

神戸市都心部における徒歩を中心とした回遊性

鱈 亮太¹・安藤 日菜多¹・後藤 翼¹・中村 航¹・阿部 亮吾²

(¹愛知教育大学・学, ²愛知教育大学)

- | | |
|-------------------------------|---------|
| I はじめに | IV おわりに |
| II 神戸市による都市再開発と回遊性
向上の取り組み | |
| III 徒歩を中心とした回遊行動の分析 | |

キーワード：回遊性，都市再開発，都心部，神戸市

I はじめに

1. 研究の背景と目的

日本では近年、歩くこと自体が楽しく居心地の良い都市づくり、すなわち「ウォーカブルシティ」(小林 2020)が推進されている。たとえば、経済新生対策(1999年11月11日経済対策閣僚会議決定)に「歩いて暮らせる街づくり」が位置づけられたことや、国土交通省の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」(ウォーカブル推進都市)づくりに、その潮流をみることができる。本研究の対象地域である神戸市も「歩いて暮らせるまちづくり」(神戸市都市計画総局 2012)を掲げ、「歩いて暮らせる街づくり」構想のモデル都市や、266あるウォーカブル推進都市(2020年8月)の1つにもなっている。

神戸市は、六甲山系を市街地の背後に抱きながら、東西の海岸線にそって三宮や元町地区、南京町や北野異人館にハーバーランドと人気観光スポットがコンパクトに集中する一方(図1)、メリケンパークや旧居留地への来訪者は少なく、また観光スポット間での回遊性の低さも課題となってきた(国土交通省神戸運輸監理部 2014)。たとえば松島・小谷(2014)では、三宮地区と元町地区では神戸三宮センター街を中心に往還的な歩行経路が形成されている反面、ハーバーランド地区との間にはほとんど徒歩による回遊がなく、また各地区から海岸エリアへの訪問も十分ではないことが示された。

ウォーカブル推進都市を実現するには、単に歩ける都市というだけでなく、人々がそれぞれの地区を楽し

く回遊している姿が望ましい。神戸市は、行政としてそうした回遊性を向上させようとする動きがみられる都市であるため、本研究の対象地域にふさわしい。

2. 先行研究と問題の所在

都心部における回遊性をテーマにした研究蓄積は、建築学や都市計画学を中心に数多い(川津 2015)。神戸市に限ってみると、先の松島・小谷(2014)のほか、カフェ利用者の回遊行動を分析した久保山ほか(2018)や、訪問店舗や訪問目的が回遊距離・時間に影響することを示した小谷・寺山(2017)がみられる。しかしいずれの研究でも、回遊行動の範囲が神戸市都心部の主要駅周辺に限定されていたり、三宮・元町地区とハーバーランド地区とで回遊性が分断されていることが確認されている。

そこで本研究では、神戸市都心部における徒歩を中心とした回遊性を実態調査し、行政の取り組みとの整合性も勘案しながら都市づくりへの在り方を提言したい。本研究の対象地域である神戸市は、兵庫県の県庁所在地にして、人口約150万人を擁する政令指定都市である。古代より開かれた港町「大輪田泊(兵庫津)」と、明治期以降に開港し外国人居留地に隣接した「神戸港」をもって、今年年間観光入込客数3,538万人(2018年)をほこる国際観光都市に発展している。

