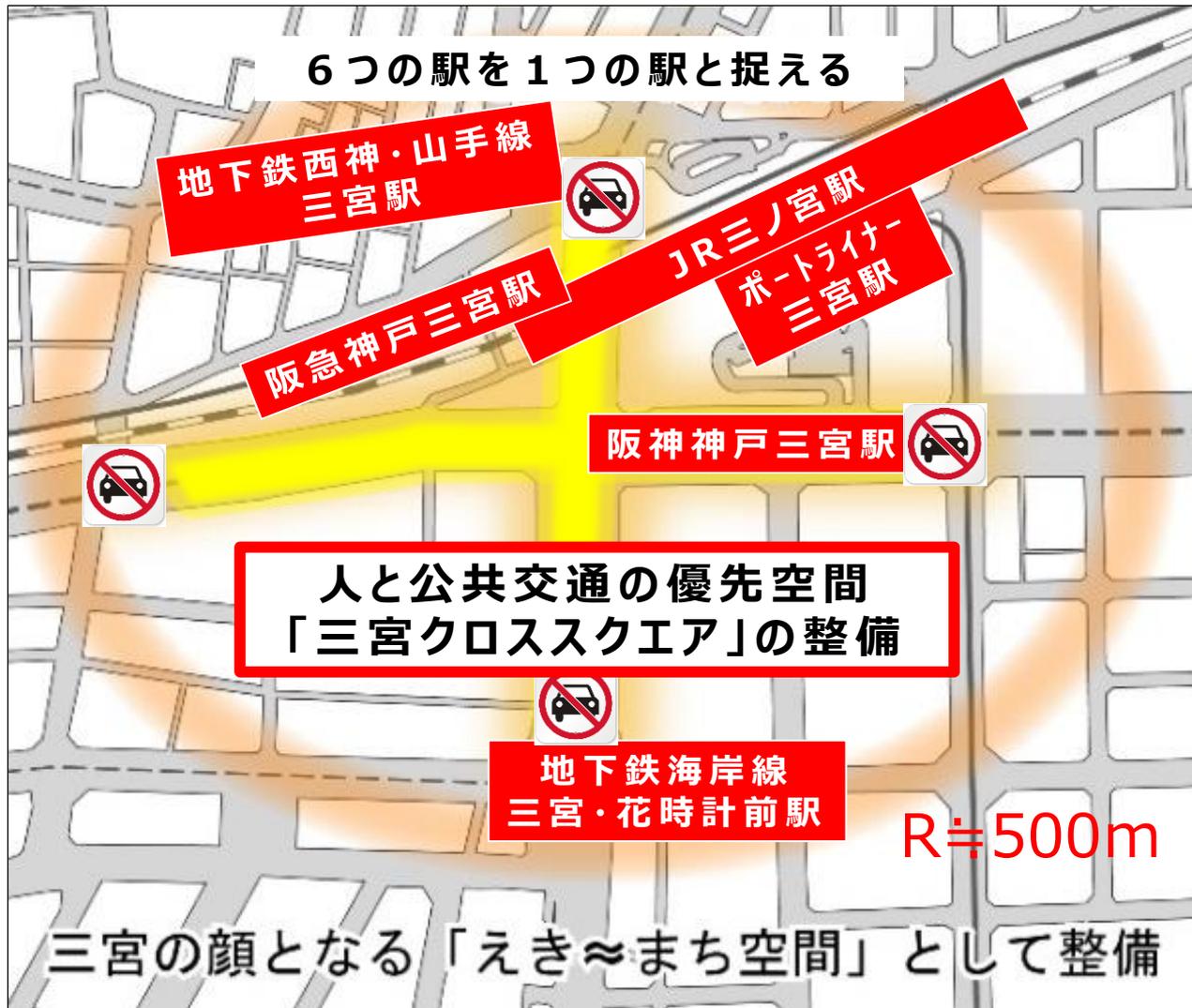


# 神戸市 道路空間再配分への適用事例について

神戸市 住宅都市局 都心再整備本部  
都心再整備部 都心三宮再整備課



## 三宮駅周辺の将来像：「えき～まち空間」



### 三宮駅の乗降客数

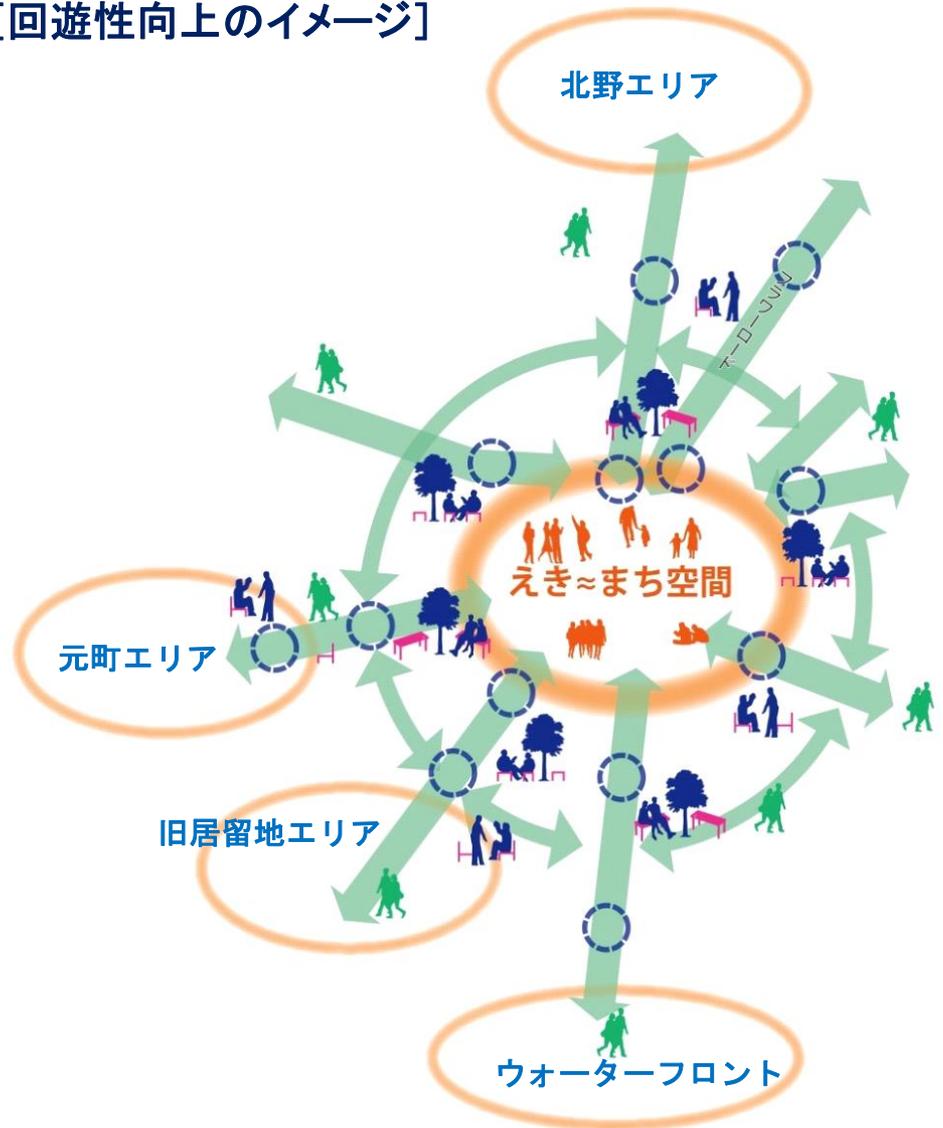
路線名	乗降客数 (人/日)
J R	250,000
阪急電鉄	130,000
阪神電車	110,000
地下鉄 西神・山手線	120,000
地下鉄 海岸線	20,000
ポートライナー	70,000
合 計	<b>700,000</b>

