

令和5年度 外部評価委員会 説明資料

# 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

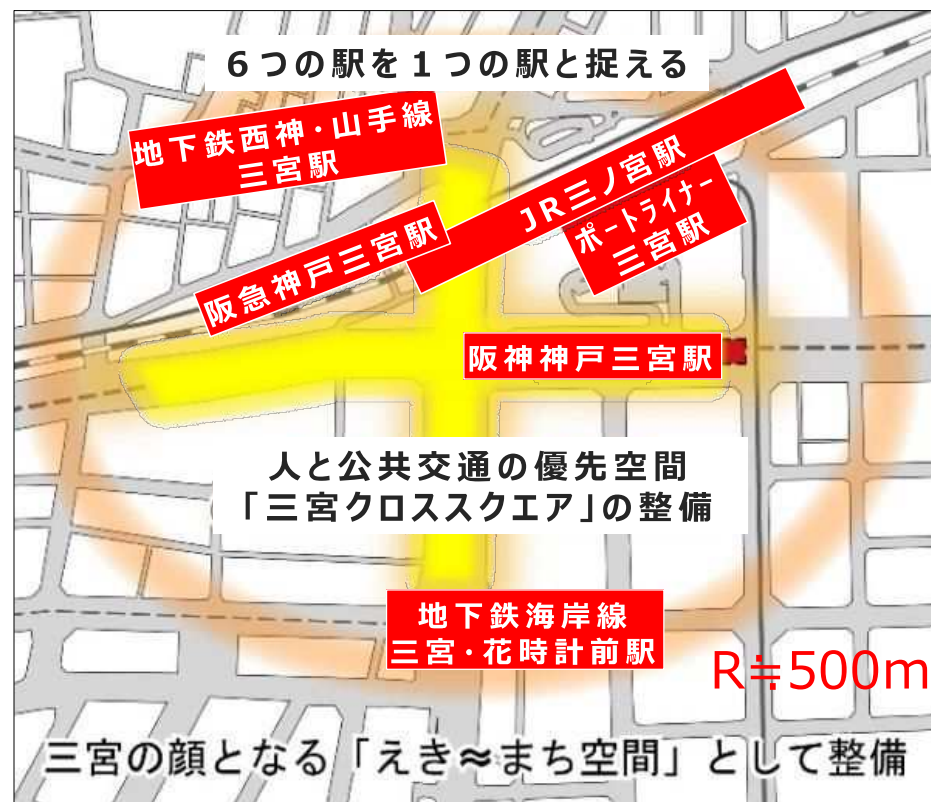
## 神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画

「人の活動」が生まれる場所⇒人中心の空間整備

### 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



### 「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



## 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

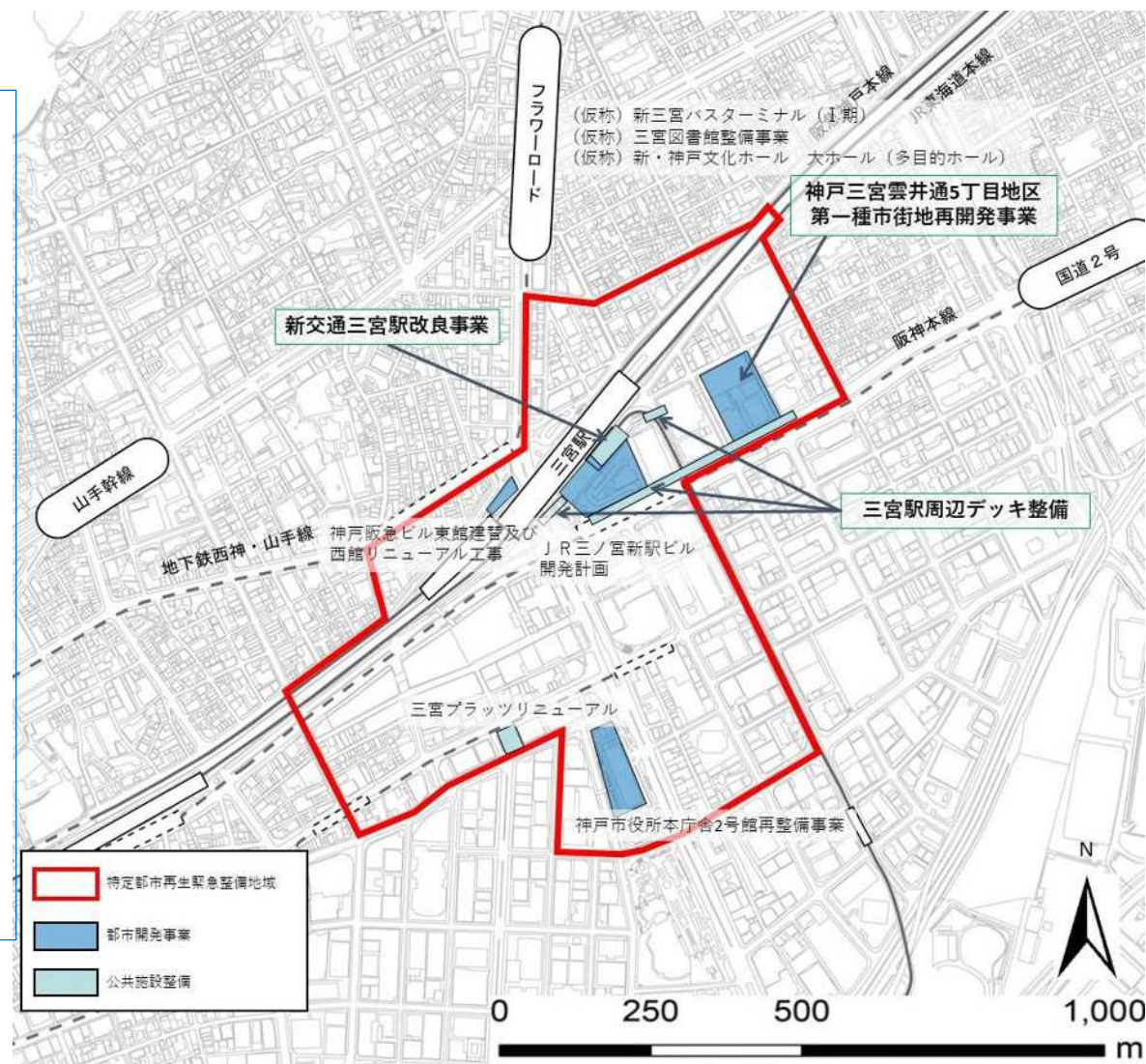
6

### 国際競争拠点都市整備事業計画

事業期間: 令和元年度～令和11年度

#### ➤ 国際競争力の強化

- ・神戸空港や他都市とのアクセス性向上に資する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。



# 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



# I-1. 事業概要

## 事業名

- 新交通三宮駅改良事業

## 事業期間

- 令和元年度～令和9年度  
(2019年度) (2027年度)

## 事業費

- 30億円

## 事業の目的

- 朝ピーク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による利便性・快適性の向上を目的としたホームの拡張を実施する。
- 上記、拠点駅の利便性・快適性の向上に伴い、関西国際空港への高速船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。

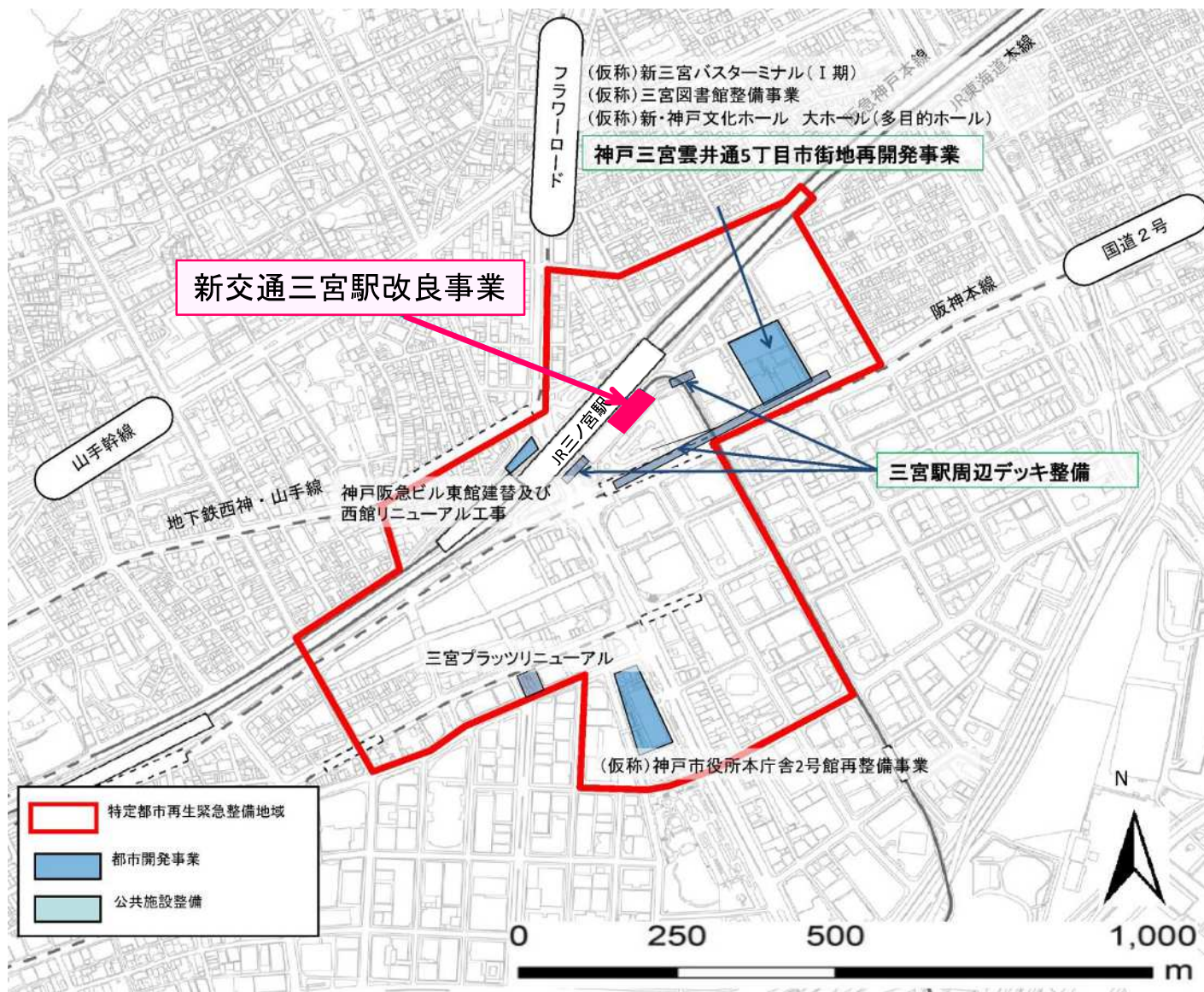
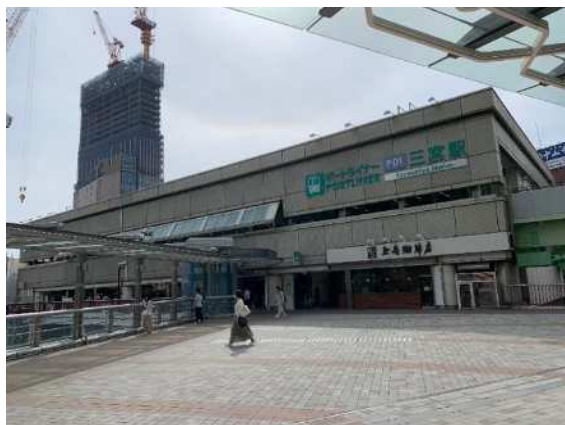


