

都市再生整備計画 事後評価シート(原案)

JR英賀保駅周辺地区

令和8年9月

兵庫県姫路市

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	兵庫県		市町村名		姫路市		地区名		JR英賀保駅周辺地区			面積	1.8ha
交付期間	令和3年度 ～ 令和7年度		事後評価実施時期		令和8年度		交付対象事業費		1,394.0百万円	国費率	0.5		

1)事業の実施状況	当初計画に位置づけ、実施した事業		事業名										
			基幹事業 道路(英賀309号線)、地域生活基盤施設(英賀保駅自由通路)、高質空間形成施設(英賀保駅自由通路エレベーター) 提案事業 -										
	当初計画から削除した事業	事業名				削除/追加の理由				削除/追加による目標、指標、数値目標への影響			
		基幹事業	道路(英賀309号線)				当事業を他事業に含めて実施したため				なし		
		提案事業	なし				-				-		
		新たに追加した事業	基幹事業 なし				-				-		
		提案事業 なし				-				-			
	交付期間の変更	当初	-		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		目標達成度	1年以内の達成見込み	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					
	指標1	JR英賀保駅の鉄道乗車人員	人/日	4,560	H29	4,700	R7		4,586	△	あり ● なし	目標値には至らなかったものの、駅北側にある区画整理事業地では住宅地開発が進んでおり、近年中に達成することが見込まれる。	令和9年6月
	指標2	英賀保駅自由通路の歩行者交通量	人/日	1,039	R1	1,100	R7		1,108	○	あり なし	北改札口との接続や通路幅員の拡幅による回遊性の向上とともに、エレベーターの設置により南北経路がバリアフリー化されたことで、高齢者等の移動が容易となり、目標達成につながった。	
	指標3										あり なし		

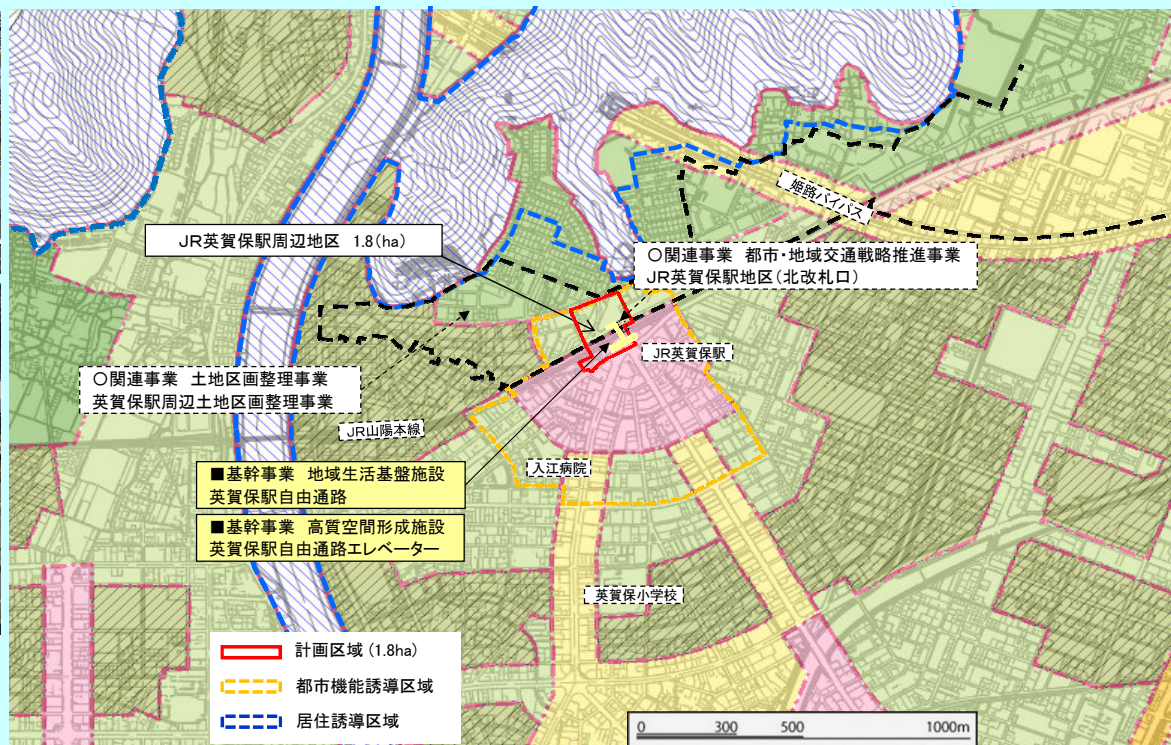
3)その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	指 標		単位	従前値		目標値		数 値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期
				基準年度		目標年度	モニタリング	評価値					
	その他の数値指標1	-											

4)定性的な効果発現状況													
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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	なし		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								
	官民連携による取組	なし		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								
持続的なまちづくり体制の構築	なし		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									

様式2-2 地区の概要

JR英賀保駅周辺地区（兵庫県姫路市）都市再生整備計画事業の成果概要								
目標	目標を定量化する指標		従前値		目標値		評価値	
大目標：安全・安心で快適なJR英賀保駅周辺の再生 目標1：駅を中心とした交通利便性の高いまちづくり 目標2：快適で安心して暮らせる、バリアフリーのまちづくり	JR英賀保駅の鉄道乗車人員	単位：人/日	4,560	H29	4,700	R7	4,586	R7
	英賀保駅自由通路の歩行者交通量	単位：人/日	1,039	R1	1,100	R7	1,108	R7



凡 例	
	基幹事業
	提案事業
	関連事業

まちの課題の変化	●南北を移動するには、駅西側の人道跨線橋を利用しているが、エレベーターが無いうえに、通路幅員も狭く、バリアフリー経路が分断されている。 →幅員が4mに広がり、南北にエレベーターが各1基ついた自由通路が整備されたことで、南北移動に係るバリアフリー経路が確保された。 ●人道跨線橋を利用せず、周辺の狭小で危険な踏切を利用している住民が多い。 →自由通路にはエレベーターがあることから、自転車や車いす、ベビーカーも通行できるなど、安全な代替経路が確保された。 ●駅北側に改札口がないため、公共交通へのアクセスが脆弱である。 →北改札口の設置により、駅北側から直接鉄道にアクセスすることができるようになった。
今後のまちづくりの方策 (改善策を含む)	●英賀保駅北側の地域における生活利便性が大きく向上した。区画整理事業による基盤整備も進んでおり、今後、土地利用がより一層進んでいくことが期待される。 ●本市の方針として、公共交通を中心としたまちづくりを進めており、鉄道の利用をより一層促進していく必要がある。