

兵庫県神戸市の都市構造の分析とマスタープランの検証

筑波大学 社会・国際学群 国際総合学類 芥田衣未

1. はじめに

対象市町村：兵庫県神戸市

選んだ理由：自分の出身地であるから。

対象マスタープラン：『神戸市都市計画マスタープラン』←市町村マスタープラン

2. 神戸市の都市構造の特性

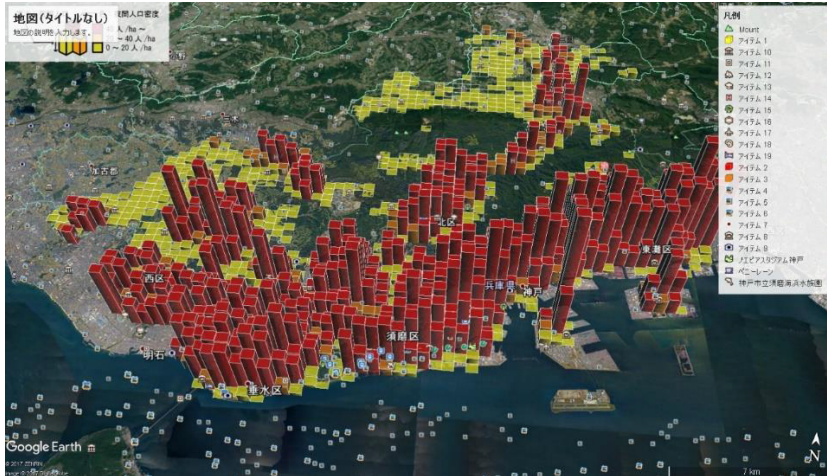


図 1 人口分布（夜間人口）

夜間人口の分布を見ると、人口は、六甲山より南の瀬戸内海沿岸地域に集中している。中でも、神戸市一の繁華街・三宮よりも東の灘区、東灘区で特に人口が多くなっている。この地域では、東西に JR、阪急電鉄、阪神電鉄の三本の鉄道が走っており、三宮や大阪・梅田など都心へのアクセスがしやすいためと考えられる。六甲山がほとんどを占める北区では、中央区から有馬温泉や加古川方面へ伸びる神戸電鉄の沿線に人口が多い。西区では、1980～90年代にかけて開かれた「西神ニュータウン」に人口が集中している。全体を通して、鉄道がある場所に人口が集中していると言える。