II 神戸市による都市再開発と回遊性向上の取り組み

本研究ではまず、三宮駅周辺のまちづくりを担う神

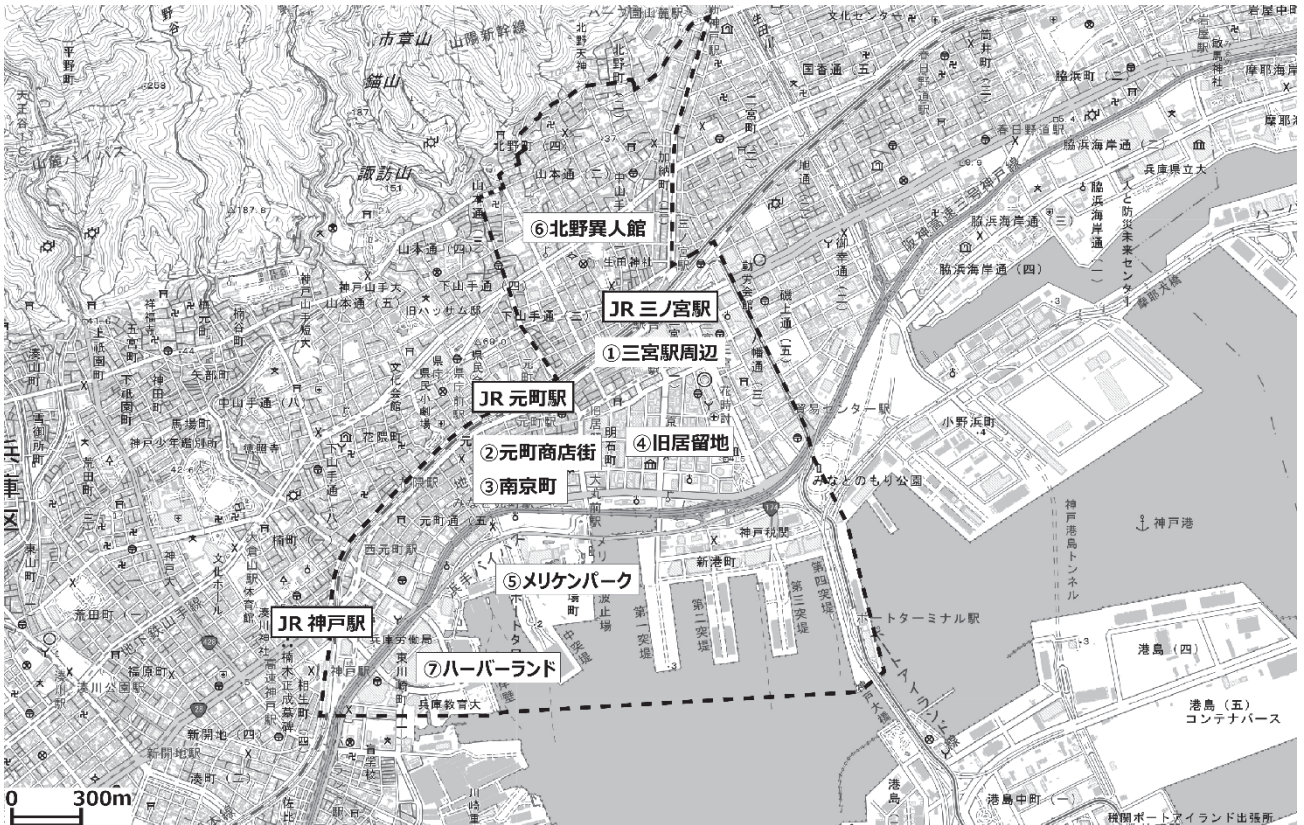


図1 神戸市都心部と調査対象地域の概観

(地理院地図に加筆して作成)

注：図中点線は調査対象範囲，①～⑦は回遊性調査の観光スポットを示している。

神戸市都市局三宮再整備課（以下、都市局）に聞き取り調査（2020年3月17日）を実施し、行政による回遊性向上の取り組みを把握した。

神戸市では現在、三宮駅周辺地区において都市の「再整備基本構想」が進んでいる（神戸市 2015）（表1）。この背景には、三宮駅周辺地区が「乗換動線がわかりにくい」や「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」、「玄関口にふさわしい特色あるいは背景がない」といっ

た問題点が指摘されてきたことがある。この「再整備基本構想」のもとでは、三宮駅周辺地区に立地する6つの鉄道駅（えき）と駅周辺（まち）を有機的につなぐ「えき～まち空間」の概念が提示され、その中心を貫く東西南北の幹線道路と交差点を「三宮クロススクエア」と称して歩行者の回遊性を意識したまちづくりが実施されている（神戸市 2018）。実際に三宮駅周辺地区の大通りにおいて、歩行者スペースの拡大と車道削減の実験が行われた。震災から20年余りが経ち、市民と民間企業、行政とが協働して神戸市都心部の再生を実現化させていくことがその目標であるという。

今後は、計画を進めていくうえで具体的な制度を決めたり、空間の利活用や管理運営も行わなければならない。そのためには、行政と民間企業とが円滑に協力する必要がある。

「えき～まち」空間以外にも、車道の一部を利用して人工芝やベンチを設置するKOBEPARKレット事業がある。現在すでに4基設置されており、人々が食事したり読書するなど安らげる空間が形成されている。また、三宮駅周辺地区の再開発ではないが、2017年には神戸開港150年を機に「BE KOBEPARK」モニュメントがメリケンパークに設置された。