# 「人」を中心とした交通環境の創出

[まちづくりの将来イメージ]



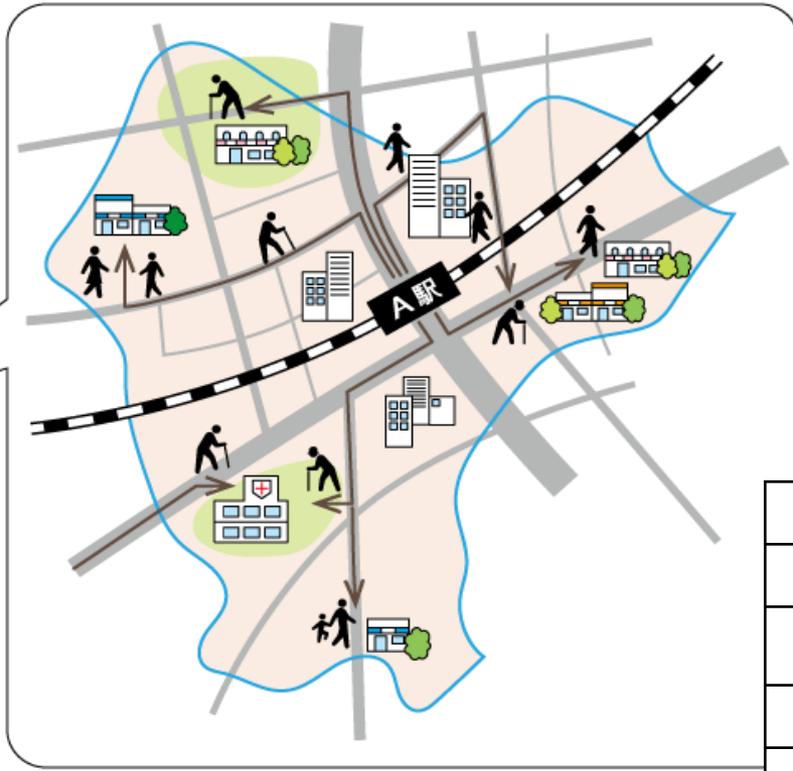
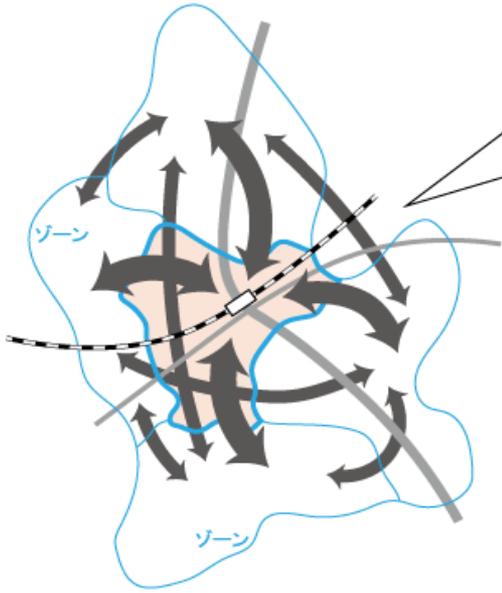
[回遊性向上のイメージ]



-  : 賑わいスポット
-  : 回遊ネットワーク
-  : 滞留空間(ベンチ・緑陰など )

## ○スマート・プランニングの検討イメージ

**P T 調査における  
四段階推定法**  
➡ゾーン間の広域的な交通流動



**スマート・プランニング  
(回遊行動シミュレーション)**  
➡ゾーン内の地区における回遊行動

### 評価指標（案）

来訪者数	人
滞在時間	分
立ち寄り箇所数	箇所
移動時間	分
歩数	歩
歩行時間	分

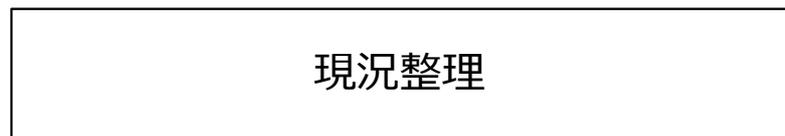
※国交省HPより

**現況の移動実態を把握して、周辺施設の開発動向及び回遊性向上施策の導入による将来の移動状況の推定することにより、施策実施による発現効果の定量的評価に活用する**

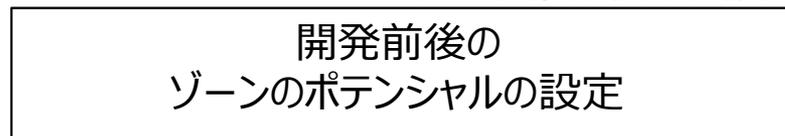
# スマート・プランニングの検討に向けて

## [スマート・プランニング検討フロー]

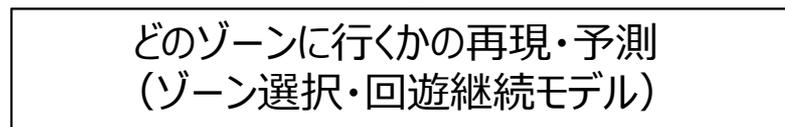
## [対象エリア]