三宮駅混雑状況(朝ラッシュ時間帯)

# I-1. 事業概要

## 位置図

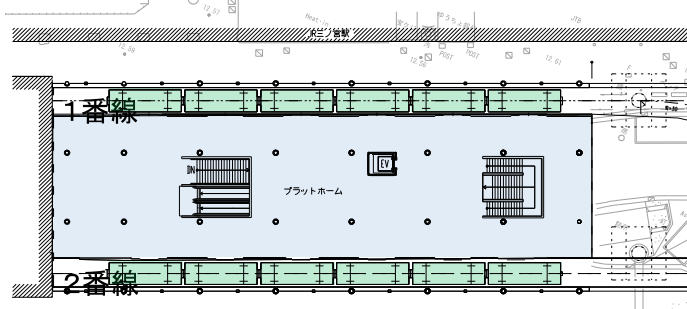
当該箇所



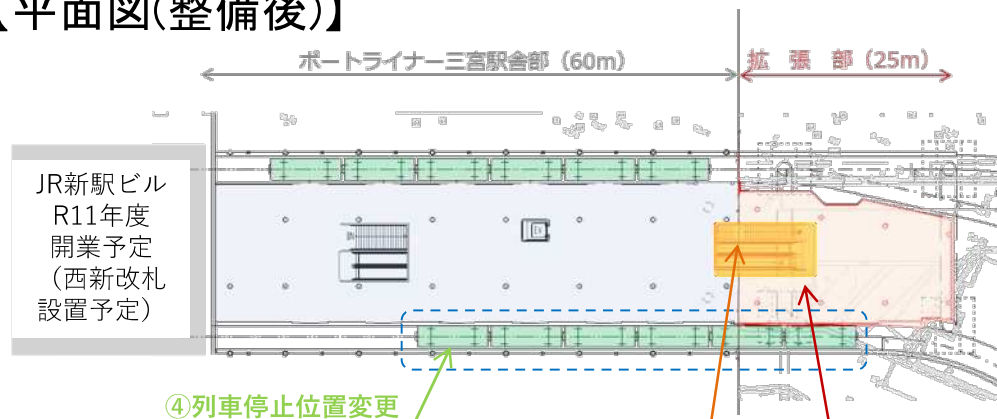
# I - 1. 事業概要

## 整備内容

【平面図(整備前)】



【平面図(整備後)】



### ①ホーム拡張

【現況60mのホームを東側へ25m拡張】

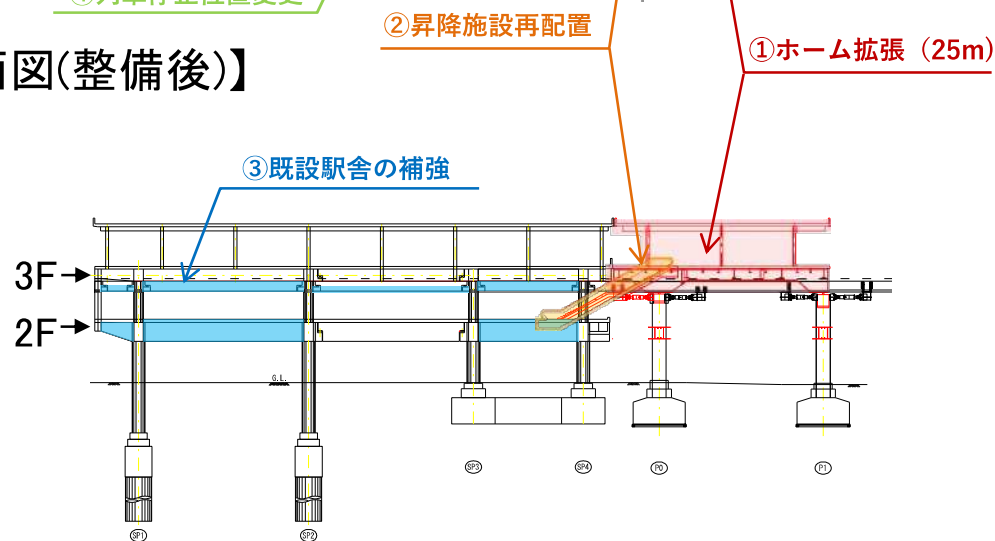
### ②昇降施設再配置

【階段直線化・エスカレータ新設】

### ③既設駅舎の補強

### ④列車停止位置変更

【断面図(整備後)】



# I-2. 概要説明

## 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6年度 (2024年度) 工事着手予定 (工事期間:4カ年想定)
- 令和9年度 (2027年度) 工事完了・ホーム供用開始予定



		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	
手続き等			★ 事業採択									★ 工事完了 供用開始	
検討設計			計画検討・詳細設計										
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					
	拡張部構築									↓ 拡張部構築			

