

大阪市「ミナミ地区」における若者の回遊行動

藤井 大輔¹・河村 駿斗¹・東 奈七美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 「ミナミ地区」における回遊性向上の取り組み | |
| III 「ミナミ地区」における回遊行動の特徴 | |

キーワード：回遊行動，若者，ミナミ地区，大阪市

I はじめに

「ウォークアブルシティ」という言葉に象徴されるように、近年の日本では歩行者中心の都市空間づくりに注目が集まっている。背景にあるのは、回遊性にもとづく魅力あるまちづくり、脱炭素社会、健康増進等への関心の高まりであり、諸外国でも様々な取り組みがなされている。国土交通省都市局・道路局が2021年3月に公表した『ストリートデザインガイドライン』¹⁾によると、ストリートを自動車中心の空間から転換するには、街路・建築・交通を総合的にとらえる公民連携の取り組みが求められるという。

本研究の対象地域である大阪市中央区の難波地区周辺（以下、ミナミ地区）も、南海電鉄「なんば駅」前を拠点に歩行者空間への再編や回遊性の向上を目指した社会実験・施策が行われてきた²⁾。そこで本研究では、こうした昨今の取り組みを踏まえ、ミナミ地区における歩行者の回遊行動を調査し、歩行者を中心とした都市空間の現状と課題を明らかにしたい。

都市の回遊性に関する研究蓄積は枚挙にいとまがない。たとえば高橋ほか（2005）は、東京都世田谷区の下北沢駅周辺地域における回遊行動や立ち寄り行動が、店舗数密度の分布と強く関係していることを明らかにした。また辰巳・堤（2013）は、JR博多シティの開業によって福岡市都心部で休日の回遊性が増したことを指摘し、神戸市都心部の回遊行動を調査した鱈

ほか（2020）は、若年層になるほど訪問観光スポットやトリップ数が増え、徒歩による回遊性が高まることを示した。一方、地方都市の例では齊藤・木下（2009）が、福島県いわき市の中心市街地における回遊行動を分析し、駅前大型店の閉店が特に高齢者層の回遊性を減少させたことを論じている。

なお、大阪市を事例としたものでは、ミナミ地区（道頓堀界限）の各街路における歩行者の行動と属性を類型化した木村ほか（2019）があるものの、これは歩行者空間としての街路の特性を明らかにしたものであって、各観光スポット間の回遊行動を分析したものではない。本研究では、道頓堀やアメリカ村をはじめとする観光スポットが数多く点在し、多様な回遊性が見込まれるミナミ地区（図1）を対象に、若者の徒歩による回遊行動の実態について把握することを目的としている。

II 「ミナミ地区」における回遊性向上の取り組み

本研究では、大阪市建設局企画部企画課、大阪市都市計画局、（有）ハートビートプランに対してオンラインでの聞き取り調査（2021年4月20日）を実施し、ミナミ地区での回遊性向上の取り組みを整理した。以下の内容は、聞き取り調査ならびに『なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画』³⁾の情報にもとづいている。

ミナミ地区では、2016年に回遊性向上のため1回



図1 大阪市「ミナミ地区」の観光スポット
(地理院地図に筆者ら加筆)

目の「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」が行われた(表1)。この端緒には、2011年6月に始動した「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」の場で、南海電鉄なんば駅前を広場化する案が議論されたことがある。2016年11月11日～13日に実施された1回目の社会実験では、駅前に観光案内所やインフォメーション、椅子を設置することで歩行者のための空間が整備されるとともに、なんば駅前の道路を南行きに一方通行化することで交通機能の再編が実施された。合わせてカフェの設置やマーケット、ライブ等のイベントを開催し、歩行者が駅前空間に滞留する実験も試みられている。その結果、来訪者がなんば駅前広場に上質な居心地の良い空間を求めていることがわかり、2回目の社会実験に向けて『なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画』(以下、基本計画)が策定されたのである。この基本計画では、来訪者が現地集合・現地解散する「着地型観光」を目指し、ミナミ地区全体の回遊性を促すことが示された。

今後は、大企業・商店街が集積している特徴となんば駅が関西国際空港から直結している点を生かし、インバウンド観光の玄関口としてさらなる回遊性の向上を実現する必要がある。2020年11～12月頃から道