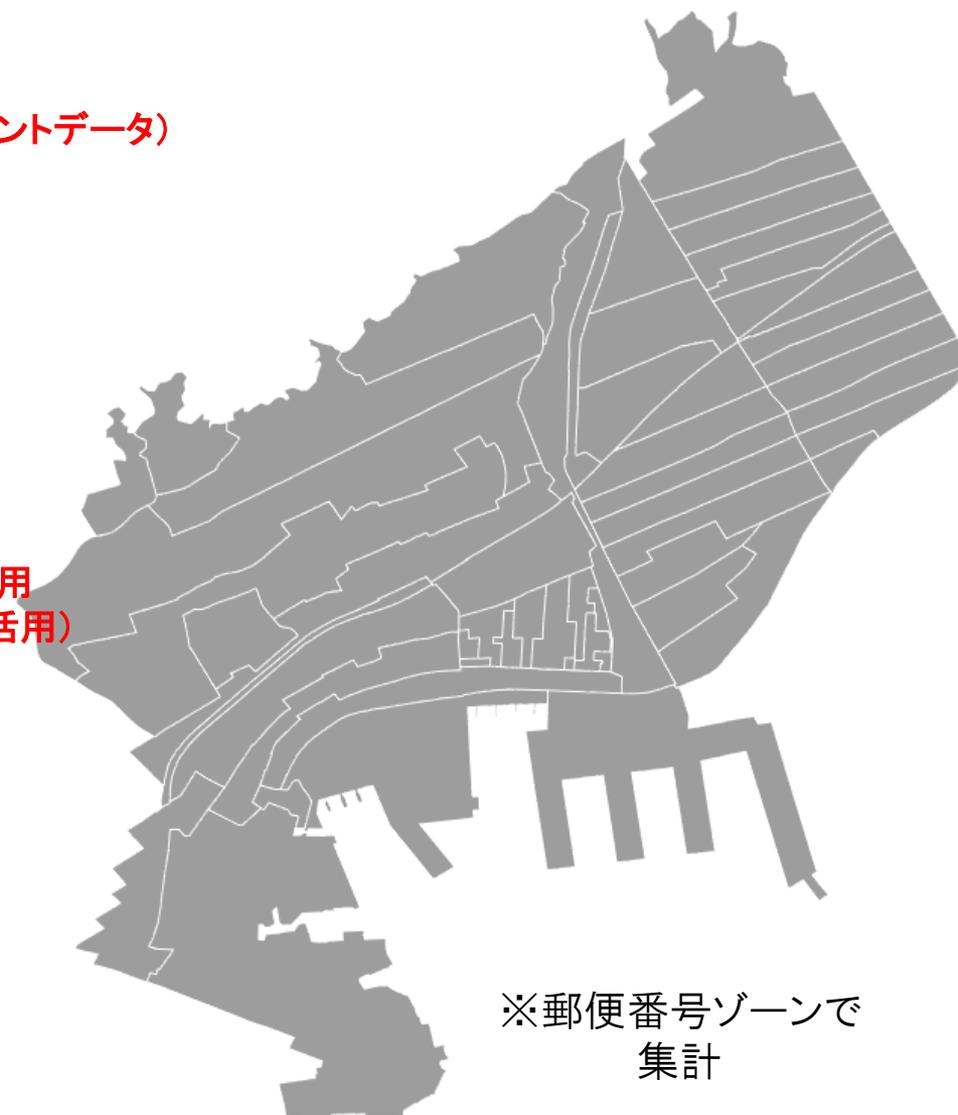
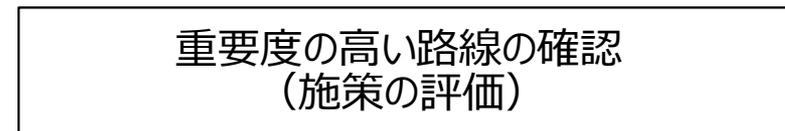
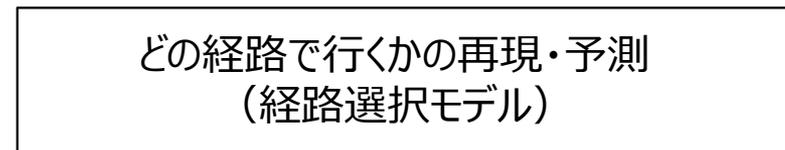
店舗数(ゼンリン建物ポイントデータ)  
集約施設の来訪人数



過年度PTデータの活用

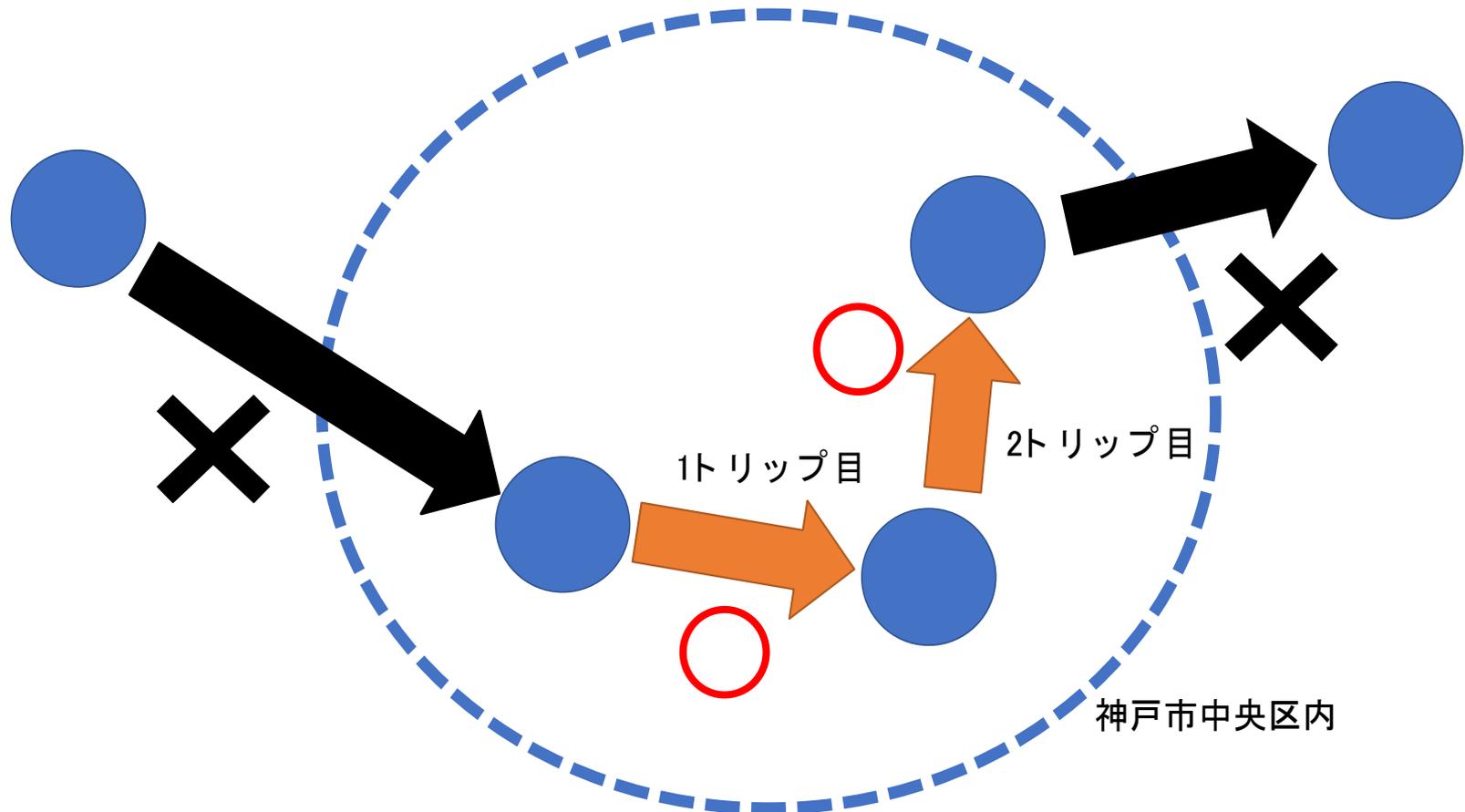


過年度PP調査データの活用  
(※アンケート調査結果を活用)