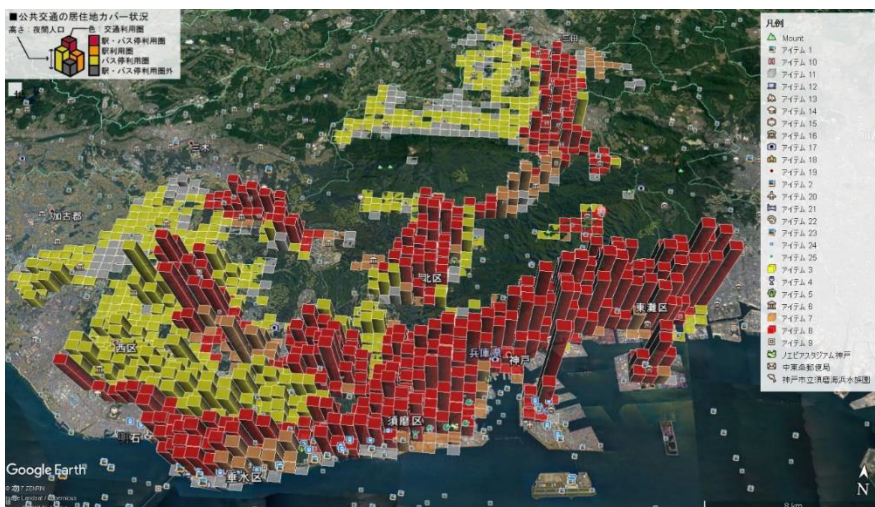


図 2 公共交通利用圏と人口分布の関係

また、公共交通と人口の関わりを見てみると、須磨区より東側では、ほとんどの地域で駅・バス停利用圏が広がっており、公共交通が発達していると言える。一方、西区の多くの地域や垂水区、北区の一部では、バス停利用圏になっている。こういった地域は、鉄道が近くにないため、人口が少ない傾向にあるが、垂水区のバス停利用圏では比較的人口が多い。また、沿岸部とその他の一部の地域は、駅利用圏になっており、バスの交通網が行き届いていないことがわかる。ここで一番気になったのは、垂水区と西区の境界付近のバス停利用圏であるのに人口が多い地域だ。鉄道が整備されていない地域は、神戸市のなかでは一見不便な地域だと思われるが、なぜ沢山の人が住んでいるのだろうか。グーグルアースでこの地域を拡大してみると、同じような規模の一戸建てが規則正しく建ち並ぶ住宅街であった。六甲山の裾に広がる丘陵地にできたニュータウンで、各住居の前には駐車場を設けており、車を持つのが当たり前の車社会が定着しているのだろう。



図 3 昼夜間人口比

次に、昼夜間人口比を見ると、昼間に人がどこに集まるか、どこに通勤通学しているのかとということが見えてくる。神戸市では、そのほとんどが中央区の三宮周辺に集中している。

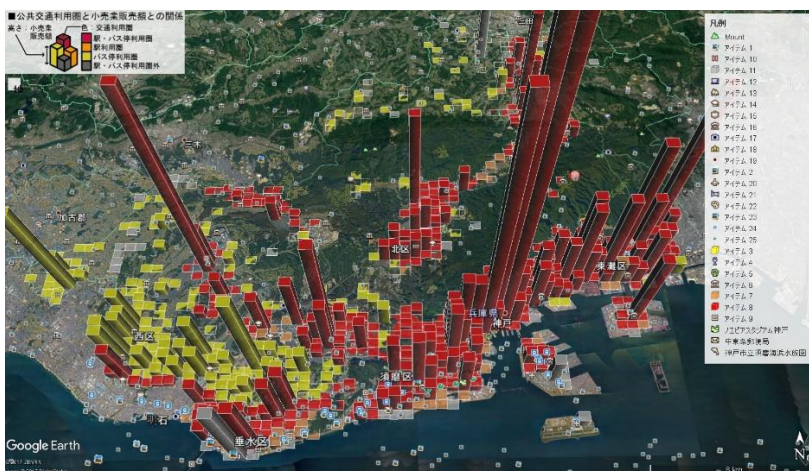


図 4 公共交通利用圏と小売業販売額との関係

小売業販売額は、図1と見比べてみると人口と関係していることがわかる。やはり中央区以東の人口が集中している地域には、商業施設も多い。しかし、それ以外の地域にも小売業販売額が大きい場所が数か所ある。これはニュータウンや郊外にある大型商業施設（ショッピングモール、アウトレットなど）だと考えられる。それらは中央区の繁華街の販売額には及ばないが、住宅の密集した地域にある小型の商業施設には匹敵する、あるいはそれ以上の集客率をもつと言える。また、販売額の大きい場所の多くが駅・バス停利用圏であり、それ以外の地域では販売額が比較的少ない。神戸市では、車でしか行くことのできない大型の商業施設より、電車などの公共交通で気軽に行けたり、通勤通学の帰りに立ち寄ったりできる便利な場所にあるお店の方が優勢であると言えるのではないかと。