表1 ミナミ地区における社会実験の流れ

年	月	内容
2011	6	なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会始動
2015	3	なんば駅周辺まちづくり構想具現化案作成
	4	地元協議会が大阪府に官民検討の要請書提出
	12	なんば駅前広場空間利用検討会(地元・行政・経済界の検討体制)始動
2016	3	『なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画(中間とりまとめ)』策定
	10	なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会設置
	11	なんば駅周辺道路空間再編社会実験(1回目)実施
2017	3	『なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画』策定(官民で共有)
2021	2	なんば駅周辺道路空間再編社会実験(2回目)延期(実施時期未定)

(『なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画』より作成)

路協力団体との協議が始まり、公民連携による道路管理の充実と民間主体のまちづくり活動の促進が期待されている。なお、2021年2月に実施予定であった2回目の社会実験は、新型コロナウイルスの影響で延期となっている。

Ⅲ 「ミナミ地区」における回遊行動の特徴

本研究では、2021年3月17日(水)～18日(木)に道頓堀の戎橋(図2)やアメリカ村周辺において歩行者にアンケート調査を実施した。得られた回答者数は男性101人、女性108人の計209人となり、性別による偏りはほとんどなかった(表2)。

1. 回答者の年齢層と居住地

まず年齢層をみると、男女ともに30代以上はほとんどおらず、本研究の回答者層が若年層に偏ってしまったことがわかる。筆者らと同年代の来訪者がもっとも調査の協力を得やすかったことによる。



図2 戎橋付近の風景

(2021年3月16日、筆者ら撮影)

戎橋の上から南に向けてグリコの看板を眺めている。

表2 回答者の年齢層と居住地

年齢層		居住地		
男性	10代	60	大阪市内	20
	20代	37	大阪府内	20
	30代以上	4	北海道・東北	5
	計	101	関東	89
女性	10代	85	大阪府外	17
	20代	19	中部	17
	30代以上	4	近畿	36
	計	108	中国・四国	11
			九州	11

(アンケート調査より作成)

注:「大阪府内」は大阪市以外の居住者である。

また「大阪府外」の「近畿」には、大阪府の居住者は含まれていない。

居住地は、「大阪市内」と「大阪府内」(大阪市を除く)がともに20人(9.6%)ずつで、残りは「大阪府外」からの観光客が大半を占めている。また、「大阪府外」(169人)の居住地を地方別にみると、関東が89人と突出した。他は近隣の近畿がやや多いが、比較的全国からまんべんなく回答を得られたことがわかる。

以上から、大阪市内・府内・府外の3つに居住地グループを分けて回遊行動を分析したい。

2. 来訪頻度と来訪目的

つづいてアンケート調査回答者の「来訪頻度」(図3)をみると、各居住地グループで傾向に違いがあることが読み取れる。たとえば、大阪市内居住者の来訪頻度は「月に1回程度」以上にまとまりがある一方、大阪府内は高頻度の人と「久しぶりに来た」と人で二極化している。また、大阪府外は「今回が初めて」が最多であり、「久しぶりに来た」と合わせても8割以上が低頻度の来訪者といえる。これらの傾向は、単純に「ミナミ地区」から居住地までの地理的距離に依存しているものと推察される。

次に「来訪目的」(表3)をみると、全体的には「観光」が131人(62.7%)と最も多くなったが、居住地グループごとでは大阪市内や府内の人は「買い物」や「遊び」が中心であるため、特定の来訪施設がすでに決まっている可能性もある。

3. 若者の回遊行動パターン

最後に、「ミナミ地区」における主な観光スポット(図1)を中心に、「訪れた場所、もしくはこれから訪れる予定の場所」を尋ねた。既述の通り、本研究の回答者は10~20代の若者に偏ったことから、以下では回答者のなかから若者のみを抽出し回遊行動パターンを分

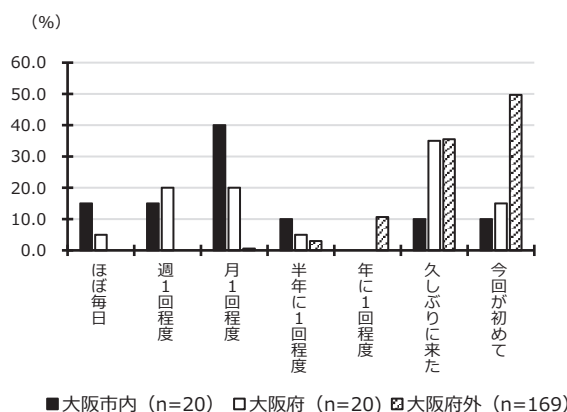


図3 居住地グループ別みた「来訪頻度」

(アンケート調査より作成)

