

第IV部門

神戸市街地のインナーシティ問題に関する基礎的研究  
—地下鉄海岸線の5 駅勢圏の推移について—

神戸高専都市工学科 学生員 ○八木洋輔  
神戸高専都市工学科 フェロー 橋本渉一

1. はじめに

積極的に開発される都市外延部の発展の影で、急激に発展する経済下で産業構造や環境の変化に対応できずに都市の発展から取り残される地域が見られるようになった。それが都市近郊の職住混在地域・インナーシティである。

人口増加を続ける神戸市において産業構造の転換や都市機能更新の遅れと老朽化、ケミカルシューズ産業等の地場産業の衰退によって、これらの産業を抱えていた兵庫区や長田区でインナーシティ問題が発生していると指摘されるようになった。

本研究では、1980年代からインナーシティ問題の発生が指摘されてきた神戸市兵庫区・長田区の臨海部を研究対象とする。この地域では、インナーシティ問題を解決するための施策がなされてきたが、阪神大震災で甚大な影響を受けたこともあり、いまだ問題は解決されていない。

インナーシティの現在の状況を明らかにし、現在実施されている解決策により地域の活性化が進んでいるのかを評価し、インナーシティにおいて今後望まれる方向性を提案することを目的とする。

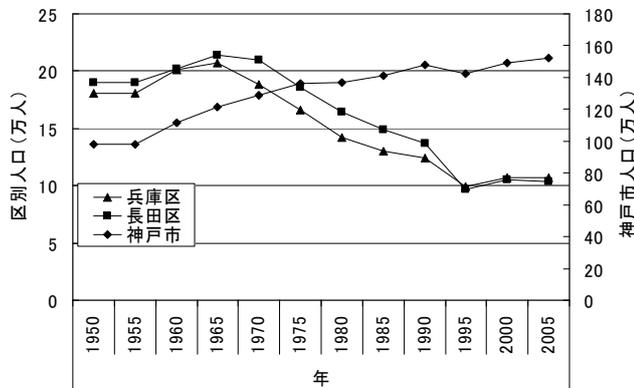


図1 神戸市人口動態

2. 神戸市のインナーシティ対策と現状

神戸市営地下鉄海岸線は24の沿線プロジェクトとともに、プロジェクト開発による需要喚起型の路線として建設された。沿線プロジェクトと海岸線の相乗効果により、地域の活性化を図る起爆剤としての役割が期待された。

震災後、海岸線の駅勢範囲(本研究では半径500mとする)における人口増減は1998年を境に2極化が進んだ。他の競合路線の駅勢圏が重なる駅勢圏では1999年から人口増加に転じ、震災前を上回る人口を有するまでになっている。同じ沿線の中で人口増加を果たす駅勢圏といまだに人口が低

Yosuke YAGI, Shoichi HASHIMOTO

迷する駅勢圏との間に人口格差が生まれている。

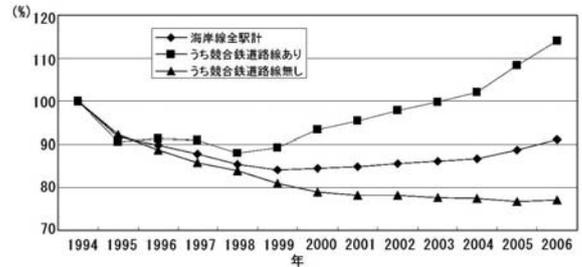


図2 海岸線駅勢圏人口推移<sup>1)</sup>

3. 駅勢圏人口格差の発生

同一路線の駅勢圏において格差が生じる原因として人口が増加している駅勢圏では、沿線プロジェクトの開発が完了し、人口増加の見込めるマンションや利便性や快適性を向上させる商業施設等ができたことである。また、ハーバーランド、みなと元町、居留地・大丸前、三宮花時計前駅周辺はインナーシティ問題発生地域ではなく、現中心市街地に位置し地域のポテンシャル能力も高いと考えられる。

競合路線の存在する駅周辺地域では、既存の駅を利用したネットワークがすでに形成されていたため、地域ネットワークの復旧は早期に実現したと考えられる。また、東西に複数の路線が走る阪神間の路線では競合路線への優位性を高めるため、ピーク時の輸送力の増強を行うなど、沿線地域の快適性が増す作用が働いた。

一方、競合路線のない駅勢圏を持つ駅(駒ヶ林、苅藻、御崎公園、和田岬、中央市場前駅)では、震災後平成2005まで人口減少が続き、2006年で増加に転じるも、伸び率は低く、人口が低迷している状態が続いている。

人口減少と低迷が続く競合路線なしの地域は本来、インナーシティ問題発生地域として最も人口増加が望まれる地域である。この地域の一層の地域活性化対策が求められる。

4. 低迷駅勢圏の現状

震災以後、人口が低迷を続ける駅勢圏がどのように変化しているかを見るために、震災直前から現在までの各指標について調査した。調査項目は人口動態・住戸数・事業所数・従業者数・未成年者比率・高齢者比率の5項目である。