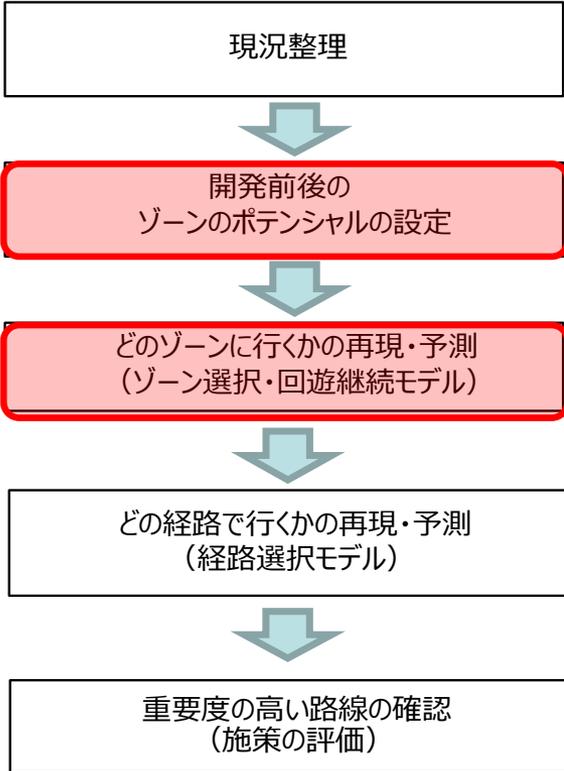
## 【使用データ】

過年度に実施されたPT調査（パーソントリップデータ）より、対象トリップを神戸市中央区を発着として、“徒歩”で移動しているもののみを用いて分析を行う。

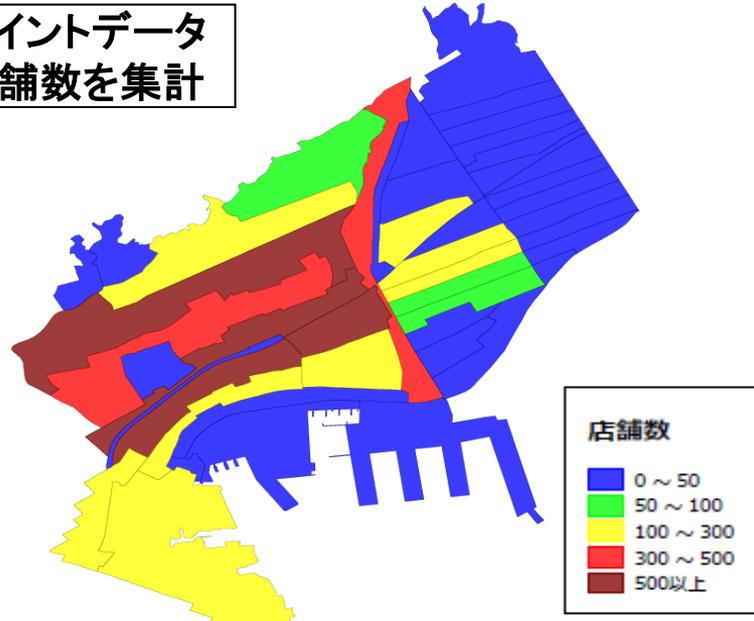


[対象トリップのイメージ]

