

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和06年03月28日

計画の名称	神戸都心・ウォーターフロント地区都市再生整備計画（第2期）												
計画の期間	平成31年度～令和05年度（5年間）								重点配分対象の該当	○			
交付対象	神戸市												
計画の目標	大目標： 住み続けたいまち、訪れたいまち、そして、継続的に発展するまち 目標1 佇まいとデザインを感じながら歩くまちへ 目標2 次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまちへ 目標3 誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ												
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）	3,039	A	3,039	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C / (A+B+C+D)	0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	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	中間目標値	最終目標値
		平成30年度		令和5年度
1	新たな魅力あるにぎわい空間を創出することで、歩行者の回遊性を高め、歩行者通行量の増加につなげる。 歩行者通行量 三宮～ウォーターフロント、三宮～新神戸のアクセスルートの歩行者通行量	8500人/12h	人/12h	10500人/12h
2	新たな魅力あるにぎわい空間を創出することで、歩行者の回遊性を高め、都心に訪問する頻度の向上につなげる。 都心訪問頻度 買い物や食事などの自由目的で都心部（概ね新神戸から三宮、元町を経て神戸・ハーバーランドまでの範囲）を訪れる頻度について、1ヶ月に2～3回程度以上と回答する割合	55%	%	62%
3	新たな魅力あるにぎわい空間を創出することで、歩行者の回遊性を高め、市街地の観光入込客数の増加につなげる。 観光入込客数 市街地の観光入込客数	1357万人/年	万人/年	1420万人/年
4	都心の外周道路の整備により、都心への通過交通の抑制につなげる。 自動車交通量 中央幹線（新生田川橋～三宮交差点）の平日自動車交通量	27600台/12h	台/12h	26800台/12h
5	コミュニティサイクルの導入により、回遊交通手段として利用者が増加する。 コミュニティサイクル利用回数 コミュニティサイクルの利用回数を導入する自転車台数と運営日数で除した数値（1年間の日平均値）	1回/台・日	回/台・日	1回/台・日

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---	-----------	---------------

A 基幹事業																						
基幹事業 (大)	番号	事業	地域	交付	直接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間 (年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況			
		種別	種別	対象	間接							H31	R02	R03	R04	R05						
		一体的に実施することにより期待される効果																				
		備考																				
都市再生整備計画事業	A10-001	都市再生	一般	神戸市	直接	神戸市	—	—	神戸都心・ウォーターフロント地区都市再生整備計画事業 (第2期)	329.1ha	神戸市	■	■	■	■	■	3,039	11.2	—			
												小計						3,039				
											合計						3,039					

事後評価

○事後評価の実施体制、実施時期

<p>事後評価の実施体制</p> <p>・神戸市都市局都心再整備本部及び事業関連部局（都市計画課・交通政策課・道路計画課・道路工務課・公園部・文化交流課）および、外部有識者により構成された事後評価委員会</p>	<p>事後評価の実施時期</p> <p>令和5年4月～令和6年3月</p>	
	<p>公表の方法</p> <p>神戸市ホームページに掲載</p>	

○事業効果の発現状況

<p>定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況</p>	<p>指標①「歩行者通行量」について、車道・歩道の拡幅や東遊園地などの拠点施設の整備より整備効果が発現し、歩行者交通量の増加が見れたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、外出に対する市民の意識が変化し、出歩きに関する行動変容がおこったことで、目標値の達成には至らなかった。                  指標②「都心の訪問頻度」については目標は未達成となっている。新型コロナウイルス感染症の影響等により外出に対する市民の意識が変化し、買い物や食事などの自由目的での出歩きに関する行動変容がおこったことが主な要因と考えられる。あわせて、効果発現を見込んでいた一部事業が完了しておらず、指標の改善に至らなかった。                  指標③「観光入込客数」について、令和4年1月～12月の数値を活用したため、新型コロナウイルス感染症の影響が非常に大きく整備効果の影響度合を推計するのが困難である。引き続き、統計数値を確認しながらフォローアップ実施を予定している。                  指標④「自動車交通量」について、外周道路への誘導動線の整備などにより自動車交通量の減少し、目標値を達成した。                  指標⑤「コミュニティサイクルの利用回数」について、車道・歩道の拡幅や東遊園地などの拠点施設の整備などによりコミュニティサイクル利用回数が増加し、目標値を達成した。</p>
<p>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>	