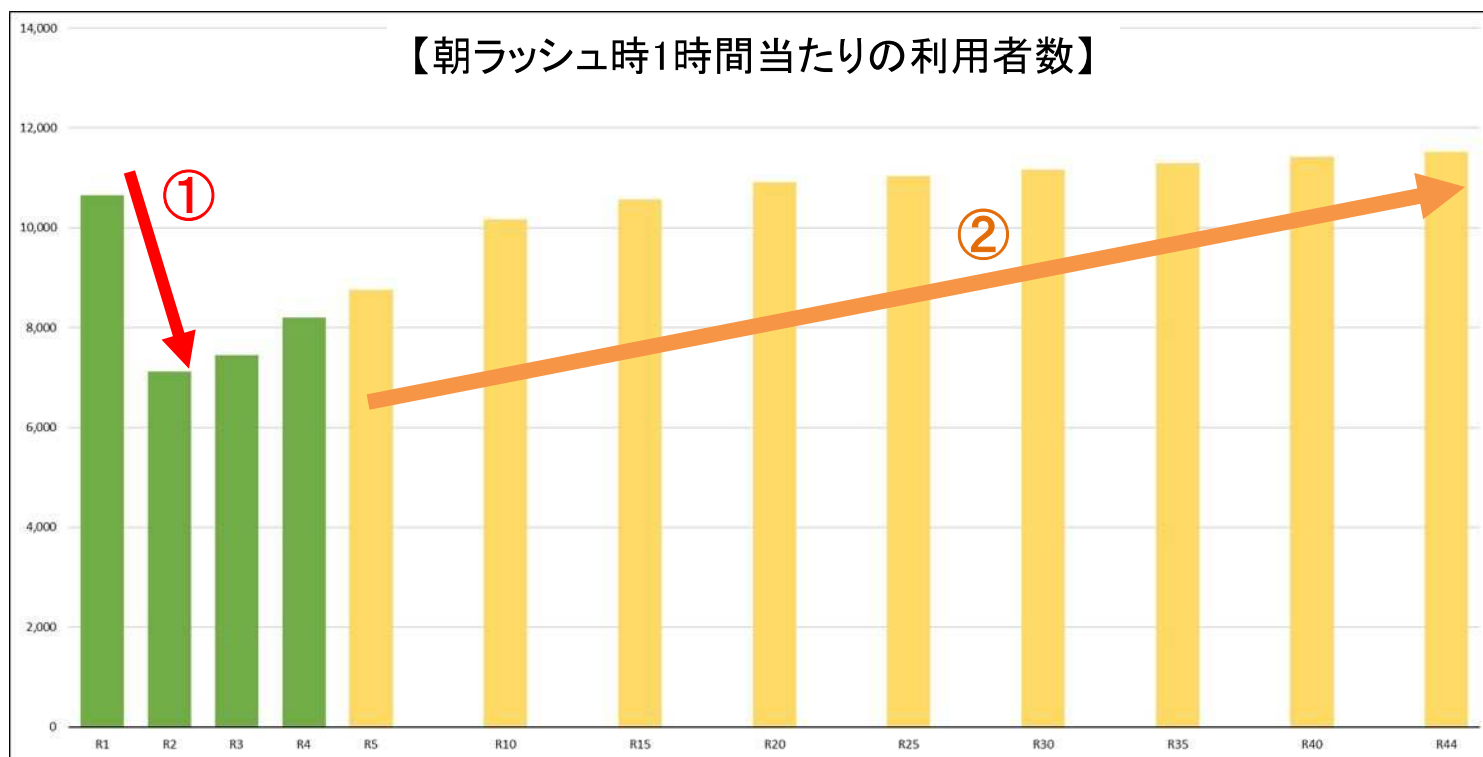
※事業進捗により、今後変更の可能性があります。

# I-2. 概要説明

## 事業を巡る社会情勢等の変化

### ○ポートライナーの利用者数の変化

- ①新型コロナウイルスの影響(令和7年に令和元年需要90%回復)
- ②ポートアイランド2期・空港島の土地処分に伴う就業者数と来訪者数の増加を見込んでいる



凡例

- 実測値
- 予測値

# I - 2. 概要説明

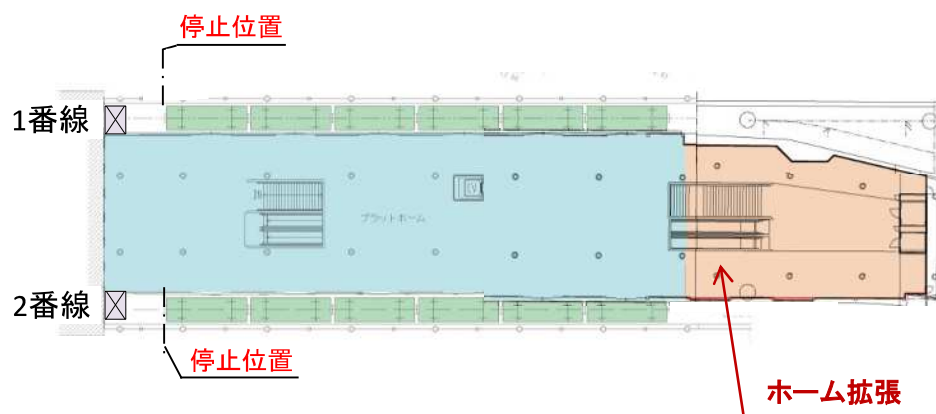
## 事業計画の変更内容

当初計画(R元年時点)	現計画(R4年変更)	変更の理由
①ホーム拡張	①ホーム拡張	(変更なし)
②昇降設備再配置	②昇降設備再配置	(変更なし)
③既存駅舎の補強	③既存駅舎の補強	(変更なし)
④(列車停止位置の変更(構想段階))	④列車停止位置の変更	構想の具体化に伴い、追加
⑤コンコース階拡張	⑤廃止	詳細検討により不要となったため廃止

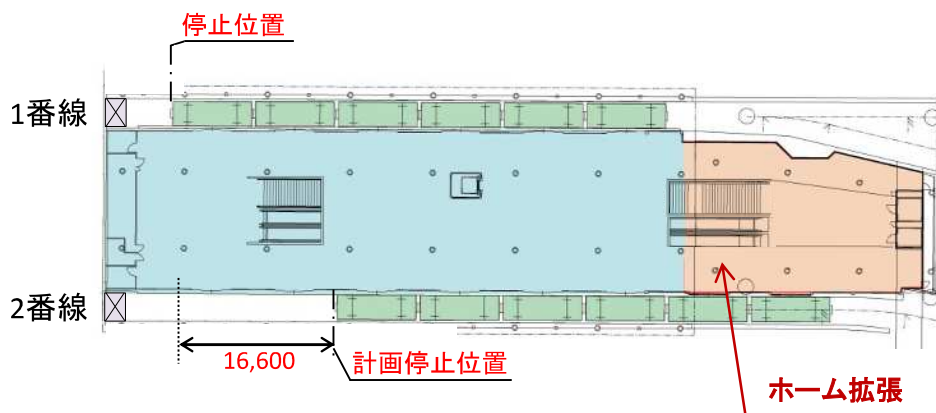
# I-2. 概要説明

## 事業計画の変更内容(④列車停止位置の変更について)

当初計画



変更計画



事業採択時以降、運営事業者との協議・検討が完了したため事業計画に追加。

### 検討・決定項目

- ・列車進入速度の設定
  - ・速度を制御するためのシステム（車両のソフトウェア）の改修計画
  - ・変更後の停止位置にあわせた運行に必要なハード設備の改修計画（軌道上信号装置・ホームドア設備・案内表示器の移設等）
- ⇒ 短縮される所要時間と概算工事費が判明

# I - 2. 概要説明

## 事業計画の変更内容

事業内容	新規採択時	再評価時	事業費増減	変更理由
①ホーム拡張	4.0億円	12.5億円	+8.5億円	<ul style="list-style-type: none"><li>・拡張部直下のバスロータリーへの運行影響を回避すべく、夜間施工による施工制約が追加のため増額</li><li>・物価、人件費上昇のため増額</li></ul>
②昇降設備再配置	0.9億円	1.0億円	+0.1億円	<ul style="list-style-type: none"><li>・物価、人件費上昇のため増額</li></ul>
③既存駅舎の補強	0.4億円	9.2億円	+8.8億円	<ul style="list-style-type: none"><li>・詳細設計の結果、補強量増加のため増額 (例:ボルト約8,500本→約40,000本)</li><li>・詳細調査の結果、支障移設(電気・信号設備等)が追加のため増額</li><li>・物価、人件費上昇のため増額</li></ul>
④列車停止位置の変更	0円	4.4億円	+4.4億円	<ul style="list-style-type: none"><li>・構想の具体化に伴い、追加</li></ul>
⑤コンコース階拡張	3.2億円	0円	-3.2億円	<ul style="list-style-type: none"><li>・詳細検討により不要となったため廃止</li></ul>
⑥その他(設計費等)	1.5億円	2.9億円	+1.4億円	<ul style="list-style-type: none"><li>・③④⑤を検討するため増額</li></ul>
<b>事業費合計</b>	<b>10.0億円</b>	<b>30.0億円</b>	<b>+20.0億円</b>	





# I-3. 事業効果の検証

## 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

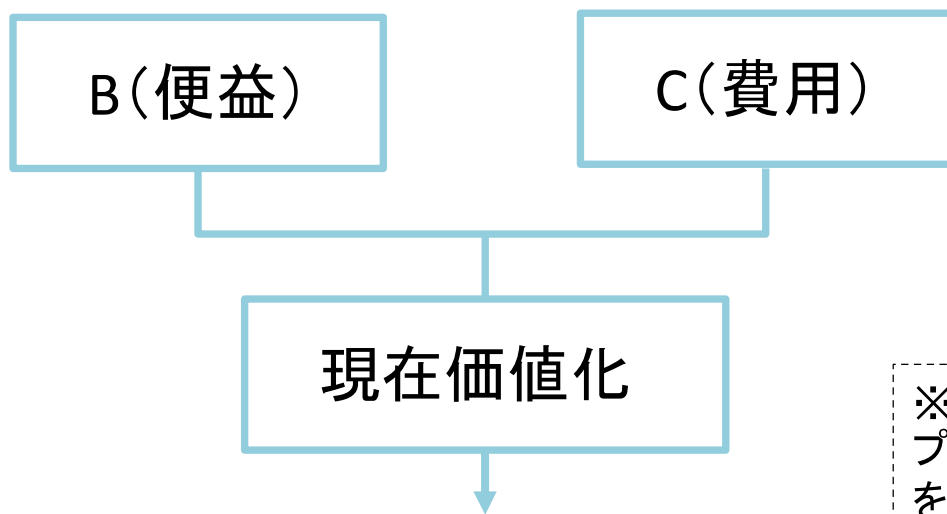


# I-3. 事業効果の検証

## 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※」



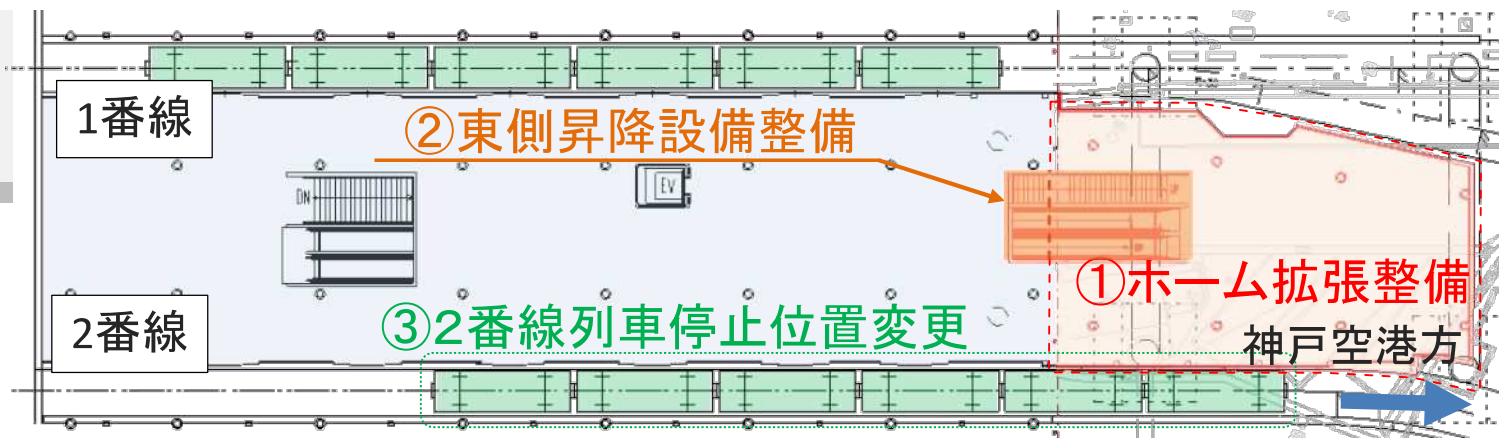
- ・基準年次は令和5年度とする
- ・検討年数は50年とする
- ・現在価値化を行うための割引率は4%とする