析した。

まず、回答者が何か所の観光スポットに立ち寄ったのかを、各居住地グループ別に示したものが表4である。大阪市内居住者は最大5か所目まで、大阪府内は7か所目、大阪府外は6か所目まで人が訪れている。なかでも、それぞれの母数のうち50%以上が立ち寄っている観光スポット数は、大阪府内の回答者が4か所と最も多いことから、大阪市内居住者や府外からの観光客よりも回遊性が高いのは、近隣の大阪府内からの来訪者である可能性が示唆された。個人に対する詳細なインタビュー調査を実施していないためその理由は不明であるが、施設や目的を絞って来訪する市内居住者や、遠くから来てとにかく有名観光地だけを訪れたい観光客よりも、近隣からの来訪者のほうが「ぶらつく」スタイルの回遊行動をとりやすいのかもしれない。

次に、アンケート調査票のなかから「ミナミ地区」以外の観光スポットや駅だけを回答している人、また1か所の立ち寄り等でその後回遊行動をまったくとっていない人等を省き、131人分の回遊行動パターンを図4に示した。移動率の高さをみると、第一に若者の回遊行動が「道頓堀」(図5)を中心に成立していることがわかる。とりわけ「道頓堀」→「アメリカ村」の移動率が26.7%と突出し、その逆方向も11.5%と比較的高い。「道頓堀」でぶらついた後にアメリカ村で買い物をする若者の姿が目立つ。また「なんば駅」→「道頓堀」も移動率24.4%と高く、ここになんば駅を出発地点にした回遊性が見出せる。他にも「道頓堀」と「心齋橋筋商店街」間は10.7%と19.8%の往来があり、「心齋橋筋商店街」→「アメリカ村」も14.5%と移動率が高い。以上のことから、なんば駅を出発地点に、道頓堀をノード(結節点)に、心齋橋筋商店街とアメリカ村を回廊にした「ミナミ地区」の若者による回遊

表3 居住地グループ別にみた「来訪目的」

来訪目的	単位 (人)													
	散策		観光		飲食		買い物		遊び		仕事		イベント等への参加	
		%		%		%		%		%		%		%
居住地グループ														
大阪市内 (n=20)	4	20.0	4	20.0	5	25.0	10	50.0	10	50.0	1	5.0		
大阪府内 (n=20)	2	10.0	1	5.0	7	35.0	12	60.0	11	55.0			1	5.0
大阪府外 (n=169)	31	18.3	126	74.6	61	36.1	41	24.3	59	34.9			1	0.6
計 (n=209)	37	17.7	131	62.7	73	34.9	63	30.1	80	38.3	1	0.5	1	0.5

(アンケート調査より作成)

注：複数回答可

表4 居住地グループ別にみた「立ち寄り状況」

居住地グループ	立ち寄った観光スポット数						
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
大阪市内 (n=18)	18	10	8	3	2		
大阪府内 (n=18)	18	17	12	10	4	3	1
大阪府外 (n=156)	156	118	64	35	11	2	
計 (n=192)	192	145	84	48	17	5	1

(アンケート調査より作成)

注：観光スポット未記入者は数値から省いている。また、居住地グループの母集団の50%以上が立ち寄った観光スポット数を灰色に塗っている。

「オタロード」はファッション探索やカフェの散策、「オタロード」はアニメグッズの購入といったように、特定の目的を持った人が来訪する場所であることが背景にあると考えられる。これら末端の観光スポット間とノードとの回遊性が今後増してくると、「ミナミ地区」における回遊行動はますます活発かつ多様になっていくだろう。

IV おわりに

本研究では、大阪市中心部の難波地区周辺を中心とした「ミナミ地区」における若者の回遊行動を明らかにしようと試みた。「ミナミ地区」では、とりわけ2010年代に入ってから、地元協議会や行政、地元町会や商店街、周辺企業が一体となって回遊性向上に向けた取り組みが行われてきた。そこで本研究が実際の来訪者にアンケート調査を実施した結果、若者のうちとりわけ近隣の大阪府内からの来訪者でもっとも高い回遊性が見出された。「ミナミ地区」のなかでも、道頓堀がノードとなってなんば駅・アメリカ村・心齋橋筋商店街がリンクする回遊性ネットワークの存在が示唆された。一方、特定の目的に即した観光スポット間では独立した回遊性が存在しているため、「ミナミ地区」全体でいかにして回遊性を高めるかが今後の課題になるだろう。