○特記事項（今後の方針等）

<p><b>【今後のまちづくりの方策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行環境の向上及び憩いとにぎわいの空間整備によるまちの魅力向上                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者中心の空間を創出し、三宮および周辺のまちの魅力を向上するため、道路空間の再配分等による歩行者動線の強化を図るとともに、憩いとにぎわい創出に資するたまり空間を整備する。</li> </ul> </li> <li>●歩行者中心の道路空間の構築に向けた自動車交通マネジメント                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点改良等による道路の交通処理機能の強化や都心の通過交通の外周の幹線道路等への誘導により、都心を通過する交通の円滑な処理を図る。</li> <li>・駅前広場の拡充や交通規制の見直しや車線減少による通過交通の流入規制・混雑緩和等を図る。</li> <li>・自動車交通から公共交通への転換を図る。</li> </ul> </li> <li>●歩行者の回遊性向上に資する公共交通など多様な交通手段の確保                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・連節バスやコミュニティサイクル等の多様な交通手段の確保を図る。</li> <li>・公共交通の乗り換え利便性の向上を図る。</li> <li>・自動車交通から公共交通への転換を図る。</li> </ul> </li> </ul>
--

○目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		目標値と実績値に差が出た要因
	目標値／実績値		
1	歩行者交通量		
	最終目標値	10500人/12h	・新型コロナウイルス感染症の影響等により、外出に対する市民の意識が変化し、出歩きに関する行動変容がおこったことが主な要因と考えられる。あわせて、効果発現を見込んでいた一部事業が完了しておらず、目標の達成に至らなかった。
	最終実績値	9478人/12h	
2	都心訪問頻度		
	最終目標値	62%	・新型コロナウイルス感染症の影響等により外出に対する市民の意識が変化し、買い物や食事などの自由目的での出歩きに関する行動変容がおこったことが主な要因と考えられる。あわせて、効果発現を見込んでいた一部事業が完了しておらず、指標の改善に至らなかった。
	最終実績値	47%	
3	観光入込客数		
	最終目標値	1420万人/年	・事後評価時点では令和4年の数値を活用したため、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた（フォローアップを実施予定）
	最終実績値	932万人/年	
4	自動車交通量		
	最終目標値	26800台/12h	・整備事業の効果が発現し、自動車交通量の減少につながった。
	最終実績値	24732台/12h	
5	コミュニティサイクル利用回数		
	最終目標値	1回/台・日	・車道・歩道の拡幅や東遊園地などの拠点施設の整備などにより、コミュニティサイクル利用回数の増加につながった。
	最終実績値	1回/台・日	

都市再生整備計画 事後評価シート  
神戸都心・ウォーターフロント地区(第2期)

令和6年3月

兵庫県神戸市

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	兵庫県		市町村名	神戸市		地区名	神戸都心・ウォーターフロント地区(第2期)			面積	329.1ha		
交付期間	令和元年度～令和5年度		事後評価実施時期	令和5年度		交付対象事業費	13,243.8百万円	国費率	49.6%				
1)事業の実施状況	当初計画に位置づけ、実施した事業		基幹事業	道路(6路線)、公園(東遊園地)、地域生活基盤施設(広場、駐車場、自転車駐輪場)、高質空間形成施設(緑化施設等、歩行者支援・障害者誘導)									
			提案事業	事業活用調査(事業効果分析、社会実験)									
	当初計画から削除した事業		基幹事業	税関線等(光のミュージアム 東遊園地)	削除/追加の理由		・事業実施時期を延期したため					削除/追加による目標、指標、数値目標への影響	
			提案事業										
	新たに追加した事業		基幹事業	道路(6路線)、公園(生田川公園・磯上公園)、地域生活基盤(広場、公開空地、人口地盤)、高質空間形成施設(緑化施設等、歩行者支援・障害者誘導)、高次都市施設(地域交流センター)、滞在環境整備事業(デザイン検討、社会実験)、エリア価値向上整備事業(社会実験)	削除/追加の理由		・民間事業等も含めた都心三宮再整備の進捗による					影響あり	
			提案事業	地域創造支援事業(大型ビジョン設置、ビジョン設置)、事業活用調査(事業効果分析等)	削除/追加の理由		・民間事業等も含めた都心三宮再整備の進捗による					影響なし	
交付期間の変更		当初	令和元年度～令和5年度	交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響		-							
		変更	-										
2)都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標		単位	従前値	目標値		数値		目標	1年以内の	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ 予定時期	
				基準年度	目標年度		モニタリング	評価値	達成度	達成見込み			
	指標1	歩行者通行量	人/12h	8,500	H30年度	10,500	R5年度	-	9,478	△	あり なし ●	・新型コロナウイルス感染症の影響等により、外出に対する市民の意識が変化し、出歩きに関する行動変容がおこったことが主な要因と考えられる。あわせて、効果発現を見込んでいた一部事業が完了しておらず、目標の達成に至らなかった。	
	指標2	都心訪問頻度	%	55	H30年度	62	R5年度	-	47	×	あり なし ●	・新型コロナウイルス感染症の影響等により外出に対する市民の意識が変化し、買い物や食事などの自由目的での出歩きに関する行動変容がおこったことが主な要因と考えられる。あわせて、効果発現を見込んでいた一部事業が完了しておらず、指標の改善に至らなかった。	
	指標3	観光入込客数	万人/年	1,357	H30年度	1,420	R5年度	662 (R3年数値)	932 (R4年数値)	×	あり ● なし	・事後評価時点では令和4年の数値を活用したため、新型コロナウイルス感染症の影響が非常に大きく整備効果の影響度を推計するのが困難である。引き続き、統計数値を確認しながらフォローアップ実施を予定している。	令和7年8月
	指標4	自動車交通量	台/12h	27,600	H30年度	26,800	R5年度	-	24,732	○	あり なし	・整備事業の効果が発現し、自動車交通量の減少につながった。	
指標5	コミュニティサイクル利用回数	回/台・日	1.5	H30年度	1.6	R5年度	1.7 (R3年度)	1.9	○	あり なし	・車道・歩道の拡幅や東遊園地などの拠点施設の整備などにより、コミュニティサイクル利用回数の増加につながった。		
3)その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	その他の数値指標1												
	その他の数値指標2												
	その他の数値指標3												
4)定性的な効果発現状況	・神戸三宮阪急ビルの開業(R2.4)に合わせて集中的に再整備した阪急神戸三宮駅北側エリアについて人流増加やGPSデータを活用しエリアを訪れた人の属性(男女比、年齢層)の変化が見られた												
5)実施過程の評価	実施内容			実施状況				今後の対応方針等					
	モニタリング	神戸市観光に関する統計・調査 コミュニティサイクル利用回数		都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				・整備計画期間のモニタリング数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けており整備効果の把握が困難であった。 ・継続してモニタリングを実施し、整備効果の分析を引き続き行う。					
	官民連携による取組	サンキタ実行委員会による取組(サンキタ広場・サンキタ通り) 神戸三宮「えきまち空間」にぎわいづくりプロジェクト実行委員会による取組		都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				・今後にもぎわい創出の取り組みを積み重ねながら、エリア価値向上に向けた官民連携による取り組みを継続する。					
持続的なまちづくり体制の構築	一般社団法人サンキタの設立		都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				・今後もサンキタ実行委員会と連携しながら、主体的な取り組みの実施や自走に向けた収入源の確保を目指し取り組みを進めていく。						