表1 三宮駅周辺地区の都市再開発の流れ

年	月	概要
三宮周辺地区の『再整備基本構想』 策定の流れ		
2014	7	第1回三宮構想会議
2014	10	第2回三宮構想会議
2015	3	第3回三宮構想会議
2015	5	三宮周辺地区のまちづくりの方向性 公表
2015	5～6	三宮周辺地区のまちづくりの方向性 意見募集実施
2015	6	第4回三宮構想会議
2015	7～8	三宮周辺地区の『再整備基本構想（案）』 意見募集実施
2015	9	三宮周辺地区の『再整備基本構想』策定 (基本方針に「えき～まち空間」の将来像が盛り込まれる)
神戸三宮「えき～まち空間」基本計画 策定の流れ		
2016	12	計画作成に着手
2017	7	第1回都心三宮再整備推進会議 基本計画素案 公表
2017	11	第2回都心三宮再整備推進会議 基本計画（案）公表
2017～	12～	市民意見募集 実施（～2018.2）
2018	3	第3回都心三宮再整備推進会議 市民意見募集 結果報告
2018	9	第4回都心三宮再整備推進会議 基本計画 公表

(神戸市 (2015 ; 2018) より作成)

Ⅲ 徒歩を中心とした回遊行動の分析

本研究では、アンケート調査を通じて神戸市都心部への来訪者の回遊行動を把握した(図2)。アンケート調査は、メリケンパーク(2020年3月16日、13時~17時)や神戸三宮センター街(同3月17日、13時~16時)周辺において行なった。回答者数は146人である。

1. 回答者の特徴

表2はアンケート調査回答者の基本属性を示している。それによると、回答者の性別は(未回答の4人をのぞくと)男性が47人(33.1%)、女性が95人(66.9%)とかなり女性に偏った。年齢層は男性で10代が51.1%(24人)と過半数を占め、女性で若年層(10代、20代)が64.2%(61人)となったが、女性の場合も高齢層(60代以上)も26.3%(25人)と少なくなかった。壮年層や男性高齢層が少なくなった要因には、調査日が平日の昼間であったことが影響したものと推察される。

なお居住地をみると、男女ともに兵庫県外からの来訪者が半数以上となった反面、神戸市内在住者も一定数いることから、回答者の特徴が神戸市民と観光客とにおおむね二極化している様子をうかがえる。

以上の基本属性の整理から、本研究では年齢層に着目して若年層(10~20代)96人、壮年層(30~50代)14人、高齢層(60代以上)36人の3グループに分けて回遊行動の分析を試みた。



図2 アンケート調査の様子

(メリケンパークにて、2020年3月16日、阿部亮吾氏撮影)

表2 アンケート調査回答者の基本属性

性別	人	年齢層		居住地			
		人	%	人	%		
男性	47	10代	24	51.1	神戸市内	16	34.0
		20代	9	19.1	兵庫県内	6	12.8
		30代			兵庫県外	25	53.2
		40代	3	6.4			
		50代	2	4.3			
		60代以上	9	19.1			
		計	47	100.0	計	47	100.0
女性	95	10代	34	35.8	神戸市内	39	41.1
		20代	27	28.4	兵庫県内	6	6.3
		30代	2	2.1	兵庫県外	50	52.6
		40代	4	4.2			
		50代	3	3.2			
		60代以上	25	26.3			
		計	95	100.0	計	95	100.0

(アンケート調査より作成)

注：性別未回答者4人をのぞいている。

2. 訪問頻度と来訪目的

次に、年齢層3グループごとに、神戸市都心部への来訪頻度を考察する(図3)。ここで特筆すべきは、「ほぼ毎日」と回答した割合は若年層でかなり低く、年齢層があがるにつれて高まっている点である。高齢層では3割以上の方が「ほぼ毎日」都心部を訪れている。このことは、「今回が初めて」が若年層でもっとも高く、逆に高齢層で低いことと矛盾しない。すなわち、高齢層の回答者は「ほぼ毎日」ないしは「週1回程度」「月1回程度」の高頻度で都心部に来ているのに対して、若年層は「今回が初めて」かせいぜい「久しぶりに来た」低頻度の来訪者なのである。高齢層36人中30人が神戸市内在住者であり、逆に若年層96人のうち地元神戸の人はたった18人しかいなかったことを考えれば、若年層回答者の大半が兵庫県外から訪れた「観光客」であることを推測できる。

