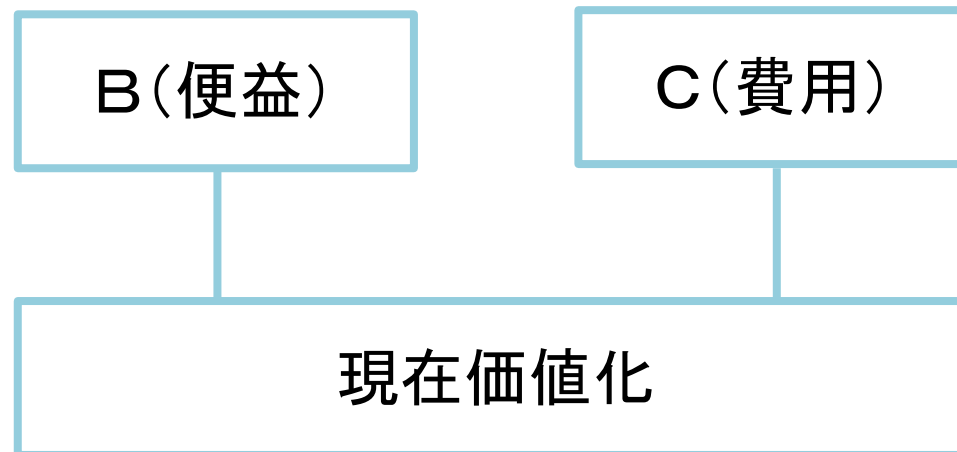
	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
手続き	再開発会社設立 ★		事業採択・都市計画決定 ★		権利変換計画認可 ★					
設計			基本設計	実施設計						
建物工事					解体工事		新築工事			
道路工事							道路拡幅等			

※事業進捗により、今後変更の可能性があります。

費用便益分析(考え方)

費用便益分析は、事業が実施される場合と実施されない場合の便益と費用を貨幣尺度で計測し、計測された便益と費用を比較することにより事業の評価を行うものである。

「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル案 平成30年度改訂版(国土交通省)」



費用便益分析(算定概要)

マニュアルにより、本事業の貨幣換算可能な効果を便益として算出した。

事業効果

- 三宮駅周辺地域の交通結節機能の強化
- 都市機能の更新や強化による地域の活性化
- 都市の防災機能の向上、環境負荷の低減



便益(貨幣換算可能な効果)

- 域内便益(再開発ビルの収益等)
- 域外便益(隣接、周辺、広域圏の土地の効用の向上)



貨幣換算が困難な効果

- 防災機能の向上
- 賑わいや交流の都市機能整備
- 都市生活環境の確保・改善・創出

費用便益分析(算定概要)

B(便益)

域内便益

- ① 再開発ビル供用中の収益
- ② 敷地の地価上昇分

域外便益

- ③ 土地の効用上昇分を地価に換算

C(費用)

用地費及び建物買収費

- ① 用地費
- ② 建物買収費

施設整備費等

- ③ 調査設計計画費、土地整備費、補償費、工事費、事務費
- ④ 解体撤去費
- ⑤ 供用開始後の維持管理費
- ⑥ 用地残存価値控除額

費用便益分析(B算定イメージ)