## 様式2-2 地区の概要

### 神戸都心・ウォーターフロント地区(兵庫県神戸市) 都市再生整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標		従前値		目標値		評価値	
大目標: 住み続けたいまち、訪れたいまち、そして、継続的に発展するまち 目標1 佇まいとデザインを感じながら歩くまちへ 目標2 次々と新しい人が訪れ、新たな出会いが生まれるまちへ 目標3 誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ	歩行者通行量	単位: 人/12h	8,500	H30	10,500	R5	9,478	R5
	都心訪問頻度	単位: %	55	H30	62	R5	47	R5
	観光入込客数	単位: 万人/年	1,357	H30	1,420	R5	932 (R4年数値)	R5
	自動車交通量	単位: 台/12h	27,600	H30	26,800	R5	24,732	R5
	コミュニティサイクル利用回数	単位: 回/台・日	1.5	H30	1.6	R5	1.9	R5

「実施事業一覧」「主な事業例」を参照

まちの課題の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>神戸三宮阪急ビル(R2.4)に合わせて阪急神戸三宮駅北側エリアを集中的に整備することで、神戸の玄関口に相応しい、公共空間と沿道建築物が一体となった魅力的な空間が創出された。あわせて、JR三ノ宮駅北側駅前広場の整備が一定完了したことで、広場や歩行者滞留空間が広がり、分断感のあったえきとまちのつながりが改善された。</li> <li>東遊園地の北側園地がリニューアルオープン(R5.4)し、オフィスワーカー中心の利用から、老若男女幅広い世代に利用される公園となり、イベント等の実施場所としても注目を集めている。</li> </ul>
今後のまちづくりの方策(改善策を含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行環境の向上及び憩いとにぎわいの空間整備によるまちの魅力向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者中心の空間を創出し、三宮および周辺のみちの魅力向上のため、道路空間の再配分等による歩行者動線の強化を図るとともに、憩いとにぎわい創出に資するたまり空間を整備する。</li> </ul> </li> <li>●歩行者中心の道路空間の構築に向けた自動車交通マネジメント               <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良等による道路の交通処理機能の強化や都心の通過交通の外周の幹線道路等への誘導により、都心を通過する交通の円滑な処理を図る。</li> <li>駅前広場の拡充や交通規制の見直しや車線減少による通過交通の流入規制・混雑緩和等を図る。</li> <li>自動車交通から公共交通への転換を図る。</li> </ul> </li> <li>●歩行者の回遊性向上に資する公共交通など多様な交通手段の確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>連節バスやコミュニティサイクル等の多様な交通手段の確保を図る。</li> <li>公共交通の乗り換え利便性の向上を図る。</li> <li>自動車交通から公共交通への転換を図る。</li> </ul> </li> </ul>

# ●都市再生整備計画（神戸都心・ウォーターフロント地区（第2期））について

## 実施事業一覧