つづいて来訪目的(複数回答可)をみてみよう(表3)。若年層で目立って多かったのは「観光」(52人、54.2%)と「遊び」(50人、52.1%)であった。やはり、

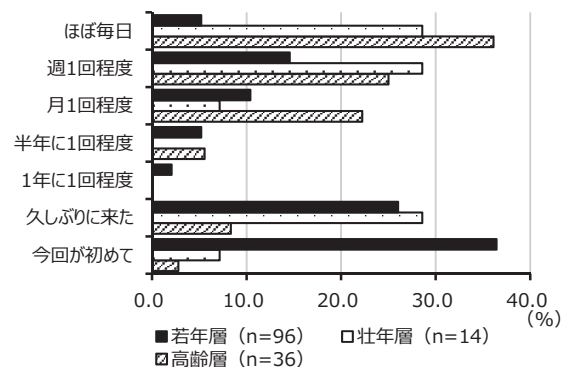


図3 年齢層別にみた来訪頻度

(アンケート調査より作成)

表3 年齢層別にみた来訪目的

来訪目的	散策		観光		飲食		買い物		仕事		遊び		友達と会うために		イベントへの参加		その他	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
若年層 (n=96)	16	16.7	52	54.2	14	14.6	13	13.5	4	4.2	50	52.1	10	10.4	2	2.1	1	1.0
壮年層 (n=14)	4	28.6	4	28.6			3	21.4	3	21.4	1	7.1					1	7.1
高齢層 (n=36)	5	13.9	3	8.3	9	25.0	10	27.8	4	11.1	1	2.8	2	5.6			9	25.0
計 (n=146)	25	17.1	59	40.4	23	15.8	26	17.8	11	7.5	52	35.6	12	8.2	2	1.4	11	7.5

(アンケート調査より作成)

若年層は観光客なのである。一方、高齢層はじゃっかん「買い物」と「飲食」で高いものの、比較的来訪目的が分散傾向である。さらに特徴的な点が「その他」が他グループに対して高いところである。その他は自由記述であり、「孫と会う」「墓参り」「病院」「運動」など娯楽とは離れた私用による来訪がみられた。やはり高齢者には神戸市都心部を生活圏の一部としている神戸市民が多く含まれるようである。

3. 回遊行動と年齢層の関係性

以上で整理した年齢層別の回答者特性にもとづき、3グループごとの回遊行動を分析する。図4-(a)～(c)は、それぞれのグループ人数のうち、特定観光スポット間をどの程度の人が移動しているのかの割合（経路選択率）で示した図である。経路選択率が高いほど、当該年齢層のより多くの人がある間を移動したということを示している。

まず若年層（図4-(a)）をみれば、広範囲にわたって比較的活発に移動していることが読み取れる。これは、

若年層がたまにしか神戸市に来ない観光客によって構成されている、という特徴に起因するのかもしれない。三宮駅周辺を出発地点とすると、①三宮駅周辺→③南京町（間に②元町商店街を通る経路も含む）→⑤メリケンパーク→⑦ハーバーランドと、南西へ向かう往路とその帰路の軸が確認できた。このように、若年層のほとんどは、①三宮駅周辺を起点として神戸市都心部を回遊する傾向がある。一方で、⑥北野異人館と④旧居留地はいずれの方向からも経路選択率が低く、回遊性からは独立した観光スポットになっていることが示唆された。なお、帰路は三宮駅周辺に戻らない人が多くいることもわかる。たとえば、ハーバーランドへと回遊した若年層は、ハーバーランドの最寄り駅から帰路に就く。以上より、若年層の回遊行動は三宮駅周辺から始まるものの、その回遊性は「循環」という意味では未完の状態であると指摘できる。