※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。

$$\text{費用便益比} = B/C \geq 1.0$$

# I-3. 事業効果の検証

## 費用便益分析 (計上する便益)



整備内容	発現する効果	計上する便益
①ホーム拡張整備	夕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

※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

# I-3. 事業効果の検証

## 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移動時間短縮便益

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

#### ②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

#### ③移動抵抗低減便益

新たにエスカレーター設置により、利用者の移動手段の変化を便益として算定

#### ④所要時間短縮便益

列車停止位置の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)

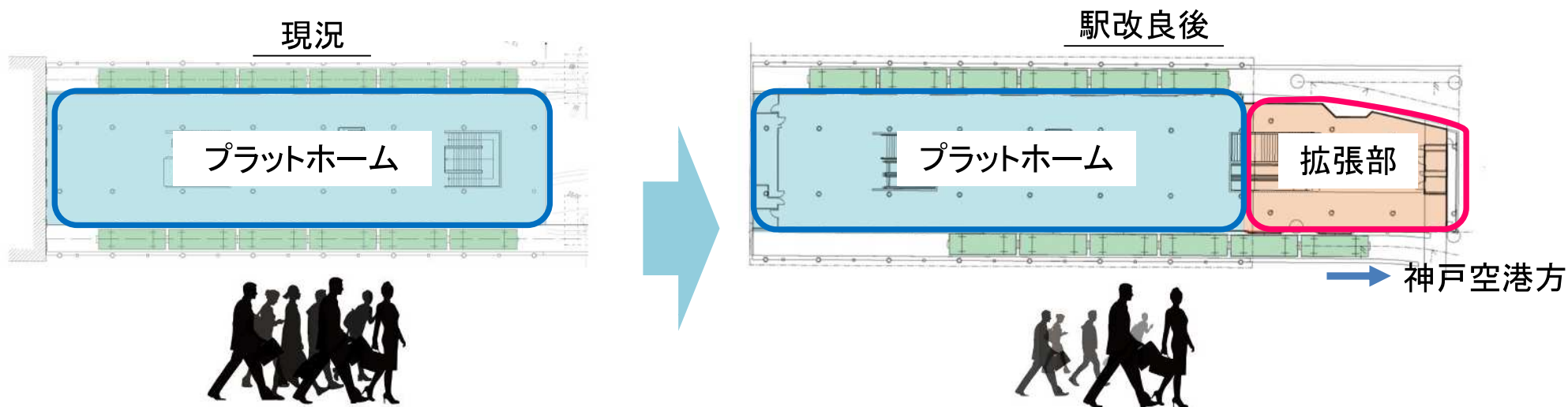
#### ②エスカレータの維持管理費

便益①、③、④:「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②:「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

# I-3. 事業効果の検証

## ① 移動時間短縮便益

タピーク時において降車客による駅構内の混雑がホーム拡張により緩和される。  
また東側昇降設備の改良によって、西側昇降設備を利用していた降車客の移動経路が東側へ分散される。  
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することで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。



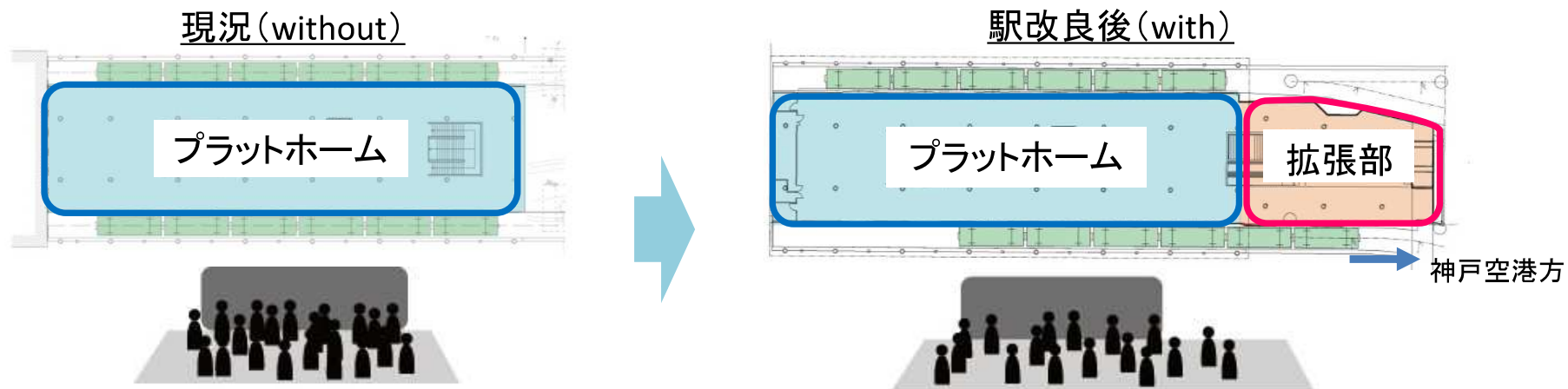
ホーム拡張でタピーク時降車客の歩行速度が向上し、駅構内の所要時間が短縮

	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)
事業採択時(R1)	1基	1.7m	5 秒	227.3 百万円
事業再評価時(R5)	1基	1.5m	2 秒	90.8 百万円

# I-3. 事業効果の検証

## ② 快適性向上便益

朝ピーク時の利用者の滞留空間が広がることで、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)		
事業採択時 (R1)	17,500 人	C	A	7 円	683.6 百万円
事業再評価時 (R5)	15,500 人	B	A	4 円	373.1 百万円

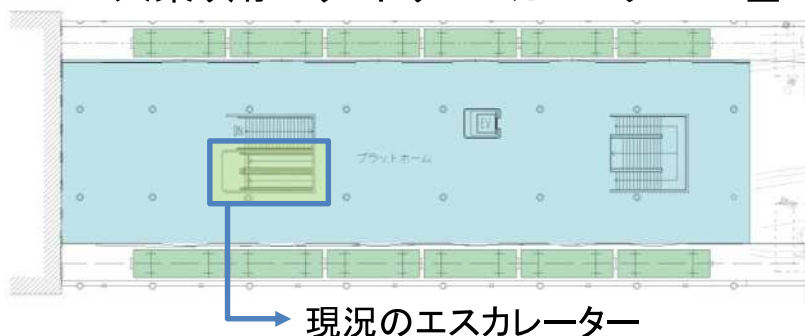
※都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)より

## 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。

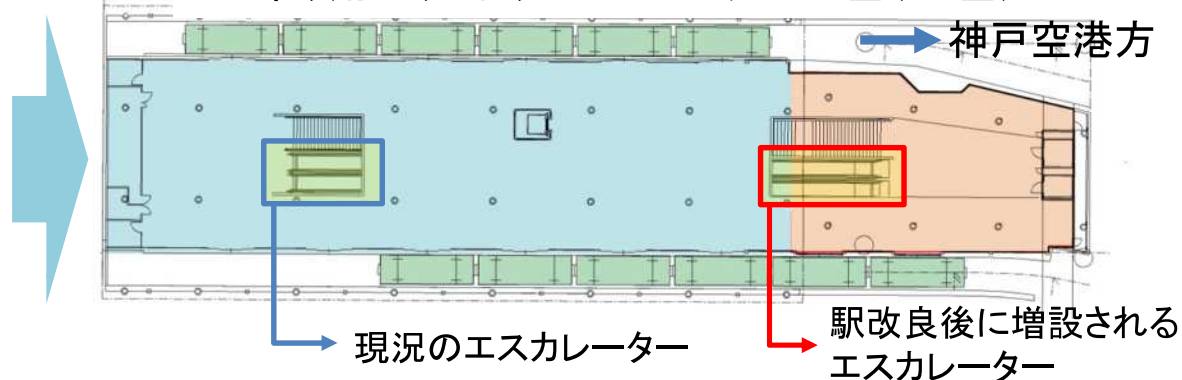
現況

2人乗り用上り・下りエスカレーター: 1基



駅改良後

2人乗り用上り・下りエスカレーター: 2基(+1基)



**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)
事業採択時(R1)	1基	1.7m	4,500人	396.4 百万円
事業再評価時(R5)	1基	1.5m	5,000人	498.2 百万円

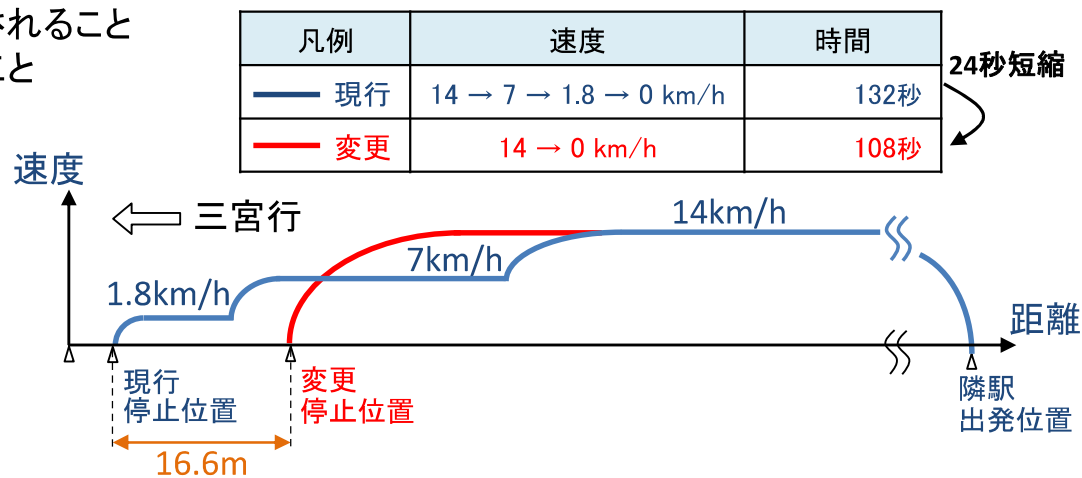
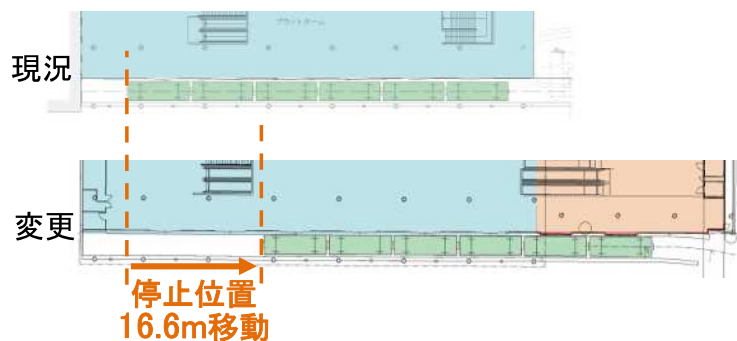


