# 社会資本総合整備計画　事後評価書

| | | | |
|---|---|---|---|
| 計画の名称 | 8　連続立体交差事業の推進による、安全安心で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） | 交付対象 | 神戸市 |

計画の目標

連続立体交差事業の推進により、踏切道の除却等を進め、都市交通の円滑化を図り、安全安心で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事業区間の踏切遮断時間減少率
②事業対象駅の利用者増加率
　事業対象駅：阪神魚崎駅、青木駅、深江駅

| 定量的指標の定義及び算定式 | 定量的指標の現況値及び目標値 当初現況値（H25当初） | 中間目標値（H27末） | 最終目標値（H29末） | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| ① 事業区間の踏切遮断時間減少率<br>｛1－（H29事業区間の踏切遮断時間）／（H23事業区間の踏切遮断時間）｝　×　100 | － | 40% | 100% | |
| ② 事業対象駅の利用者増加率<br>｛（H29事業対象駅の利用者数）／（H23事業対象駅の利用者数）－1｝　×　100 | － | 2% | 4% | |
| | | | | |

| 全体事業費 | 合計（A＋B＋C） | | A | | B | | C | | 効果促進事業費の割合 C／（A＋B＋C） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 28,000百万円 | | 28,000百万円 | | － | | － | | 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） H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | 全体事業費（百万円） | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8-A1 | 街路 | 一般 | 神戸市 | 直接 | 神戸市 | S街路 | 改築 | 阪神本線連続立体交差事業（住吉駅～芦屋駅付近） | 連続立体交差　L＝4.0km | 神戸市 | | | | | | 28,000 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 小計（基幹事業） | | | | | | | | | | | | | | | | 28,000 | |

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 港湾・地区名 | 事業実施期間（年度） H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | 全体事業費（百万円） | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
|---|---|---|
| | | |

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<br>港湾・地区名 | 事業実施期間（年度） H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | 全体事業費（百万円） | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | 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**

①　事業区間の踏切遮断時間減少率
本事業では平成27年に下り線（神戸三宮行き）高架切替えを行い、上り線（梅田行き）の高架切替えは平成31年度を予定している。
踏切遮断時間は、下り線高架切替えに伴い43%減少しており、中間目標値を達成している状況。
上り線の高架切替えによる踏切除却が本計画期間外であるため、継続計画にて最終目標値の達成を目指す。
②　利用者増加率
平成27年度の中間目標値２％に対して実績値が７％、平成29年度の最終目標値４％に対して実績値が13%となり、ともに目標値を達成している。

**Ⅱ定量的指標の達成状況**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 指標①（事業区間の踏切遮断時間減少率） | 最終目標値 | 100% | 目標値と実績値に差が出た要因 | 計画策定時、計画期間内に全線高架切替えを行う予定だったが、上り線高架橋施工にあたり、教育委員会との協議の結果、埋蔵文化財調査を実施することとなったため、計画策定時から工程に変更が生じ、計画期間内における事業進捗が下り線高架切替えに留まることとなった。<br>最終目標値の踏切遮断時間減少率100%は、全線高架切替えが完了した際の値であり、最終実績値としては下り線高架切替えに伴う43%という結果になった。<br>連続立体交差事業の目的は踏切の除却であることから、計画策定時の最終目標値は鉄道高架切替え後の値としており、継続計画で100%を目指す。 |
| | 最終実績値 | 43% | | |
| 指標②（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 | 市内の人口が減少傾向にある中、阪神電鉄魚崎駅から深江駅にかけて沿線の人口は平衡を保っており、また、鉄道沿線の空地であった土地に建物が建てられるなど、事業により地域全体のポテンシャルが上がり、民間開発が活性化していることなどが目標の達成に寄与したと考えられる。 |
| | 最終実績値 | 13% | | |

**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）

（１）踏切遮断時間が減少したことに伴う波及効果
① 幹線道路の踏切部における平均渋滞長の減少
・ 自動車の踏切待ち軽減による、CO2等の排出量削減
・ 二次救急医療機関、消防署からの現場到着時間や搬送時間の定時性や速達性の向上
② 幹線道路の交通容量の増加による、生活道路での通過交通減少

（２）駅の橋上化、施設更新に伴う効果
従前の深江駅と青木駅は、地上から地下通路を経由してホームに上がる構造であり、上下移動も階段のみであった。
本計画において下り線の駅舎が橋上化、施設更新されたことに伴い、
・ 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、あわ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
・ 老朽化した駅が更新され、便所や待合室などユニバーサルデザインを取り入れた駅施設によって鉄道利用者の利便性や快適性が向上
・ 駅の外観を景観に配慮したデザインとしたことから、まちのシンボルとしての景観を形成

## ３．特記事項（今後の方針等）

連続立体交差事業の事業効果は、鉄道が高架化されてはじめて発現されるものであることから、平成30年度より継続の整備計画を策定しており、引き続き事業を推進していく。