次に、壮年層（図4-(b)）では（母数が少ないことも要因のひとつであろうが）若年層のような活発な移動や、双方向での回遊移動はみられなかった。移動が

(a) 若年層 (10~20代以上) n=96

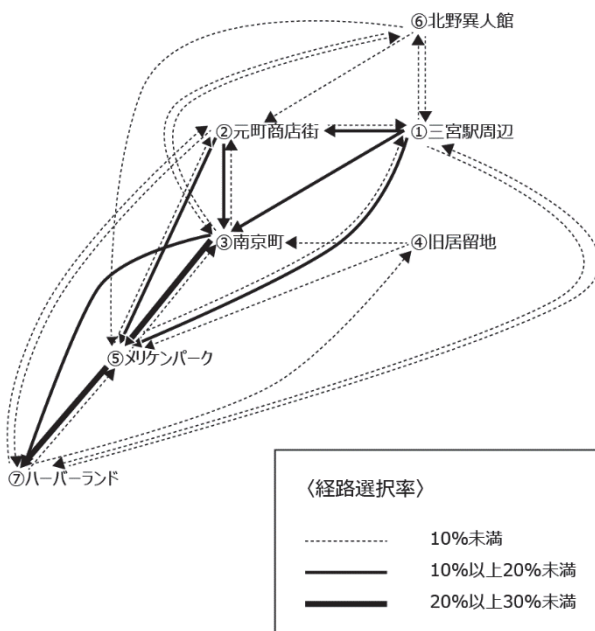


図4-(a) 若年層の回遊行動
(アンケート調査より作成)

(b) 壮年層 (30~50代) n=14

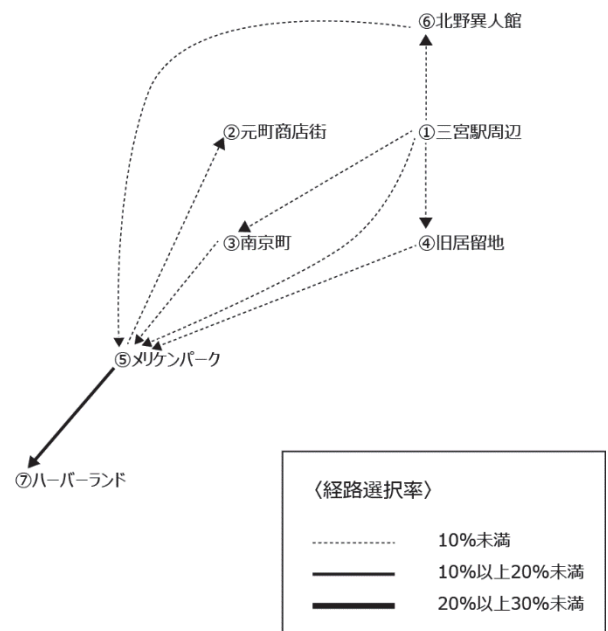


図4-(b) 壮年層の回遊行動
(アンケート調査より作成)

(c) 高齢層 (60代以上) n=36

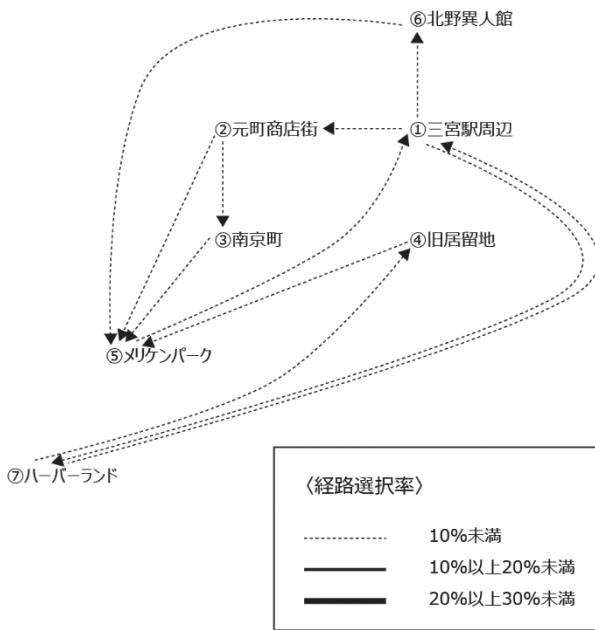


図4-(c) 高齢層の回遊行動
(アンケート調査より作成)

①三宮駅周辺から外側へと向かっていることから、三宮駅周辺が一応は移動の拠点になっている。また、⑤メリケンパークから⑦ハーバーランドに移動経路が集中している要因には、神戸開港150年を契機に行ったメリケンパークの桜並木の整備や「BE KOBE」モニュメントの設置が奏功しているのかもしれない。

最後に、高齢層の回遊行動をみたい(図4-(c))。図をみてもわかるように、高齢層は基本的にほとんど移動がみられず、どの観光スポット間でも経路選択率は10%未満である。また双方向的な回遊行動も少ない。Ⅲの1と2で示したように、高齢層回答者には観光客が少なく、特定の目的をもった人が特定の場所のみを来訪していたことが考えられる。また、観光スポットのメリケンパークやハーバーランドを訪れていた高齢層5人のうち3人は観光というより散策が目的であった。元町商店街であっても買い物目的ではなく周辺に別の目的地があり、自宅→目的地→自宅という人が多かった。そのため高齢層に回遊性はなく、経路選択率も低い値になったといえる。