# I-3. 事業効果の検証

## ④ 所要時間短縮便益

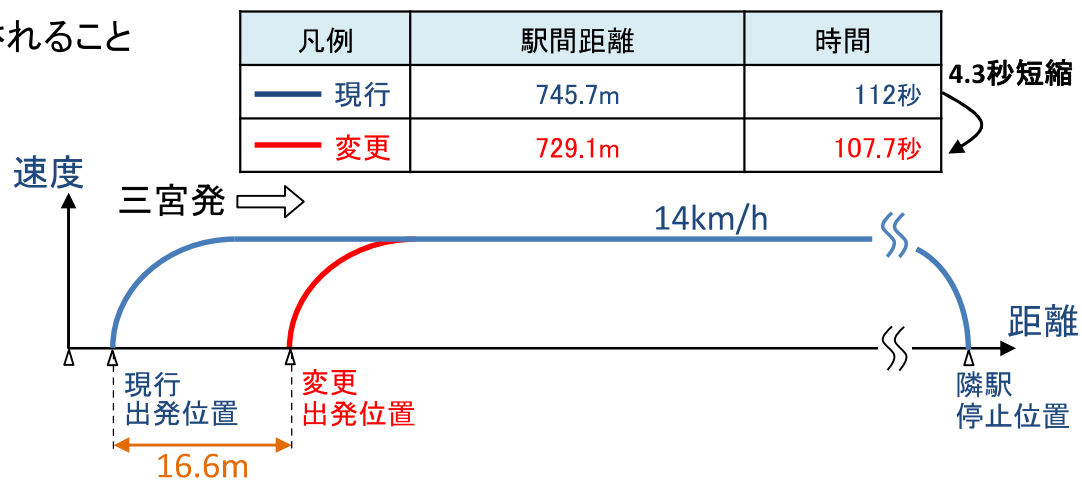
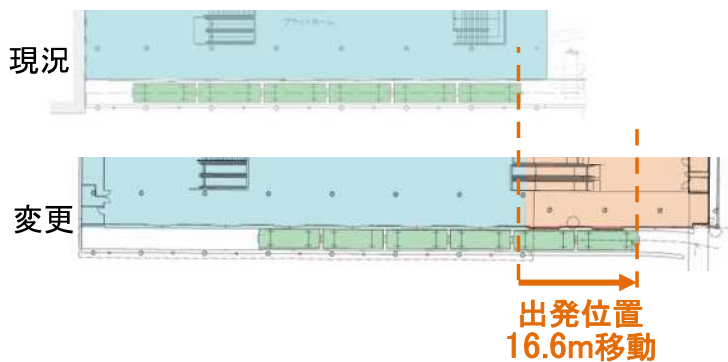
2番線列車停止位置の変更により、  
 ・三宮駅～隣駅(貿易センター前駅)間の距離が短縮されること  
 ・過走余裕長の確保による列車進入速度の向上すること  
 により、三宮駅～隣駅間の所要時間が短縮される。

上り



2番線列車停止位置の変更により、  
 ・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



# I-3. 事業効果の検証

## ④ 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。

$$\begin{aligned} \text{単年度便益(円/年)} &= \text{2番線利用者数(人/年)} \times \text{短縮時間(秒)} \times \text{時間評価値(円/秒)} \\ &= \left\{ \begin{array}{l} \text{上り(降車)} : 6,062.1(\text{千人/年}) \times 24(\text{秒}) \times 0.66(\text{円/秒}) \\ \text{下り(乗車)} : 5,577.6(\text{千人/年}) \times 4.3(\text{秒}) \times 0.66(\text{円/秒}) \end{array} \right\} \underline{111.2 \text{ 百万円/年}} \end{aligned}$$

※ 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 5,577.6千人/年、降車 6,062.1千人/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 → 0.66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	
事業採択時(R1)	2番線(構想段階)	未算出	未算出	構想段階のため未計上
事業再評価時(R5)	2番線	24 秒	4.3 秒	2,729.3 百万円

# I-3. 事業効果の検証

## 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まとめ

※④所要時間短縮便益について：  
事業採択時においては、ホーム拡張後の  
所要時間の検討や運行事業者との協議が  
整っていなかったため、未計上。

便益(B)	便益額(百万円)		費用(C)	事業費(百万円)	
	事業採択時	事業再評価時		事業採択時	事業再評価時
①移動時間短縮便益	227.3	90.8	①駅改良事業費	896.7	2,748.9
②快適性向上便益	683.6	373.1			
③移動抵抗低減便益	396.4	498.2	②維持管理費	36.7	36.7
④所要時間短縮便益	※未計上	2,729.3			
合計	1,307.3	3,691.5	合計	933.4	2,785.6

【事業採択時】基準年：平成30年とし計算  
総便益(B) 1,307.3 / 総費用(C) 933.4 = 1.4

【事業再評価時】基準年：令和5年とし計算  
総便益(B) 3,691.5 / 総費用(C) 2,785.6 = 1.3

## 貨幣換算が困難な効果

### ・ホーム上の安全性向上

→ ホーム拡張に伴って乗車待ち行列が分散し、ホーム上を移動する旅客との錯綜が避けられることから安全性が向上する。

# I-4. 今後の方針

## 事業効果のまとめ

費用便益分析	・ $B/C=1.3$ ( $\geq 1.0$ )
貨幣換算が困難な効果	・ ホームの安全性向上(利用者の安全性・安心感の向上)

- 新型コロナウイルスの影響により、事業採択時の令和元年に対して、令和4年の利用者は8割程度に減少しているが、今後、新型コロナウイルス感染症の終息や、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み、新型コロナウイルス感染症流行前以上に利用が増えるものと考えられ、令和12年頃にはポータル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、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。
- ホーム拡張事業の費用便益比は1.3と社会的に効率的であると判断される1.0を上回る事が確認された。
- また、事業を進める中でコンコース階取止めを決定することでコスト削減を図ってきたが、今後も駅舎補強と拡張部構築の工程調整により、全体工程の工期短縮する検討を進めており、事業費の圧縮を図っていく。
- なお、残事業の投資効率性は1.5であり、1.0を上回る事が確認している。

  
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

# Ⅱ-1. 事業概要

## 事業名

- 三宮駅周辺デッキ整備

## 事業期間

- 令和2年度～令和11年度

## 事業の目的

- 都心三宮再整備にて計画している「えき～まち空間」の実現のために、地上レベルの広場空間「三宮クロススクエア」に加えて、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を目的とした歩行者デッキの整備を行う。
- これにより、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、安全で居心地の良いウォーカブルな歩行者空間を創出する。

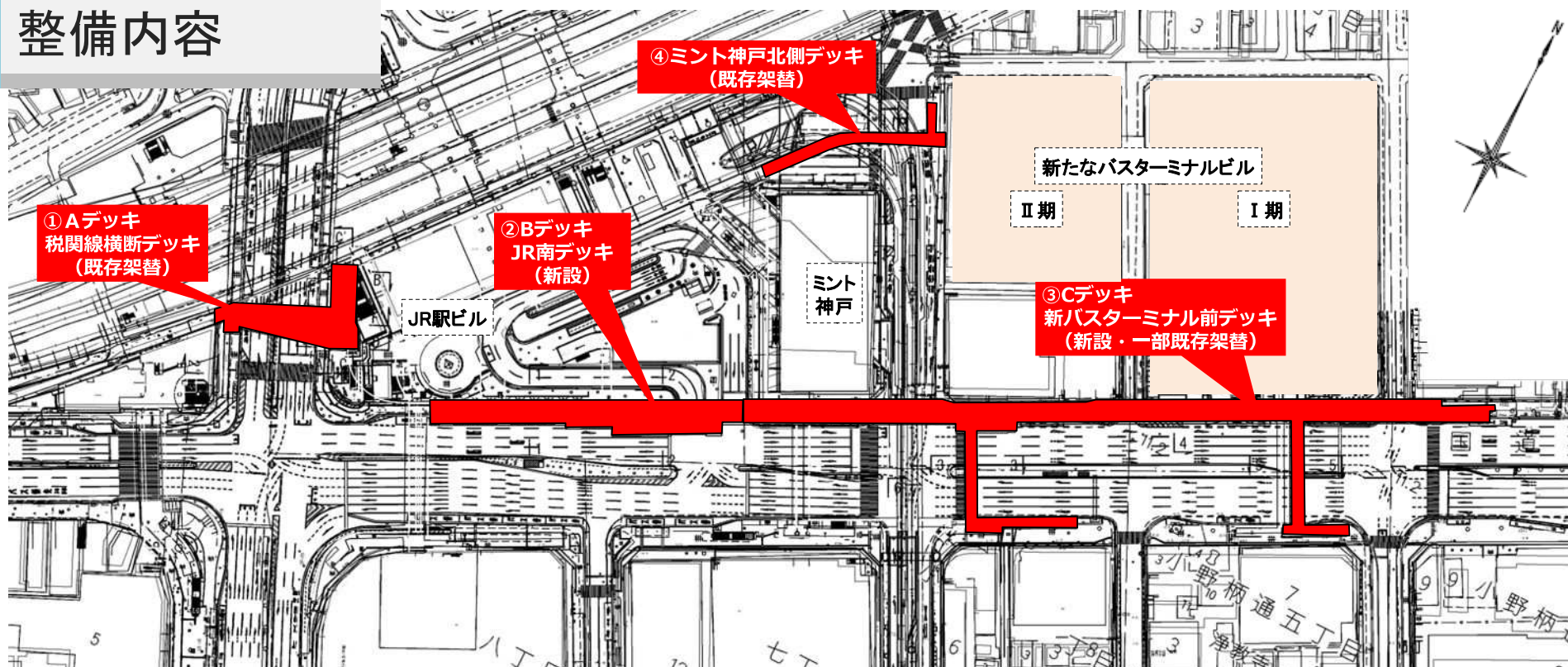


三宮駅周辺デッキ(完成イメージ)