他方で本研究の反省点として、アンケート調査の年齢層が若者に偏ってしまったことや、調査地点が道頓堀やアメリカ村に限られてしまい、「ミナミ地区」の回遊行動の全体像を明らかにするところまでは至らなかった。この点を踏まえて、今後も継続的に調査していく必要がある。

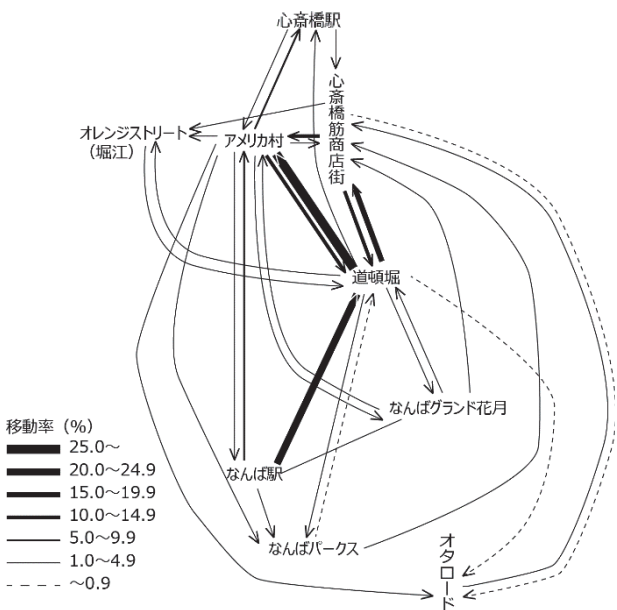


図4 「ミナミ地区」における若者の回遊行動パターン

(アンケート調査より作成)

注：移動率は、計131人のうち、特定の観光スポット間を移動した人数の割合で算出している。

性ネットワークが形成されていることを指摘できる。

一方、「なんばグランド花月」や堀江の「オレンジストリート」、「オタロード」は、観光スポットとしての来訪者数が少ないのみならず、なんば駅や道頓堀からの移動率が低く、独立した回遊性となっている。「なん



図5 「ミナミ地区」における観光スポットの風景
(2021年2月14日, 3月17日, 阿部亮吾氏撮影)

謝 辞

本研究を行うにあたって、ご多忙のなか大阪市建設局企画部企画課、大阪市都市計画局、(有)ハートビートプランの方々には聞き取り調査にご対応いただいた。また、来訪者の皆様には快くアンケート調査にご協力いただいた。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

注

- 1) 国土交通省都市局・道路局『ストリートデザインガイドライン—居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書—(バージョン2.0)』(2021年5月)(https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html)(最終閲覧日:2021年8月30日)を参照。
- 2) 大阪市『大阪の改革(エリア編)—「これからの大阪」—』(2018年12月)(<https://www.city.osaka.lg.jp/seisakukikakushitsu/page/0000456733.html>)(最終閲覧日:2021年8月30日)を参照。
- 3) なんば駅前広場空間利用検討会『なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画』(2017年3月27日)(<http://www.namba-hiroba.jp/pdf/kihonkeikaku.pdf>)(最終閲覧日:2021年8月31日)。

文 献

- 木村優輝・嘉名光市・蕭 関偉 2019. 観光地化が進む大阪市道頓堀・戎橋筋周辺街路における歩行者行動の実態. 都市計画論文集 54-3 : 975-982.
- 齊藤充弘・木下康之 2009. 歩行者交通に着目した地方都市中心市街地の利用形態について—いわき市平中心市街地を対象として—. 都市計画論文集 44-1 : 11-19.
- 鱒 亮太・安藤日菜多・後藤 翼・中村 航・阿部亮吾 2020. 神戸市都心部における徒歩を中心とした回遊性. 地理学報告 122 : 65-70.
- 高橋弘明・後藤春彦・佐久間康富・齋藤 亮・石井雄晋 2005. 商業集積地における来訪者の回遊行動と店舗数密度の関係についての研究—下北沢駅周辺地域を事例として—. 都市計画論文集 40-3 : 649-654.
- 辰巳 浩・堤香代子 2013. 福岡市都心部における休日の回遊行動に関する研究—JR博多シティの開業にともなう回遊行動および意識の変化—. 都市計画論文集 48-3 : 951-956.