ここで「徒歩」による回遊行動の特徴を「移動回数」の観点からみてみると(表4)、いずれの年齢層においても、移動回数が増えるごとに総トリップ数(観光スポット間の経路選択数の総計)が減少し、同時に徒歩による移動の割合も低下していくことがわかった。観光スポット間での移動回数が増えると、必然的に移動距離・時間が延びるため、体力的な問題や滞在時

表4 移動回数と徒歩による回遊行動の関係性

移動回数	若年層			壮年層			高齢層		
	徒歩		トリップ数	徒歩		トリップ数	徒歩		トリップ数
	人	%		人	%		人	%	
1	61	70.1	87	4	30.8	13	14	38.9	36
2	56	78.9	71	2	40.0	5	4	16.0	25
3	32	66.7	48			3			8
4	10	35.7	28			2			2
5	3	27.3	11			1			1

(アンケート調査より作成)

間の限界が発生し、来訪を切り上げたり、徒歩移動がバスや電車等へと代替される。しかしながら、若年層では3回目の移動(つまり、出発地点から数えて4地点目への移動)までは徒歩移動の割合が高く維持されており、若年層は活発に回遊行動しているのみならず、それらの回遊性が徒歩によってなされていることが読み取れるのである。本研究の調査では、若年層が観光客の特徴をもつことと関係がある可能性もある。そのことを考慮すると、逆に壮年層や高齢層の回遊性の低さは、「徒歩による回遊行動の不活発さ」と関係があることも示唆できる。

Ⅳ おわりに

本研究では、神戸市都心部への来訪者の回遊性を、年齢層別に分析することを目的とした。その結果、若年者層においては活発な回遊行動がみられたが、壮年者層や高齢者層では回遊性はあまり確認できず、それはまた徒歩移動の活発さとも関係があることを指摘できた。その一方で、どの年齢層でも三宮駅周辺が回遊行動の拠点となっていることから、神戸市が進める三宮駅周辺の都市再開発は回遊性向上の前提条件になりうると考えられる。また、どの年齢層においてもメリケンパークへの来訪者は多く、「BE KOBE」モニュメントの設置効果は明らかである。しかし、メリケンパークからハーバーランドへと回遊しているのは主に若年層であり、他の年齢層の人々の回遊行動を促すことが都心回遊性の向上にとって今後の課題になるだろう。また、徒歩移動と回遊行動には一定の関係性がみられたことから、さらなる回遊性の向上には壮年~高齢層に徒歩移動を奨励するか、徒歩によらず簡易に(かつ場合によっては無料で)各観光スポット間を移動できる乗り物システムを構築することを通じて、壮年層や高齢層の活発な回遊行動を促すことが、「ウォークブルシティ」としての神戸市の発展のために重要になってくるだろう。

謝 辞

本研究の調査にあたり、ご多忙のなか、神戸市都市局職員の方々には聞き取り調査にご協力いただいた。また、神戸市民や観光客の皆様には快くアンケート調査に応じていただいた。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

文 献

- 小谷通泰・寺山一輝 2017. 都心商業地域における歩行者による回遊行動の実態と要因分析－神戸市都心部を対象として－. 都市計画論文集 52-3 : 239-246.
- 川津昌作 2015. 都市の回遊性と消費者行動に関する考察. 名古屋学院大学論集（社会科学篇） 51-3 : 177-192.
- 久保山凌・村上裕基・山口行一 2018. 神戸三宮地域におけるカフェ利用者の回遊特性. 日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集 16-0 : 61-64.
- 神戸市 2015. 『三宮周辺地区の『再整備基本構想』].
- 神戸市 2018. 『神戸三宮「えきまち空間」基本計画』.
- 国土交通省神戸運輸監理部 2014. 『神戸臨海地区周辺エリアの魅力を軸とした観光ローカルプラットホーム体制強化のための調査報告書』.
- 小林 敏樹 2020. ウォークアブルシティに関する考察. 2019 年度地域課題研究（北九州市立大学地域戦略研究所） : 23-47.
- 松島翔子・小谷通泰 2014. 都心商業地域における歩行者の回遊行動に関する分析－神戸三宮・元町，ハーバーランド地区を対象として－. 日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集 12-0 : 113-116.