

都市機能と交通路との関係

——大阪市の場合——

山 岸 和 一 郎

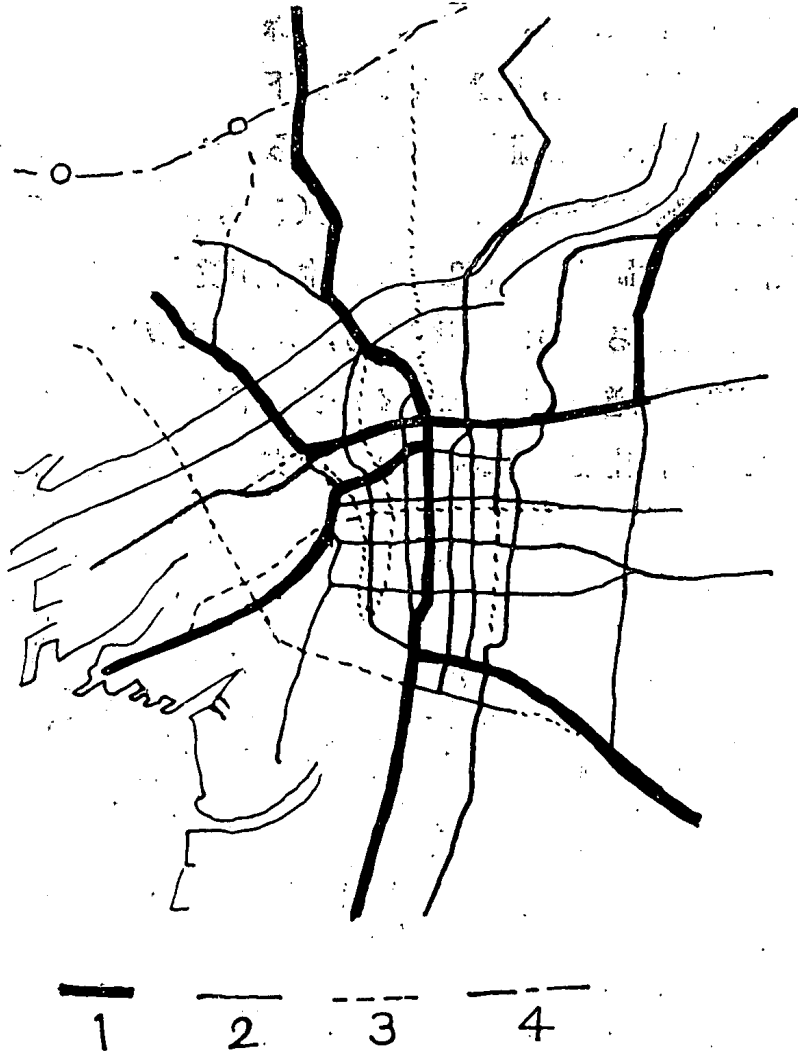
I. 序

先号¹⁾において、都市の性格は、交通路の形態的機能的構造によっても充分表現されていることを Dakar 外5つの交通商業都市について考察した。いずれも小都市であって交通構造も比較的単純ではあったが、その帰するところは都市内の中心的交通路の構造がその都市の性格を決定し、また新市街の発展がすでに認められているように、交通路に沿うことを確認するところにあった。こうした結論は、実は、理論的には City Planning その他で定説化されたものであり、目新らしく論証するまでもないが、あえてここに考察を継続したのは、この様な理論から、交通地理学の基本的なテーマの一つである交通空間（換言すれば交通地理学的地域）²⁾の設定に必要な基礎的要素が見出されるのではないかと考えられたからである。これについても先学者達の暗示に富んだ論文を散見³⁾するのであるが、その考察がともすれば単一交通機関乃至は単一交通路の空間的広がりにとどまって、複合的な交通地域としての総合的把握性に欠けるように見受けられる。筆者はその意味で人文地理 Vol. IX No. 1 (1957) に「甲賀地方の交通地理」を「短報」に報告したが、その意図した処は不充分乍ら描出し得たと考えている。しかし、複合的総合的な交通現象の考察が果して「地域の交通地理学的研究」であるのか、「交通地理学そのもの」であるのかは筆者も問題としているのであるが、これについては、別な機会に論ずることにする。