# Ⅱ-1. 事業概要

## 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 ミント神戸北側デッキ(既存架替)



# Ⅱ-2. 概要説明

## 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2年度 事業着手
- 令和11年度末 完了・デッキ供用開始予定



		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	R10年度	R11年度	R12年度
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
手続き等			★事業採択											★工事完了・供用開始
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・兵庫県警・JR西日本・地元等)協議										
工事	Aデッキ									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					
	ミント神戸 北側デッキ								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。

## Ⅱ－2. 概要説明

34

### 事業費内訳

項目	設計費	工事費	合計
Aデッキ【税関線横断デッキ(既存架替)】	0.59億円	6.63億円	7.22億円
Bデッキ【JR駅ビル南デッキ(新設)】	1.19億円	14.53億円	15.72億円
Cデッキ【新バスターミナル周辺デッキ(新設)】	1.43億円	22.44億円	23.87億円
ミント神戸北側デッキ	1.10億円	10.96億円	12.06億円
総合計:	4.31億円	54.56億円	58.87億円

## Ⅱ－3. 事業効果の検証

35

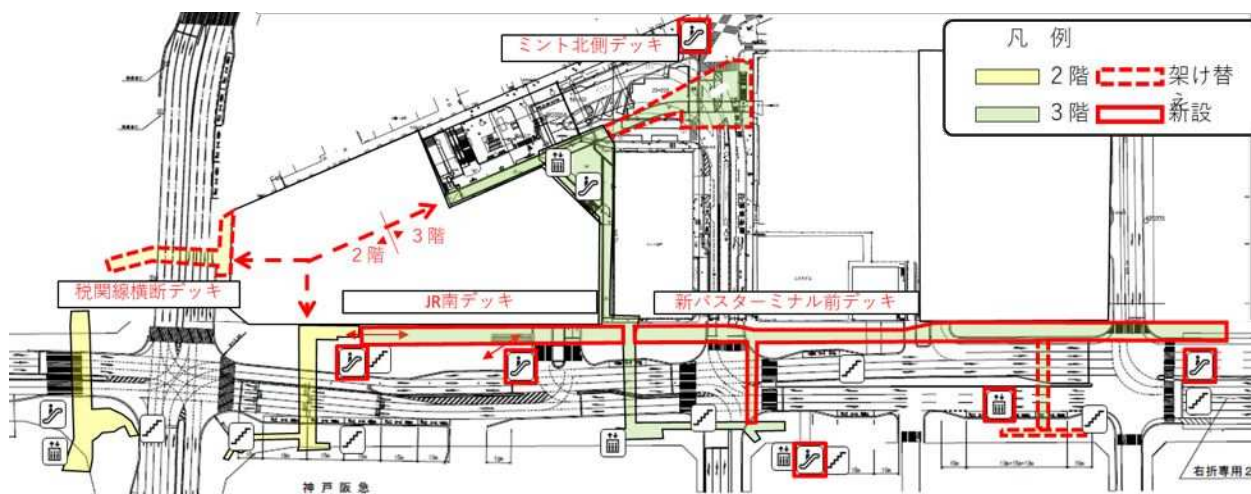
### 事業効果

#### ①「えき」と「まち」をつなぐ歩行者の回遊性の向上、乗換動線の改善・拡充

【課題】三宮駅は改札口が、地下、地上、2階、3階レベルとばらばらであり、乗り換えがわかりにくい状況であり、歩行者の街の回遊性、また、複数の交通機関の乗換利便性の向上が必要。

歩行者が快適に街を回遊し、また、複数の交通機関の乗り換えがしやすいよう地下・地上・デッキによる歩行者動線の整備を官民が連携して推進しており、「えき」や「まち」をつなぐ地下・地上・デッキの動線を強化し歩行者ネットワークを再構築を図っている。

現状では既設デッキにおいてバリアフリー基準を満たさない構造となっている箇所もあるが、本事業にて整備するデッキについては、階層レベルが異なる改札口の乗換動線の円滑化・拡充を目的としており、階層の移動などについては、神戸市バリアフリー基準を満たすものとして整備を行い、鉄道・バス等の各交通施設をネットワークでつなぐことで、乗換え利便性やまちへの回遊性の向上を図る。



## Ⅱ－3. 事業効果の検証

### 事業効果

#### ② 歩行者の回遊性・安全性の向上、バスを含む自動車交通の円滑化

【課題】雲井通5丁目含む新たなバスターミナル周辺では、歩行者やバス等の増加が見込まれ歩行者と自動車の通行の輻輳が課題。

現状、中・長距離バスが集中する交差点では、交通の集中に起因する渋滞、歩行者や自動車の混雑が発生しているが、雲井通5丁目含む新たなバスターミナルの整備により周辺では、更に歩行者やバス等の増加が見込まれる。

そのため本事業のデッキ整備により、歩行者と自動車の通行を分離が可能となり、歩行者の回遊性と安全性の向上、および交通の円滑化による路線、中・長距離バスの定時性の向上が図られる。



交差点混雑状況

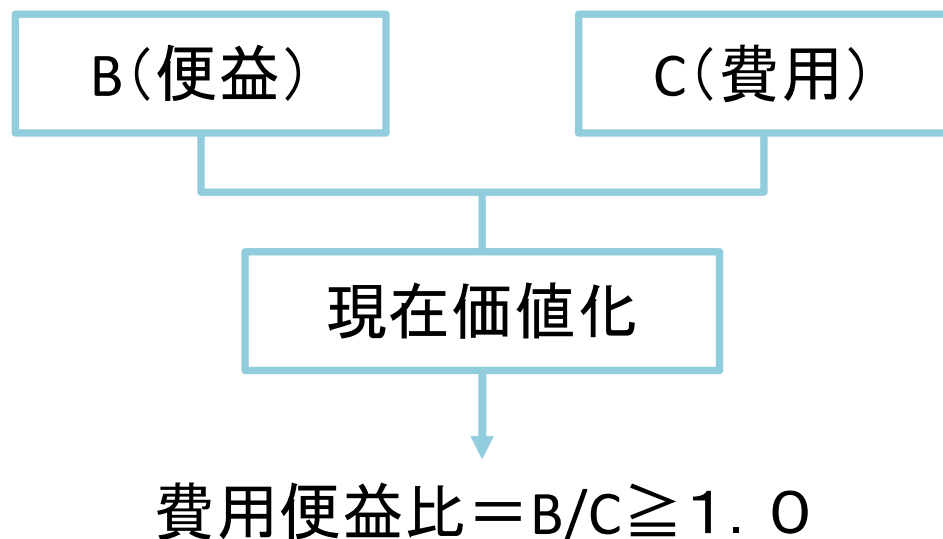


三宮駅周辺デッキ完成イメージパース

### 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

### 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

#### 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

## 費用便益分析(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

### 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

⇒ 55.48億円  
(現在価値化後の金額)

#### 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や点検費、修繕費等を計上

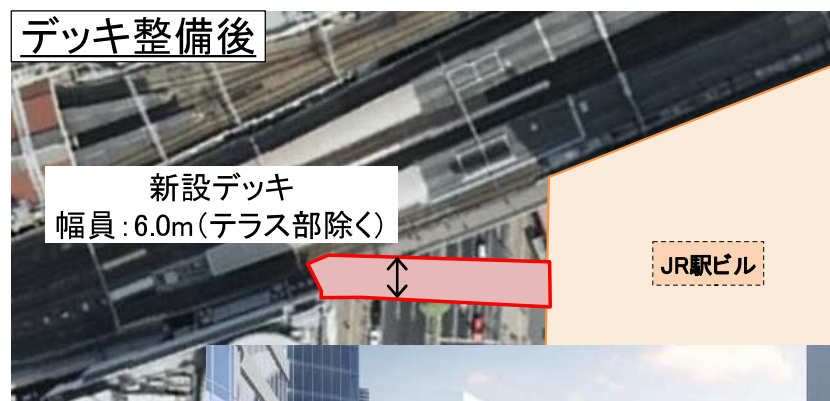
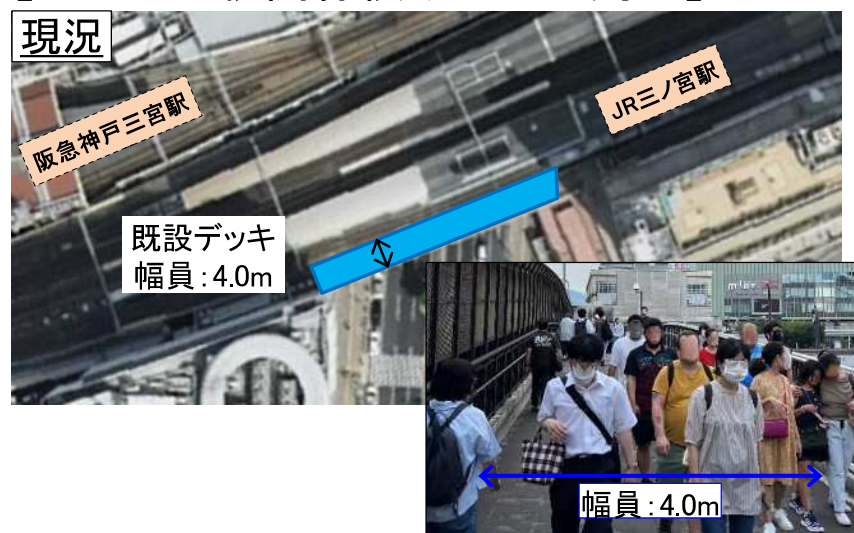
⇒ 4.72億円  
(現在価値化後の金額)