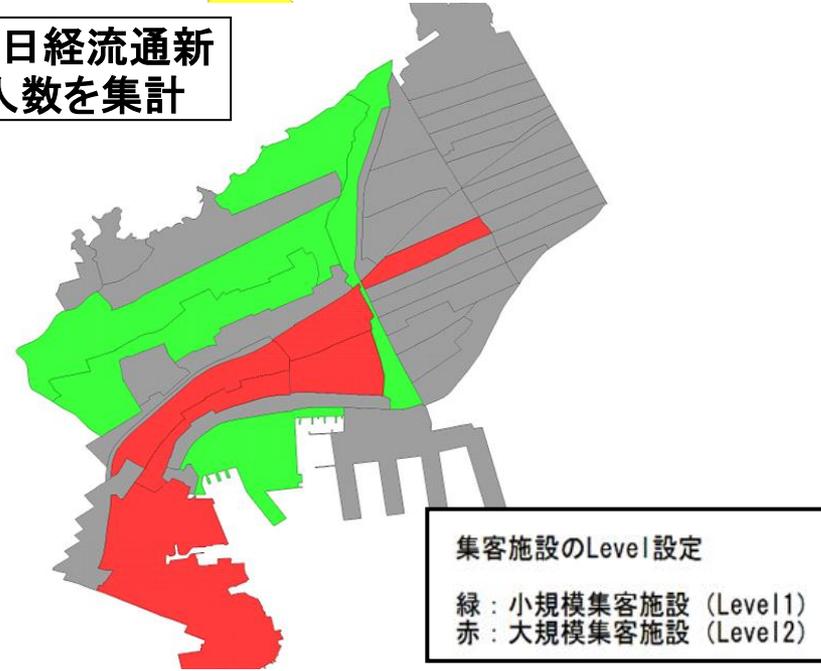
# 歩行者回遊性の向上に向けた取り組み（モデルの構築）



ゼンリンの建物ポイントデータより地区内での店舗数を集計



観光動態調査及び日経流通新聞を参考に来訪人数を集計



# 歩行者回遊性の向上に向けた取り組み（ゾーン選択モデルの構築）

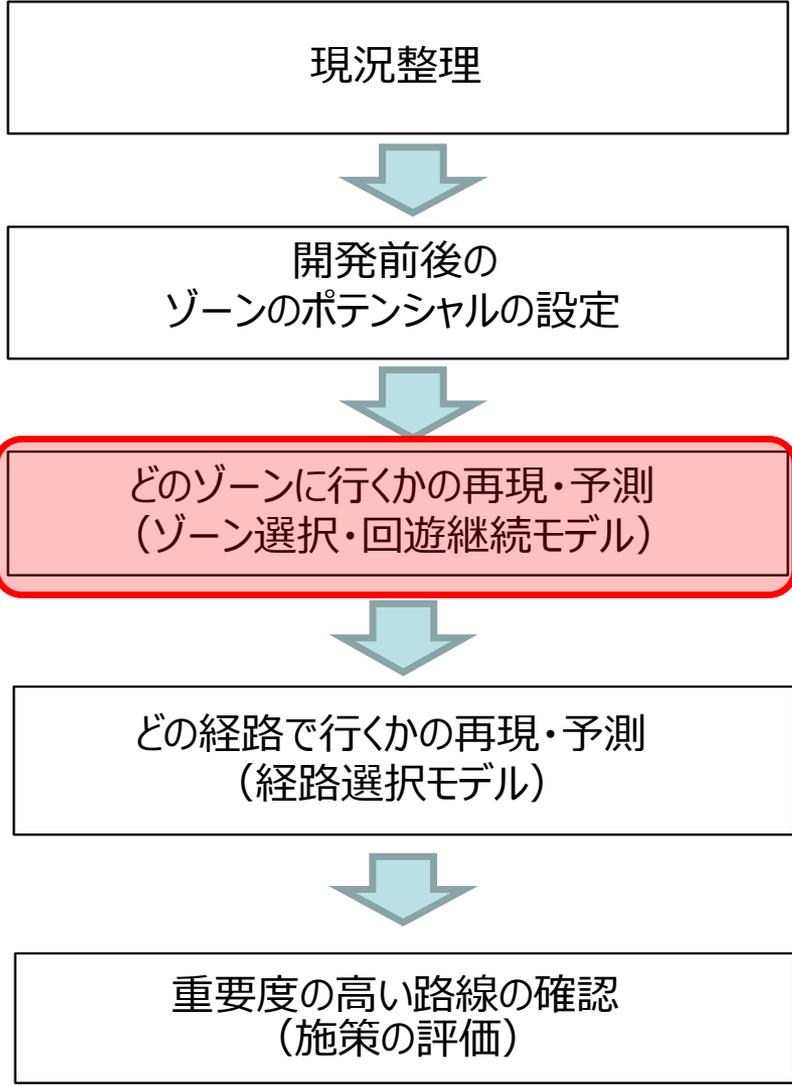
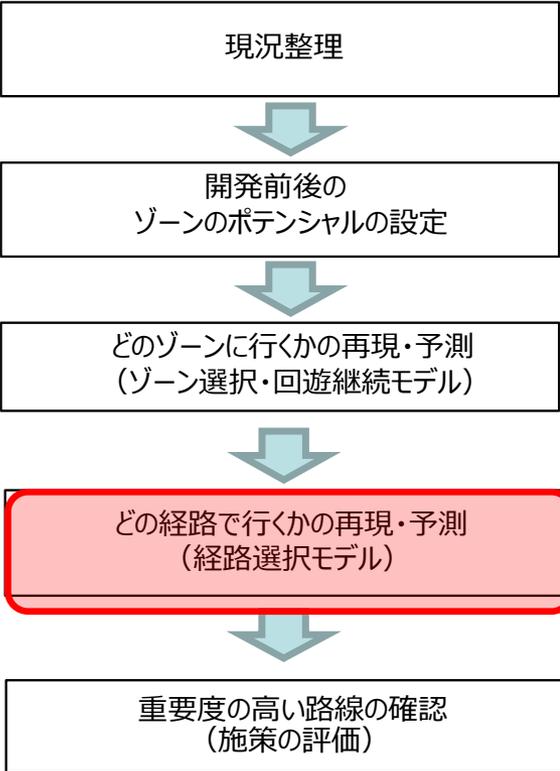


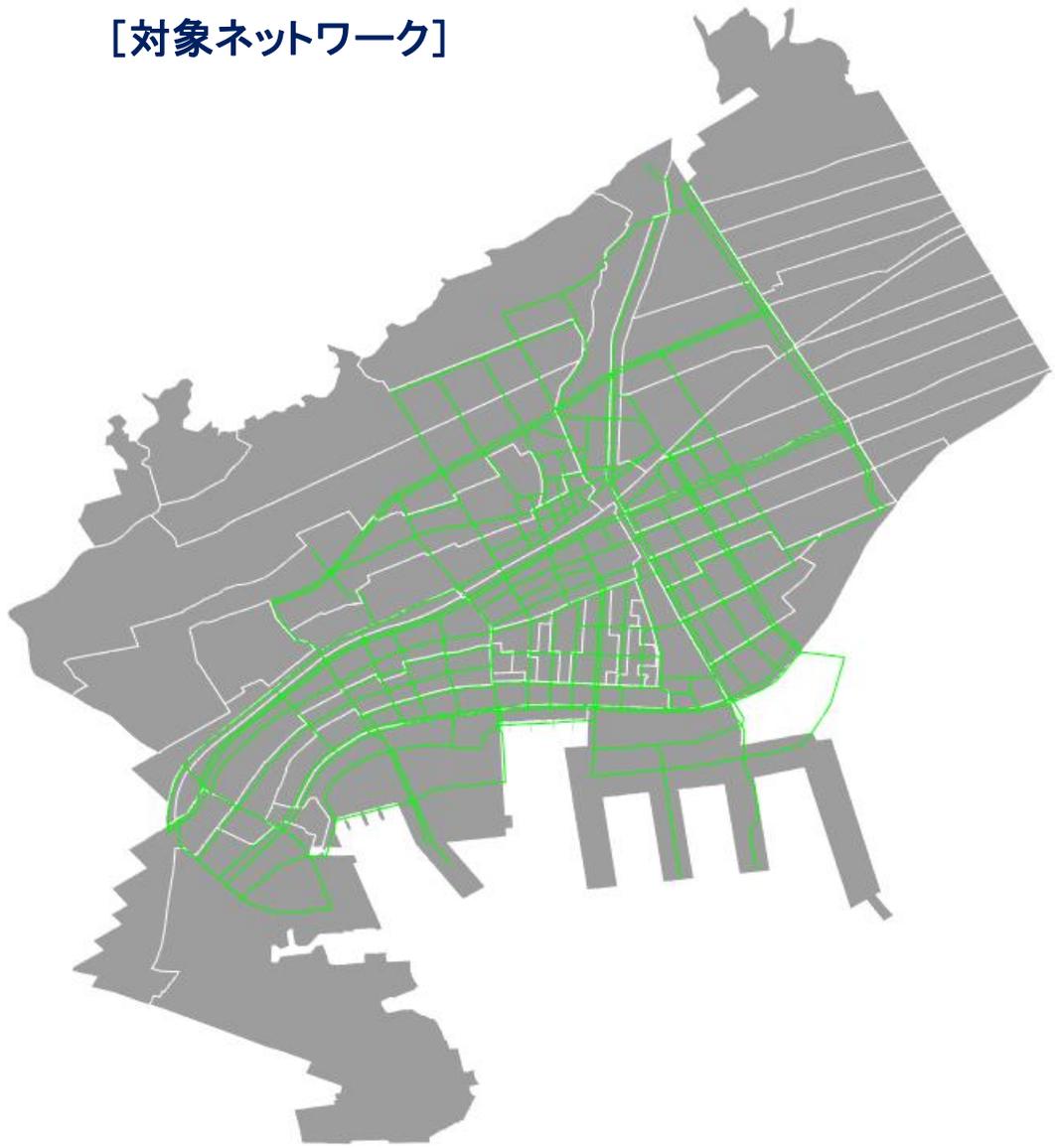
表 ゾーン選択モデル推定結果

ゾーン選択	推定値	t値
距離	-1.897	63.367
店舗数	0.001	23.443
集客施設 (Lv1)	0.386	7.155
集客施設 (Lv2)	1.195	33.514
面積	0.288	2.555
回遊継続	推定値	t値
トリップ数	1.464	84.678
ログサム	0.655	43.391