域内便益 ①再開発ビル供用中の収益

「年間家賃収入－年間管理費等」

域内便益 ②敷地の地価上昇分

「事業有り民有地価格－事業無し民有地価格」

域外便益 ③土地の効用上昇分を地価に換算

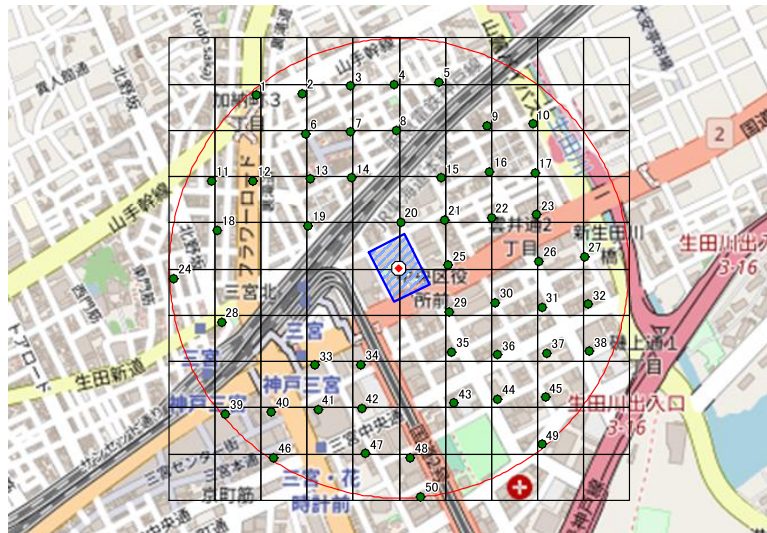
「事業有りデータを代入した地価関数－事業無しデータを代入した地価関数」

Ⅲ－3. 事業効果の検証

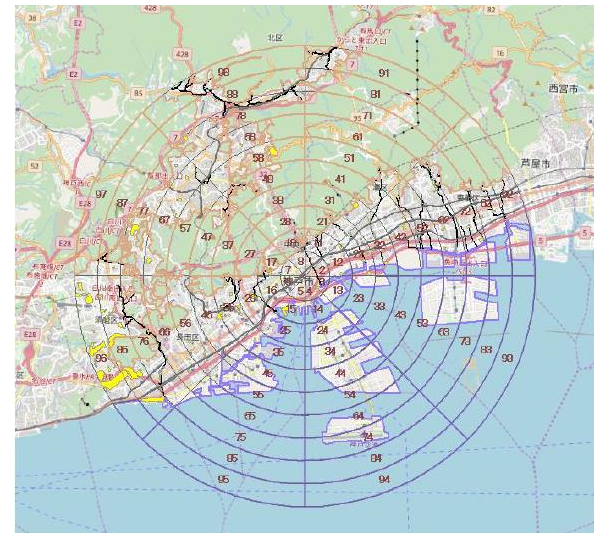
51

費用便益分析(B算定イメージ)

便益	計測範囲	計測範囲の考え方		算出方法
域内	事業区域	再開発事業施行区域内		①、②参照
域外	隣接部	区域端から50m圏	狭域圏 (徒歩でアクセスが容易な範囲)	狭域地価関数
	周辺部	区域端から50～500m圏		
	広域圏	区域端から500m～10km圏	広域圏 (車や鉄道でアクセスが容易な範囲)	広域地価関数



狭域地価関数推定用サンプルデータの収集エリア



広域地価関数推定用サンプルデータの収集エリア

Ⅲ－３．事業効果の検証

52

費用便益分析(結果)

費用便益分析で対象とする効果と費用の内訳(計算期間60年)

便益(B)	値(百万円)	
	事業再評価時 (R5)	今回 (R7)
域内便益	66,543	72,782
域外便益	34,490	35,862
合計	101,033	108,644

費用(C)	値(百万円)	
	事業再評価時 (R5)	今回 (R7)
用地及び建物買収費	13,401	13,937
施設整備費等	70,527	75,826
合計	83,928	89,763

※便益、費用ともに現在価値化後の金額

【事業再評価時(R5)】※基準年:令和5年として計算

総便益(B)101.033／総費用(C)83.928 $\div$ 1.2 (> 1.0)

【今回】※基準年:令和7年として計算

総便益(B)108.644／総費用(C)89.763 $\div$ 1.21 (> 1.0)

【参考】

社会的割引率2%:B/C $\div$ 1.95

社会的割引率1%:B/C $\div$ 2.69

貨幣換算が困難な効果

- 老朽建築物の解消及び帰宅困難者の受入れによる防災機能の向上
- 商業・業務施設の更新及び情報・交流・公益施設等の導入・更新による賑わいや交流の都市機能整備
- バスターミナルの整備、良好な景観の創出等による良好な都市生活環境の確保・改善・創出

事業効果のまとめ

B／C	計算期間60年	1. 21
貨幣換算が困難な効果		① 老朽建築物の解消及び帰宅困難者の受入れによる防災機能の向上 ② 商業・業務施設の更新及び情報・交流・公益施設等の導入・更新による賑わいや交流の都市機能整備 ③ バスターミナルの整備、良好な景観の創出等による都市生活環境の確保・改善・創出

- ・ 本事業に係る費用便益比は1. 21（計算期間60年）であることが確認された。
- ・ 三宮駅周辺エリアに分散している中・長距離バス乗降場を集約し利用者の利便性向上を図る必要がある。
- ・ 既存の商業・業務機能の更新に加えて、文化・芸術機能、宿泊機能など新たな都市機能の導入により賑わい向上や地域の活性化を図る必要がある。
- ・ 老朽化建物の建替えや帰宅困難者の受け入れ空間の確保等による防災機能の強化及び歩道状空地や屋上緑化を推進し環境に配慮したまちづくりを図る必要がある。
- ・ 令和4年度に権利変換計画が認可され、現在は解体工事を実施している。



事業を継続する