# Ⅱ－3. 事業効果の検証

## 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。

【Aデッキ：税関線横断デッキ 周辺】



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、歩行者の所要時間が短縮

	1人あたりの平均短縮時間	便益(B)
事業採択時(R1)	14 秒(全デッキ利用者平均)	56 億円
事業再評価時(R5)	14 秒(全デッキ利用者平均)	58.62 億円



## 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人あたりの支払意思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

	歩行者空間面積の 変化率による低減率	1人あたりの 支払意思額	便益(B)
事業採択時(R1)	0.33～1.00 (デッキにより異なる)	6.6～20 円 (デッキにより異なる)	48 億円
事業再評価時(R5)	0.33～1.00 (デッキにより異なる)	6.6～20 円 (デッキにより異なる)	50.59 億円

## 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思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】

デッキ整備後



**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 支払意思額	便益(B)
事業採択時(R1)	53 千人/日	2 円	5.8 億円
事業再評価時(R5)	53 千人/日	2 円	6.05 億円

## Ⅱ－3. 事業効果の検証

### 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)
① 時間短縮便益	58.62
② 移動サービス向上便益	50.59
③ 上下移動快適性向上便益	6.05
合計	115.26

費用(C)	費用(億円)
整備事業費等	55.48
維持管理費等	4.72
合計	60.20

※費用、便益ともに現在価値化後の金額

$$\text{総便益(B)} = 115.26 \text{ (億円)} / \text{総費用(C)} = 60.20 \text{ (億円)} = 1.9 \text{ (} > 1.0 \text{)}$$

基準年: 令和5年とし計算

### 貨幣換算が困難な効果

#### ・歩行者の安全性向上

→ デッキ整備により歩行者と自動車と立体的に分離され、交差点における歩行者の安全性が向上する。

#### ・バスの定時性向上

→ 三宮東交差点では歩行者数が多いため、青信号でもバスが右左折できずバスの遅延につながっているが、デッキ整備によりバスと歩行者が立体的に分離されることにより、歩行者の横断等によるバスの停車時間が短縮し、定時性が向上する

## Ⅱ-4. 今後の方針

### 事業効果のまとめ

費用便益分析	・ $B/C=1.9$ ( $>1.0$ )
貨幣換算が困難な効果	・ 歩行者の安全性向上 ・ バスの定時性向上

- 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ところであり、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、杭径の縮小・橋脚数の削減・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2.1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

## 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

- 中・長距離バスターミナルを整備し、三宮駅周辺地域の交通結節機能の強化する。
- 都市機能の更新し、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図る。



従前状況

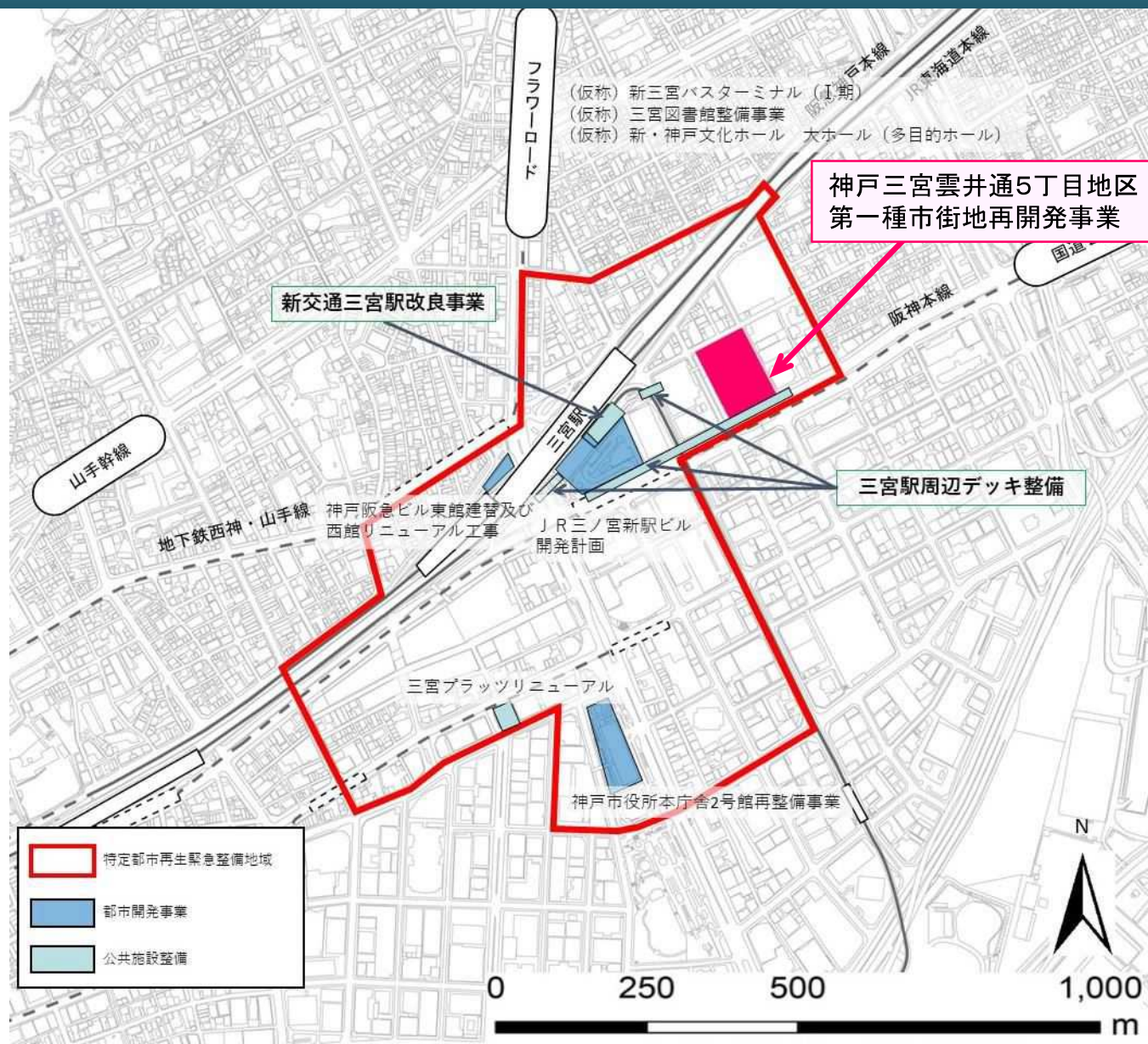


イメージパース

# Ⅲ-1. 事業概要

## 位置図

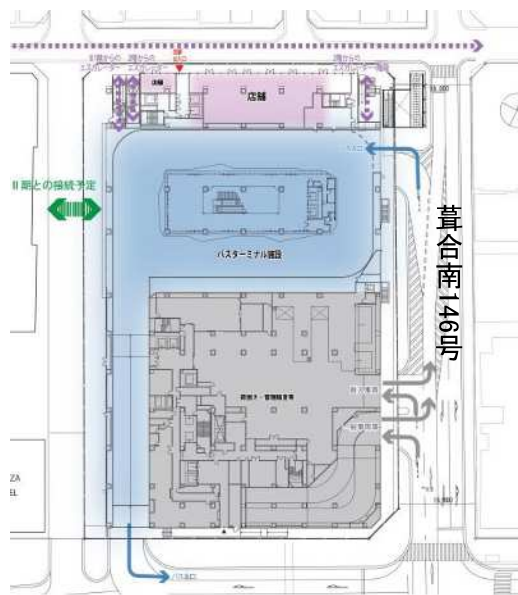
当該箇所



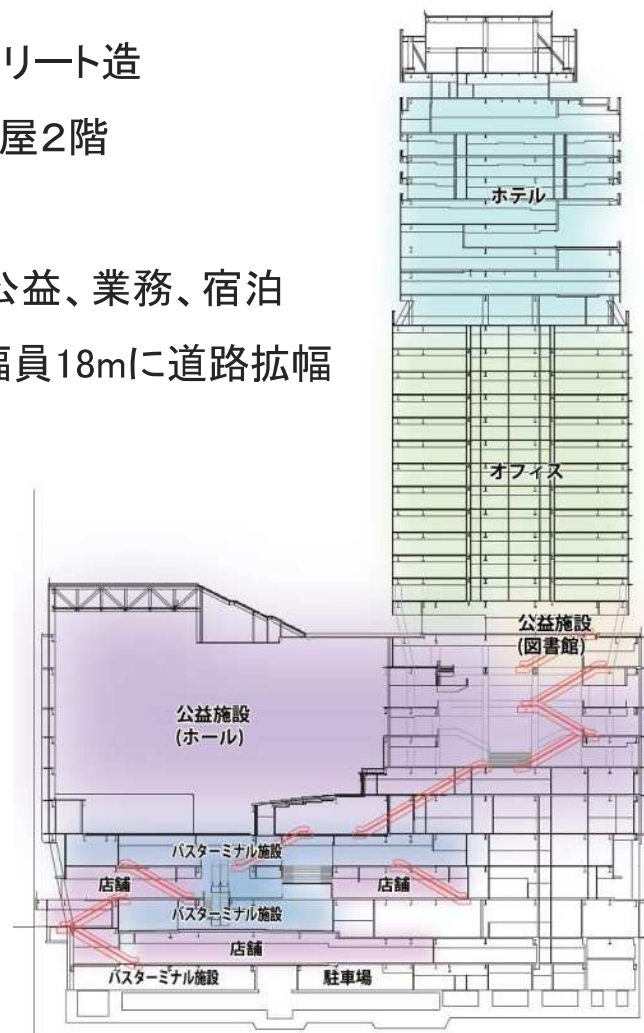
# Ⅲ-1. 事業概要

## 整備内容

- 敷地面積 : 約8,230㎡
- 建築面積 : 約7,640㎡
- 延べ床面積 : 約98,570㎡
- 建ぺい率 : 約93%
- 容積率 : 約1,015%
- 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、宿泊
- 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