# 歩行者回遊性の向上に向けた取り組み（経路選択モデルの構築）



[対象ネットワーク]



## 【説明変数の考え方】

所要時間・右左折回数・平均幅員・植栽比率・休憩施設比率

# 歩行者回遊性の向上に向けた取り組み（経路選択モデルの構築）

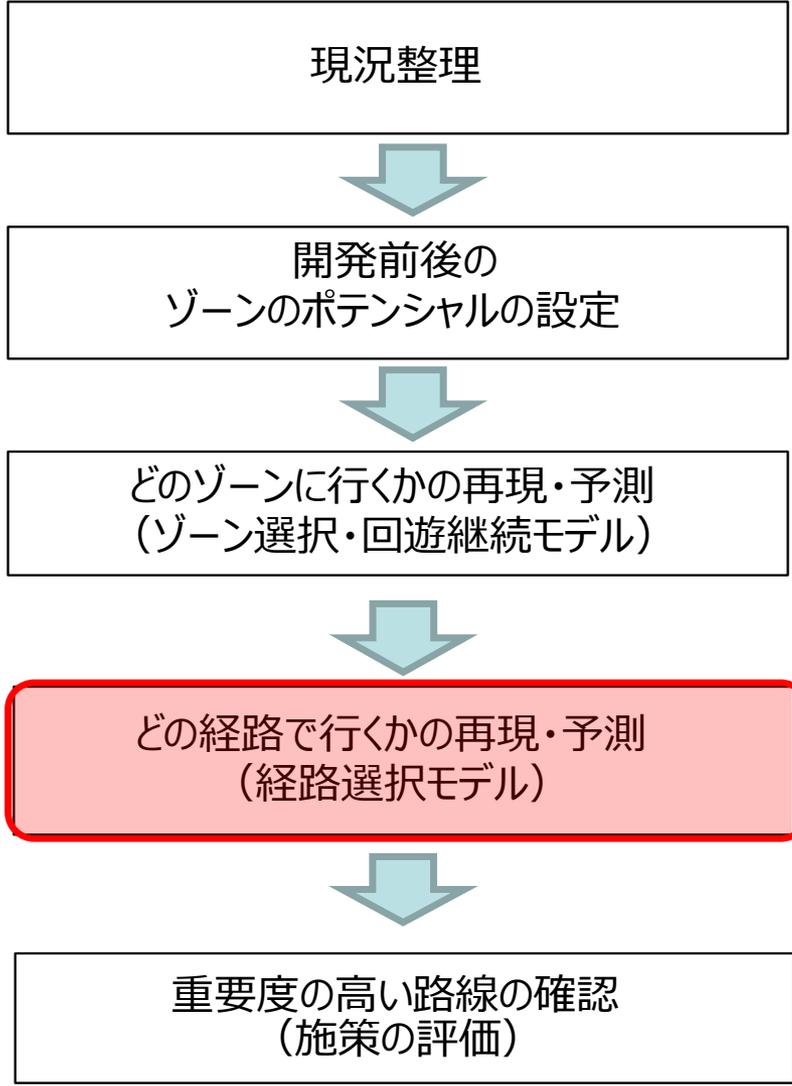
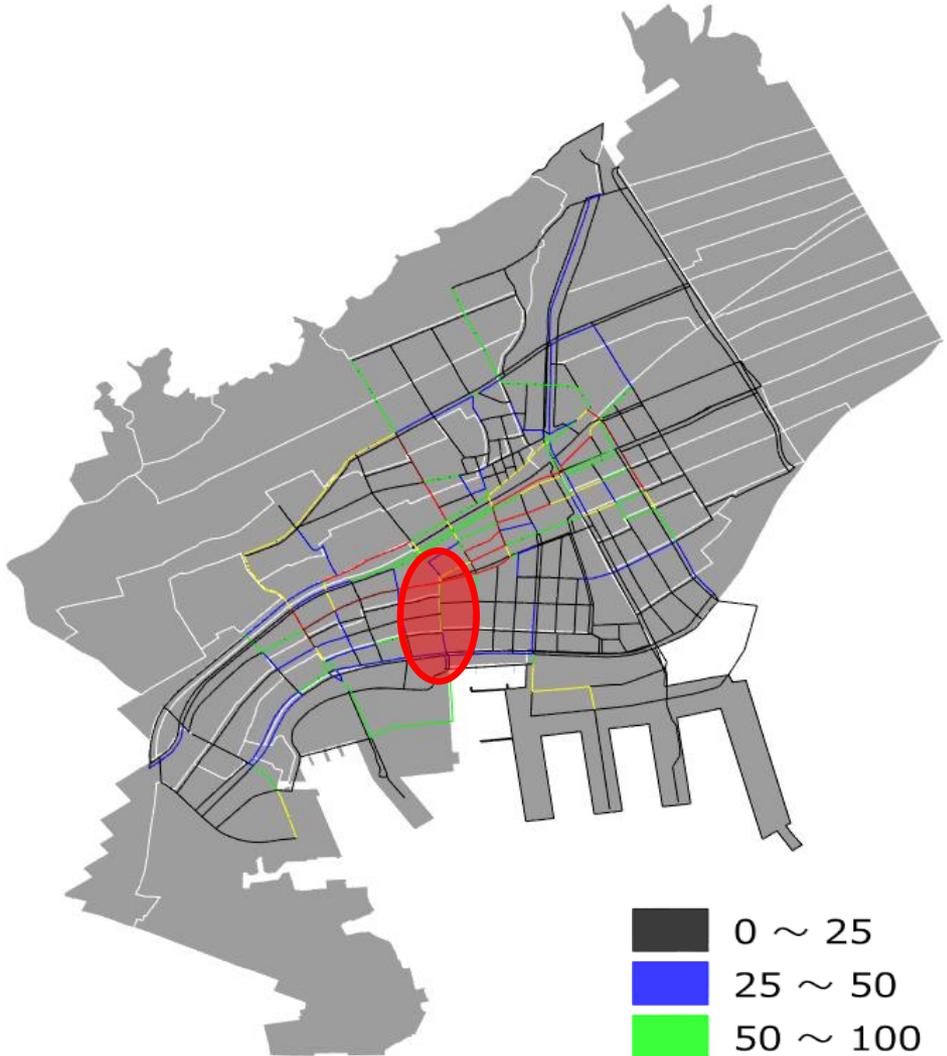
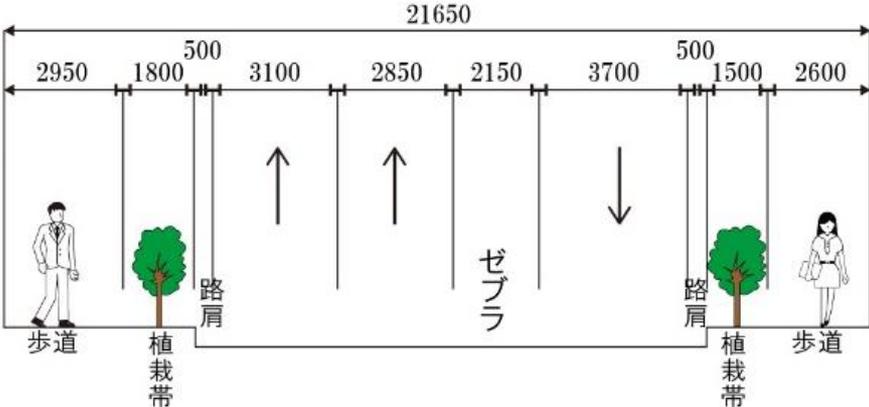