また、この5項目についてレーダーグラフで表わしたのが図3である。

調査結果より、以下の傾向が駅勢圏に見られることがわかった。

- ・全ての駅勢圏において震災以前から人口が減少し続けている。神戸市や沿線区と比較して、震災後の人口減少率は

際立って大きい。

・住宅戸数は震災以前から減少し続けている。駒ヶ林では震災以降増加基調にあり、回復傾向にある。神戸市や沿線区に比べ減少率は大きい。

・事業所数は全ての駅勢圏で減少傾向にある。沿線区と同様の傾向を示している。

・全ての駅勢圏で少子・高齢化が進んでいる。この傾向は神戸市・沿線区でも同様であり、神戸市全体の傾向である。しかし、人口に占める高齢者の比率は神戸市や沿線区と比べて高く、未成年者の比率は低い。神戸市や沿線区よりも少子・高齢化の進展は早い。

・中央市場は他の駅勢圏とはやや異なる傾向がある。

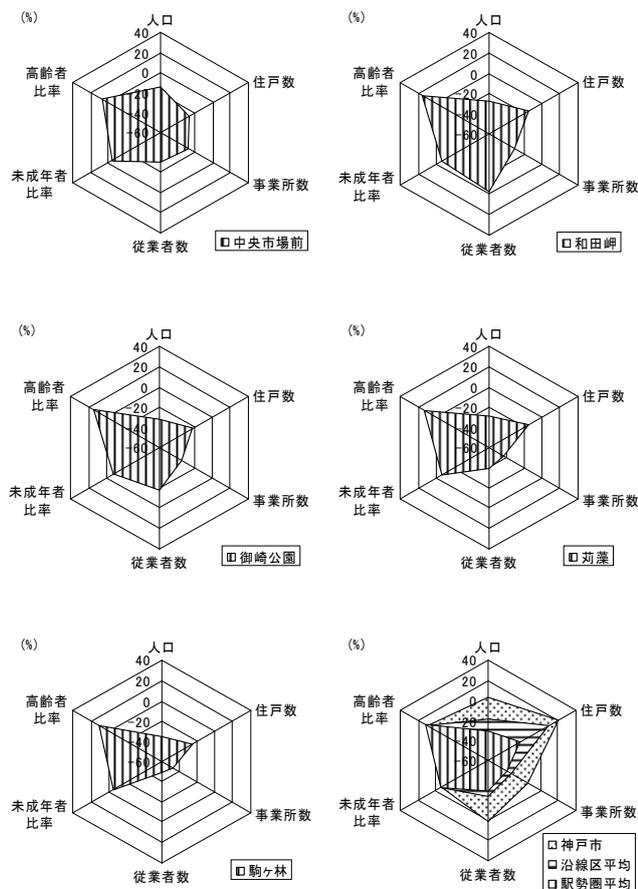


図3 震災前後の指標比較

5. 人口減少・低迷地域における人口増加の可能性

5 駅の人口増加の可能性について、予測人口密度<sup>2)</sup>を指標として駅勢圏の人口密度と比較することで適度な人口増加数を示す。予測人口密度とは、算出した神戸市市街地における平均人口密度について、市街地化に至っていないと判断される町丁単位の数値を除外し再計算した人口密度である。

この指標を見ると、苅藻駅と駒ヶ林駅ではすでにある程度の密度の住宅が存在している。この地区で現状よりも地

区の活性化を図る場合、人口増加のみを狙った施策は人口過密による環境の悪化を招きかねないので、人口密度は現状を維持したまま、地域のコミュニケーションを高めるための施設を作ることによって活性化を図る等の人口増加のみに頼らない施策が必要である。中央市場前、和田岬、御崎公園駅では予測人口が現在人口の1.25倍である。人口密度の観点から見て、今よりも高い人口密度を有した地域を目指すことができる。今後用途地域変更や小規模での再開発でも行える可能性があれば、積極的に開発し地区の人口を増加させ賑わいを創出する施策が採用可能である。区の人口が減少している実態から、人口増加による悪影響が少ない地区では積極的に人口を増やし、区の人口減少に歯止めをかけ、高い人口密度による効率的な行政サービスを実現させることが望ましい。

表1 予測駅勢圏人口<sup>2)</sup>

	予測人口 (人)	現在人口 (人)	差 (人)	人口 増加比率
中央市場前	4308	3353	955	1.285
和田岬	4262	3429	833	1.243
御崎公園	7550	6034	1516	1.251
苅藻	3218	3219	-1	1
駒ヶ林	6889	7809	-920	0.882

6. まとめ

本稿で述べた内容をまとめると以下の通りである。

- ・神戸市営地下鉄海岸線沿線において競合路線のある駅勢圏は人口増加を果たし、競合路線のない駅勢圏は人口の低迷が続く2極化が顕著に表れている。
- ・低迷駅勢圏において神戸市や沿線区と比較して、地域の活力は低迷しており、依然インナーシティ問題の解決には至っていない。
- ・低迷駅勢圏周辺における沿線プロジェクトを個別に評価すると、概ねその地域で低い指標を改善させるプロジェクトが施工されている。しかし、指標が改善されるまでには至っていない。
- ・低迷駅勢圏は少子・高齢化の進展が早く、新たな層を流入させる等、地域の活力を維持し、インナーシティ問題の進展に歯止めをかけなければならない。
- ・余地のある地域には積極的な人口増加策、ない地域には人口増加にのみ頼らないコミュニティー施設の強化等で地域の活性化を行うのが望ましい。

参考文献

- 1) 神戸市交通局：第2回地下鉄海岸線事後評価委員会資料(2006年)
- 2) 橋本渉一 福西佑紀：集約型都市の形成と交通流動変化に関する考察 鉄道力学論文集第12号(2008年)