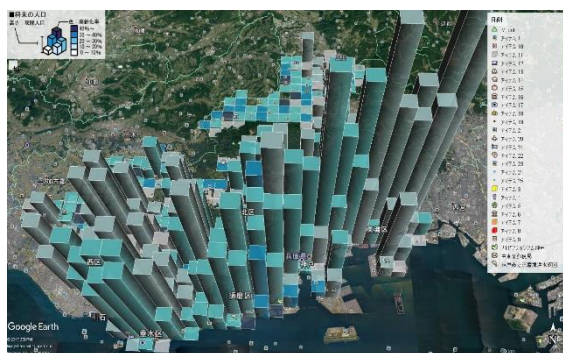


図5 将来の人口分布と高齢化率（2005）

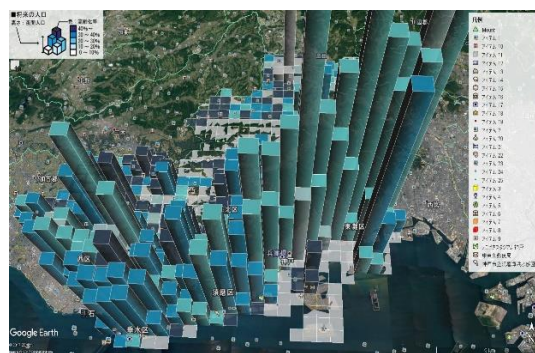


図6 将来の人口分布と高齢化率（2030）

最後に、将来の人口分布と高齢化の経年変化を見ていく。2005年の時点での将来人口は、実際の図1の人口分布と似ていて、南側の沿岸部、なかでも東側の人口が多くなっている。高齢化率は、ほとんどの地域で30%以下である。中央区や隣の兵庫区、垂水区などで20～30%と高い数値が見られる。一方、2030年時点での将来人口は、南東部への人口集中がより一層激しくなり、南西部の人口が2005年時点よりも減少している。垂水区の人口減少が一番顕著である。西区の一部では人口が増加している。高齢化率は、主に南西部で30%を超え、南東部でも20%以上と深刻化している。

<まとめ>

神戸市では…

- ・人口は、六甲山以南に集中している。特に南東部に多い。
- ・鉄道沿いに人口が集中している。
- ・おもに人口の多い地域では、公共交通（鉄道、バス）が発達している。西側の鉄道の発達していない地域では、バスや自動車が移動手段とされている。
- ・三宮が通勤通学、商業などあらゆる面において、市の中心地である。
- ・西側のかつてのニュータウンで高齢化が進んでいる。また、進むと予想される。
- ・将来、南東部へのさらなる人口集中が予想される。

3. マスタープランに対する批判

(1) ニュータウンでの高齢化に対する問題意識

神戸市では、1970～90年代にかけて須磨区や西区などでニュータウンが計画的に整備された。当時は、目新しく多くの若い人が住みたいと感じた魅力的なまちも、完成から20年以上がたち、居住者の高齢化が進むとともにまちは成熟期を迎えている。2. で考察したようにニュータウンでは、鉄道があまり発展しておらず、公共交通はバスが主流である。しかし、そのバス網も発達しているとは言えないのが現状だ。実際に、私の祖父母が西神ニュータウンに住んでいるのだが、最寄りのバス停まで徒歩10分ほどかかり、本数も20分に一本ほどであるため、あまり利用しないと言っていた。多くのニュータウンでは、戸建ての前に駐車スペースが設けられていて、自動車をもつのが前提として設計されている。高齢者が自分で運転することができなくなると、大変不便なまちである。そうしたこともあり、ニュータウンでは空き家の増加も問題になっている。

神戸市のマスタープランでは、「成熟したニュータウン」として問題意識が取り上げられているものの、その優先順位は他の諸課題よりも低く見える。さらに、その解決策として、周辺緑地の保全や、若い世代の住み替えの促進、共同住宅のリフォーム・建て替えには言及されているが、交通網の改善には触れられていない。高齢化が進行するまちでは、より高度な公共交通の発達が求められるだろう。神戸市であれば、南東部のように鉄道を整備できるのが最善であるが、今から新しく鉄道をひくのは困難である。そのため、バスの路線と本数を増やし、バスをもっと利用しやすくすべきだ。そうすることで、高齢者が暮らしやすいまちになり、転出を抑えられるほかに、便利な場所であれば若い世代も住みたいと感じるのではないだろうか。

(2) 三宮都心の整備・再開発

現在、神戸市では人口の減少が問題であるが、それと同時に市自体のブランド力の低下も課題ではないだろうか。阪神大震災からの復興を遂げ、新しい大型商業施設やまちのシンボルの誕生による繁栄もひととおり落ち着き、さらなる改善が求められる時代に入った。大阪・梅田の再開発やあべのハルカスの完成など、近隣に魅力的な空間が次々と誕生したことも神戸のブランド力低下の大きな要因である。そうした都市に負けないような、人が住みたい、行きたいと感じる魅力ある都市にしていかなければならない。