表 経路選択モデル推定結果

	推定値	t値
時間距離(分)	-1.62	-6.44
右左折数	-0.52	-3.42
平均幅員	0.28	2.42
店舗比率	6.50	2.50
植栽比率	0.19	0.25
休憩施設比率	0.54	1.36

# 道路空間再配分への適用 (ケース・スタディ)

## 鯉川筋

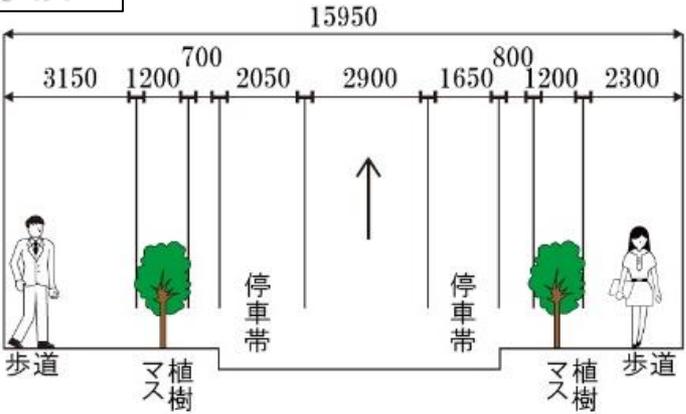


### (シミュレーション結果)

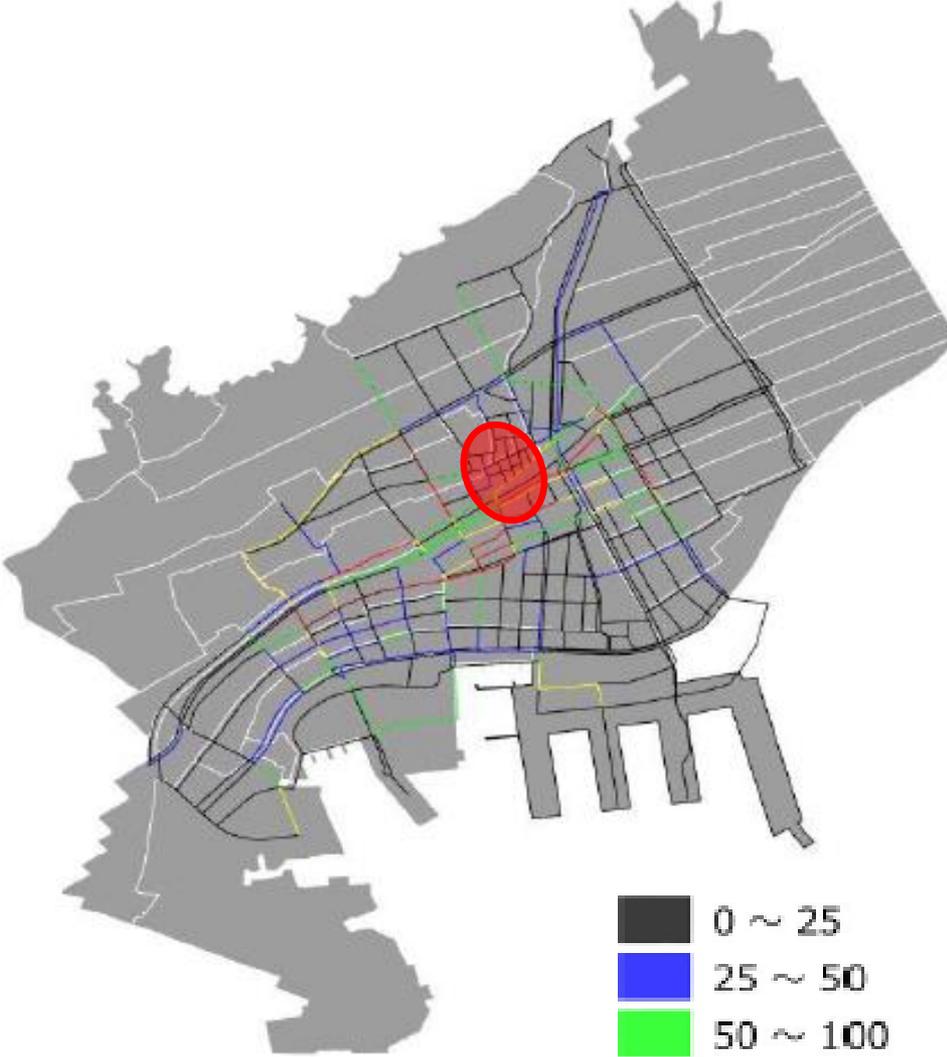
歩道拡幅	植栽設置	休憩施設	LINK通行量
6m ⇒ 8.5m	○	○	354 ⇒ 370 (+4.5%)

# 道路空間再配分への適用（ケース・スタディ）

## 北野坂



(シミュレーション結果)