# Ⅲ－2. 概要説明

## 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月第一回変更)
- 令和4年5月 権利変換計画認可
- 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ります。

# Ⅲ-3. 事業効果の検証

## 事業効果

①中・長距離バスターミナルを整備し、三宮駅周辺地域の交通結節機能の強化する。

【課題】鉄道駅、中・長距離バス停、バスの待合所が分散し乗換え動線が分かりづらく、相互利用の利便性が低い。

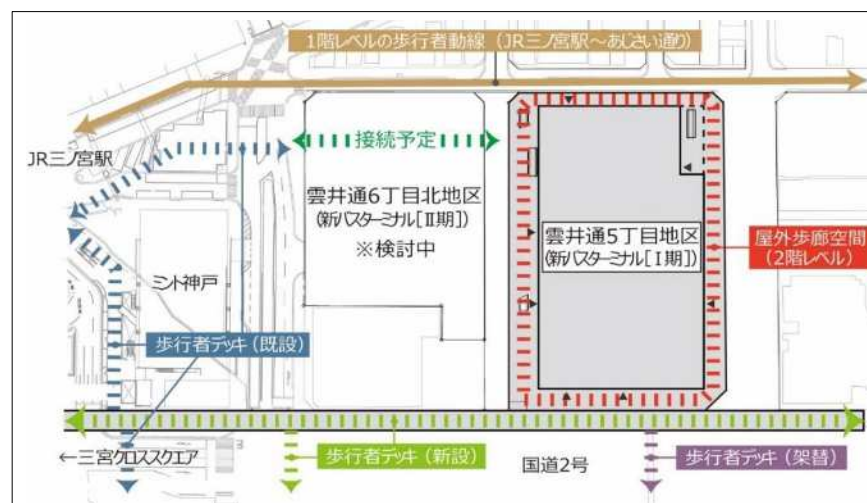
また、待合所が設置されていない中・長距離バス停が存在し、待合所の混雑が生じるといった不十分な状態。

国の直轄道路事業として、三宮駅周辺に分散する中・長距離バス停を集約した新バスターミナルを本施設の低層部分に整備し、利用者の利便性向上を図る。また、充実したバス待合空間を設置するとともに、多様なモビリティなども利用できる交通結節点としていく。

同時に整備されるデッキにより、鉄道・バス等の各交通施設をネットワークでつなぐことで、乗換え利便性や街への回遊性の向上を図る。



バス乗降場のイメージ  
2020年4月に 国直轄事業として事業化



歩行者動線ネットワークのイメージ

# Ⅲ-3. 事業効果の検証

## 事業効果

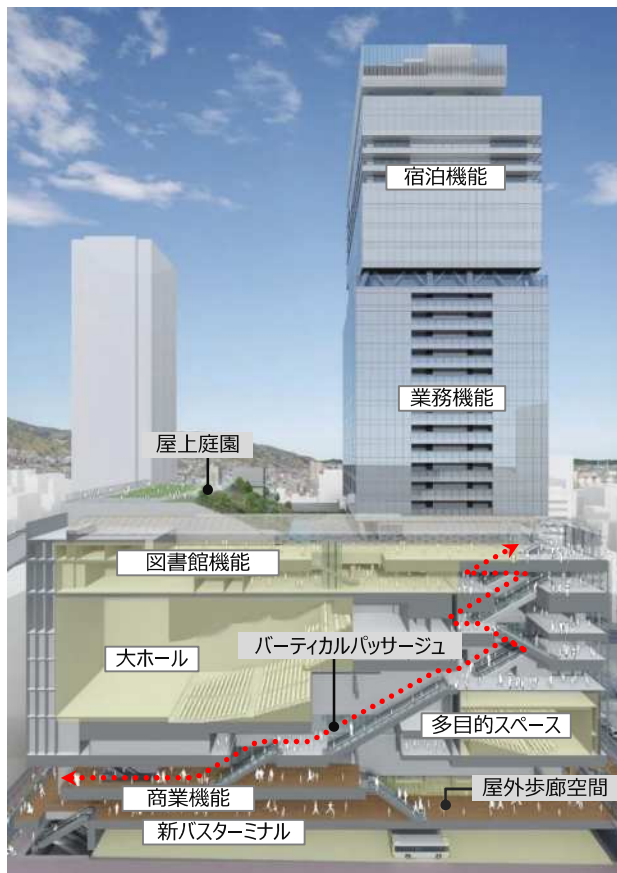
②都市機能を更新し、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図る。

【課題】当該地区では、民間施設の老朽化が進行しており、賑わいを創出する都心にふさわしい機能の導入に加え、神戸ならではの魅力を活かした新しい都市機能の集積を図る再整備を行うことでまちの魅力を高める必要がある。

低層部分には、神戸市のホール機能や図書館機能、商業機能、屋上庭園を複合的に配置し、さまざまなアクティビティを楽しみながら回遊できる場を創出する。

高層部分には、海と山を一望できるラグジュアリーホテルとハイグレードオフィスを導入し、神戸のまちに新たな魅力・活力を生み出す場とする。

立体歩行者動線「バーティカルパッセージ」が、各機能間の回遊性を高める。



## Ⅲ－3. 事業効果の検証

52

### 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

- 中・長距離バスターミナルを整備し、三宮駅周辺地域の交通結節機能の強化する。
- 都市機能を更新し、都市間競争において選ばれるための魅力・活力を創造する都心にふさわしい高質な都市機能の集積を図る。

### 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

- 耐震性の不足する既存建築物を解体除却し地区の安全性を向上する
- 災害時には、帰宅困難者のホール等での一時滞在受入れ、バスターミナルでの代替輸送などにより、三宮駅周辺地区の防災機能の強化に寄与する。
- 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

# Ⅲ－3. 事業効果の検証

## 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」

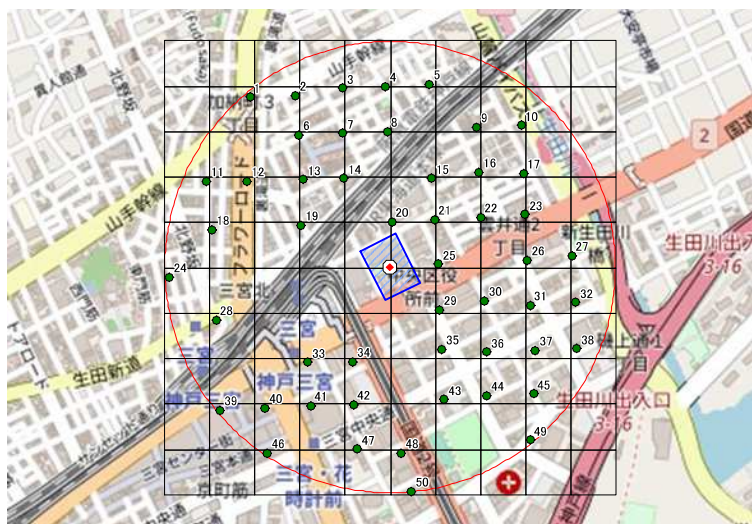
### 域外便益 ③土地の効用上昇分を地価に換算

「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」

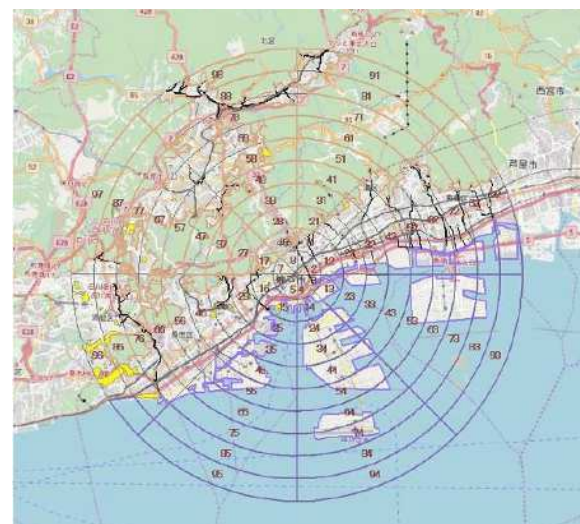
# Ⅲ－3. 事業効果の検証

## 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

## 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)	費用(C)	値(百万円)
域内便益	66,543	用地及び建物買収費	13,401
域外便益	34,490	施設整備費等	70,527
合計	101,033	合計	83,928

※便益、費用ともに現在価値化後の金額

総便益(B) = 101,033(百万円) / 総費用(C) = 83,928(百万円) = 1.2

## 貨幣換算が困難な効果

- 耐震性の不足する既存建築物を解体除却し地区の安全性を向上する
- 災害時には、帰宅困難者のホール等での一時滞在受入れ、バスターミナルでの代替輸送などにより、三宮駅周辺地区の防災機能の強化に寄与する。
- 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

# Ⅲ-4. 今後の方針

## 事業効果のまとめ

B/C	計算期間60年	1.2
貨幣換算が困難な効果		① 耐震性の不足する既存建築物を解体除却し地区の安全性を向上 ② 災害時には、帰宅困難者のホール等での一時滞在受入れ、バスターミナルでの代替輸送などにより、三宮駅周辺地区の防災機能の強化に寄与 ③ 賑わいや交流の都市機能整備 ④ 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1.2(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。
- 詳細設計を行う中でVEの実施等により、コスト縮減を図りながら、より効率的、経済的に事業を進めていく。
- なお、残事業の投資効率は1.29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