神戸市は、2. でも考察したように三宮都心の1点集中型の都市構造である。そのため、神戸市の魅力アップを図るためには、やはり三宮周辺の整備、再開発が重要になってくるだろう。神戸市のマスタープランでは、三宮を対象として、コミュニティサイクルの導入や歩行者の回遊性を高めるための道幅の増長など都市交通の改善や、「神戸らしいまちなみ」の形成が挙げられている。都市交通の発展に関する方針には、大いに賛成である。一方、まちなみの形成に関しては、北野や旧居留地での調和のとれた空間づくりがとりあげられているが、私は三宮駅の周りでも改善すべきところがあると考え。例として、JR 東海道本線

の元町方面へと続く南側高架下などがある。ビルには年季が入りローカル感が漂う、暗くなってから一人で歩くには少し怖い場所だ。小規模の店が連なる細い路地のような商店街もあるが、土日でも人はあまり入っていない。三宮に遊びに来た若い人というよりは、一部のマニアや地元の人しか行かないようなエリアである。



図 7 JR 三宮一元町駅間高架下の商店街

統一感のあるまちづくりやまちの革新のために、こういった場所を整備していくべきだと考える。しかし、このような古きよき風景を完全に壊すことには、反対の声も多いだろう。そのため、もとの小さな商店街の様相を残しつつ、薄暗く怖いイメージを取り除く目的で一斉にリニューアルをするなどして、まちの新たな魅力につなげていきたい。

また、都心の魅力度を上げるためには、上記の調和のとれたまちなみづくりの他に、インパクトのある開発が必要であろう。近年、ハーバーランドに以前からあった大型商業施設が「umie」としてリニューアルオープンしたことなど、さまざまな取り組みが行われているが、躍進的な効果は見られない。大阪市の大規模な開発を見習って、新しい名所をつくることや大きなイベントの誘致などを積極的に行っていくべきである。

4. 「都市計画可視化計画」サイトをさらに充実させるために

第一に、グーグルアースと連動した画面で、鉄道や幹線道路などの交通網がわかりやすく表示できる機能があればなお良いと思う。人口の集中や通勤・通学状況など、あらゆるデータは交通網と関連が深い。すでに駅やバス停にはアイコンが表示されているが、小さく見づらいことや、駅とバス停のアイコンが同じであるため区別ができないこと、また路線に印がついていないため写真だけではわかりにくい、などという問題点がある。鉄道、バス、主要な幹線道路などを項目別を選択すれば、選択したものだけに色がついてその路線が表示される機能があれば大変わかりやすくなるだろう。また、駅とバス停のアイコンを区別すべきだ。

第二に、経年変化データに関しては詳しい説明があれば良いと思う。まず、操作方法に関して、説明が必要である。グーグルアースと連動させた際に、左上にレバーがあり、そのレバーをマウスで動かす、あるいは再生ボタンのようなものをクリックすれば、変化が自動で再生されるというのはなんとなくわかったが、その使い方も正解かがわからない。また、数

値が変わるのが、設定期間の中で一回だけであるのが疑問である。その一か所以外は、前後でそれぞれずっと同じ数値だ。年ごとにデータが変わると予想しており、その変化が見られると思っていたので、少しがっかりだった。それでは経年変化といえないのではないだろうか。この点についても詳しい説明が欲しい。データが少なくそういった結果になっているのであれば、十分なデータを集め反映するべきだ。

第三に、テーマ別の一番下の項目「道路状況」のデータがごく一部の地域のものしかなかったので、他の地域のデータも増やすべきだ。項目は表示されているにも関わらず、選択するとデータが存在しませんと画面にでてくる。テーマは、都市構造を把握するうえで有益そうであるので、他の地域のデータがまだないのであれば、ぜひ調査して頂きたいと思う。

5. 参考文献

日本都市計画学会：60 プロジェクトによむ 日本の都市づくり，朝倉書店，2011

※図1～7はすべて Google earth より。