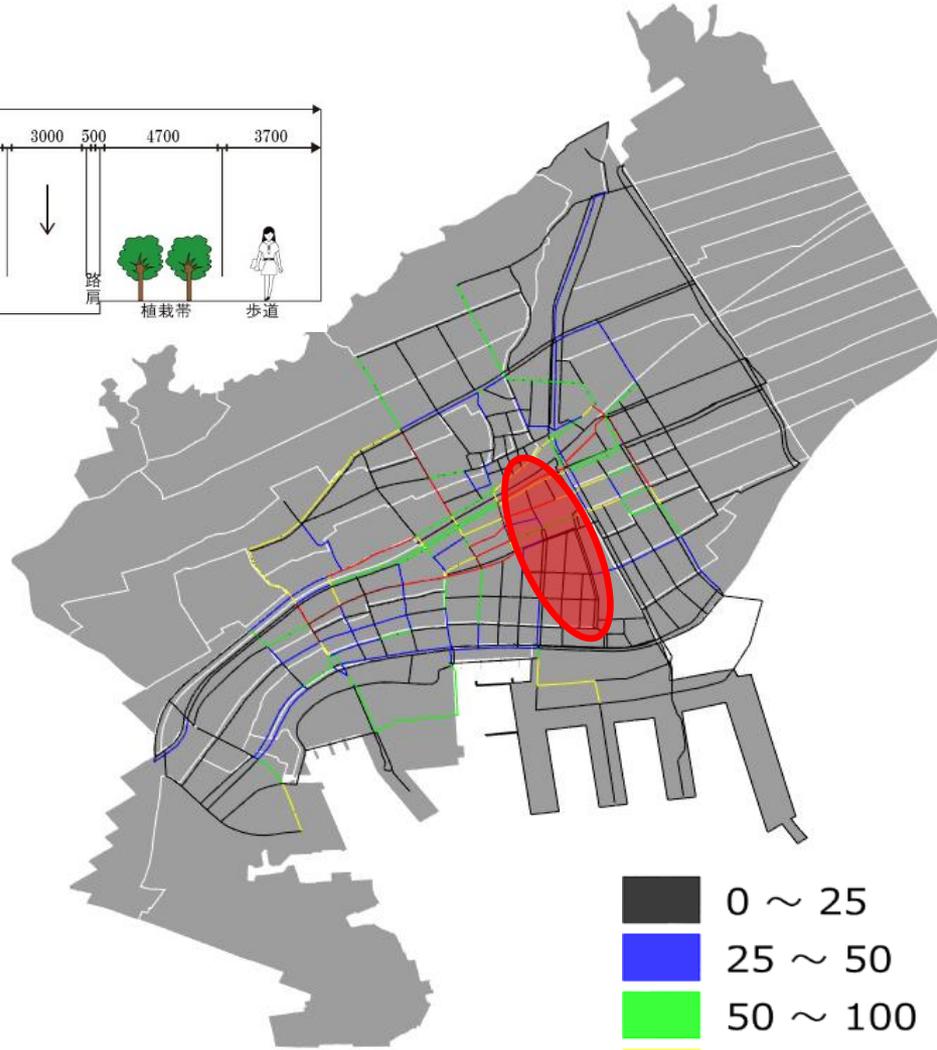
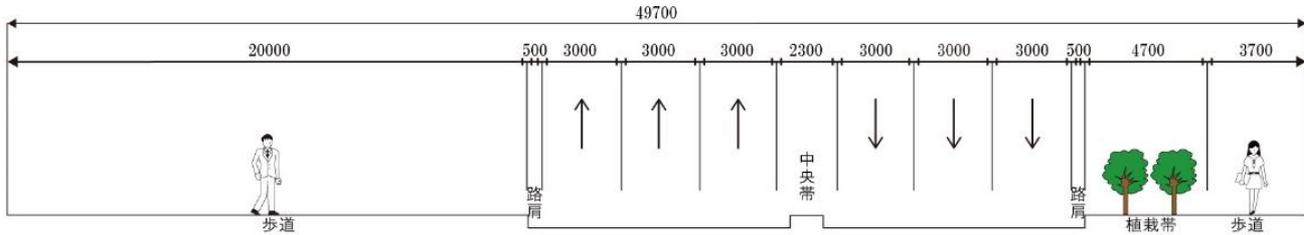


- 0 ~ 25
- 25 ~ 50
- 50 ~ 100
- 100 ~ 150
- 150 ~ 200
- >= 200

歩道拡幅	植栽設置	休憩施設	LINK通行量
4m ⇒ 5m	○	○	666 ⇒ 696 <b>(+4.5%)</b>

# 道路空間再配分への適用（ケース・スタディ）

## フラワーロード

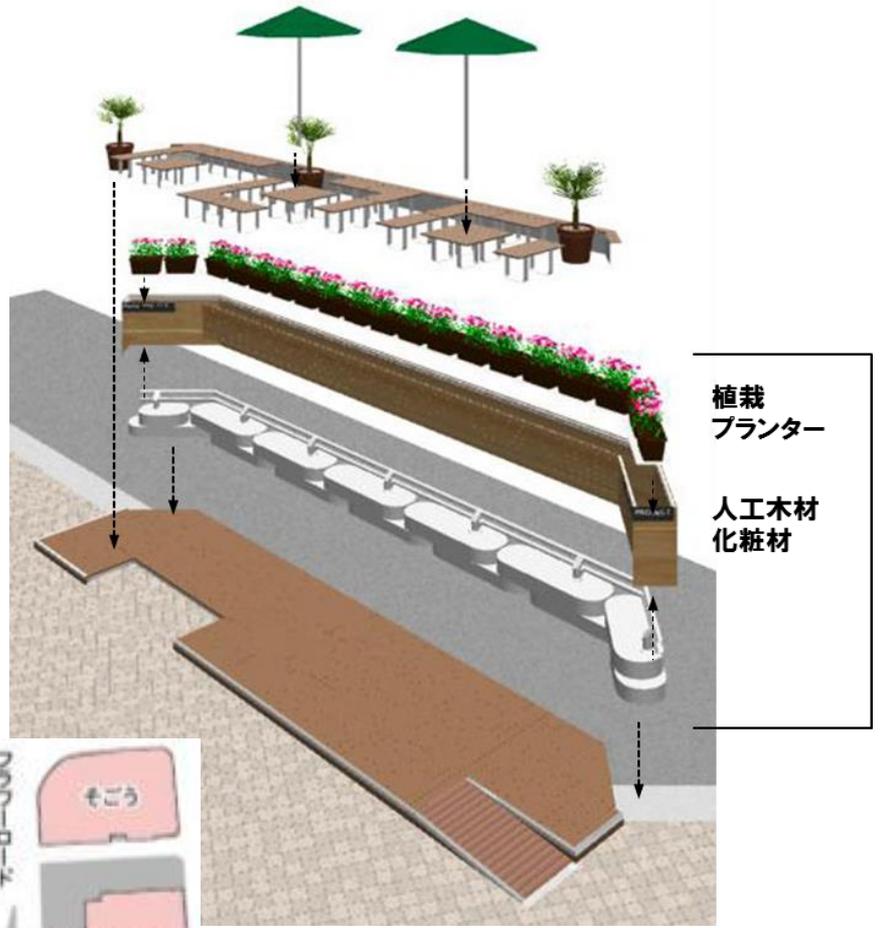


### (シミュレーション結果)

歩道拡幅	植栽設置	休憩施設	LINK通行量
14m ⇒ 16.5m	○	○	319 ⇒ 365 <b>(+14.4%)</b>

# 歩行者回遊性の向上に向けた取り組み（ケース・スタディ）

## KOBEパークレット



- 設置路線
- 三宮中央通りの3か所
- 3パターンのデザイン

## KOBEパークレット



### (シミュレーション結果)

モデル	パークレット設置前	パークレット設置後	増加率
観測値	11,265	12,557	<b>+11.5%</b>
推計モデル	311	333	<b>+7.1%</b>

#### (課題)

- 観測値と推計モデルでの数値の乖離  
⇒PT調査より、対象トリップを“徒歩”移動のみで分析を実施したことが要因と考えられる。

## 今後の取り組み（案）

### スマート・プランニングの更なる精度向上



具体的には・・・

#### ①モデル作成・将来予測における精度向上

- ・PP調査データにおける移動行動の実態把握（補足調査）

#### ②評価項目の多様化（モデルの高度化）

- ・通行量及び回遊距離だけでなく、立ち寄り箇所・滞在時間なども検討
- ・時間データも含めたPP調査の実施することにより、時間の概念を導入



神戸がかわる  
都心再整備

神戸は、人の中にある。

**BE KOBE**