いずれにしても、本稿においては、今一度実証の立場にたって、数種の交通機関の包含される交通空間としての大阪市とその周辺の場合について、交通路の構造が如何に都市機能と密接な関係があるかを考察することにした。

II. 本 論

1. 商業区と交通路

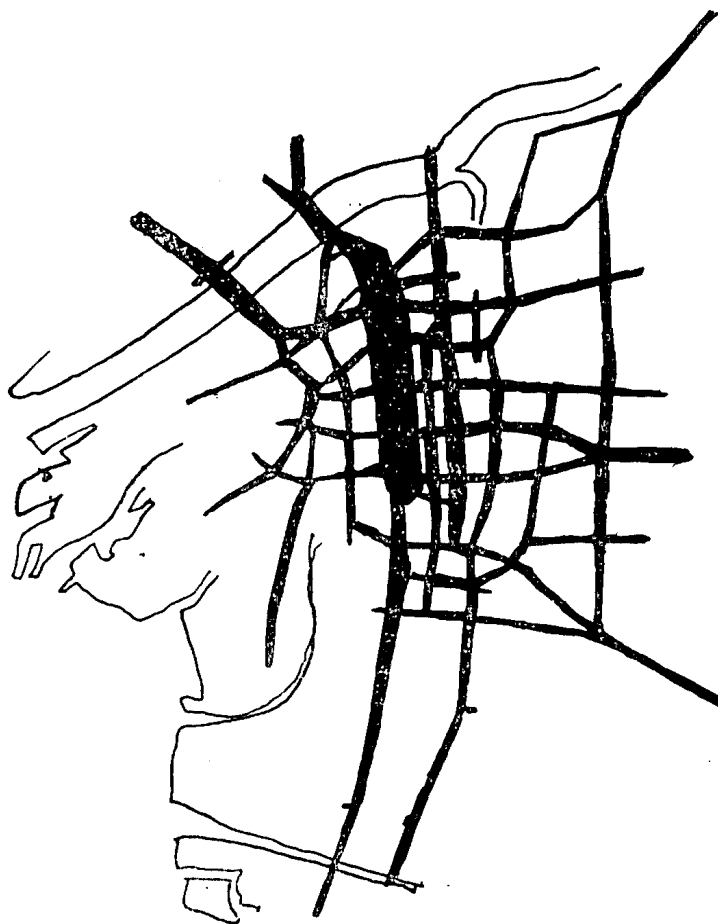


1. 国道 2. 主要地方道 3. 計画路線 4. 名神高速道路

才1図 大阪市の交通路(道路)

大阪の商業区を中心は、旧市内の東区の西半、西区の東半、南区、北区に集中している。交通路は、この地区では、豊臣時代の城下町の町割を基礎とした直交状の街路をなし、すべての筋、通は殆んど同条件に造成されて極めて交通の融通性に富んでいる⁴⁾。このため一方通行の設定に際しては、何らの混乱なく、一本ごとに交互に逆方向が設定し得たのはその一例である。大量の交通に便利な道路は南北道路に多く、それぞれの路線の間隔も極めて短かく、周辺部

で1km, 中心部では500mとなっており, 最狭部は御堂筋と南北線の約400mとなっている。この様に東から東大阪幹線⁵⁾, 森之宮阿倍野線, 上町線, 松屋町筋, 堺筋, 御堂筋, 南北線, 加島天下茶屋線の8線が強力な幹線道路として走り, 東大阪幹線, 松屋町筋, 御堂筋, 加島天下茶屋線にはバス, その他に市電, 御堂筋には地下鉄が走って南北性が明確にあらわれている。これに対し東西線は, 1km以上の間隔で分布し, 北より国道(1号, 2号線), 玉船橋高井田線, 四つ橋今里線, 大阪枚岡線, 国道25号線, 木津川杭全町線の6本がみられる。このうち市外に貫通するものは国道(1号, 2号)大阪枚岡線, 国道(25号)であって大阪枚岡線, 国道(25号)のヒンターランドは極めて貧弱である。従って交通流からみても⁶⁾, 南北の交通量は東西の交通量よりも多く, 街路もまた東



才2図 大阪の交通量図

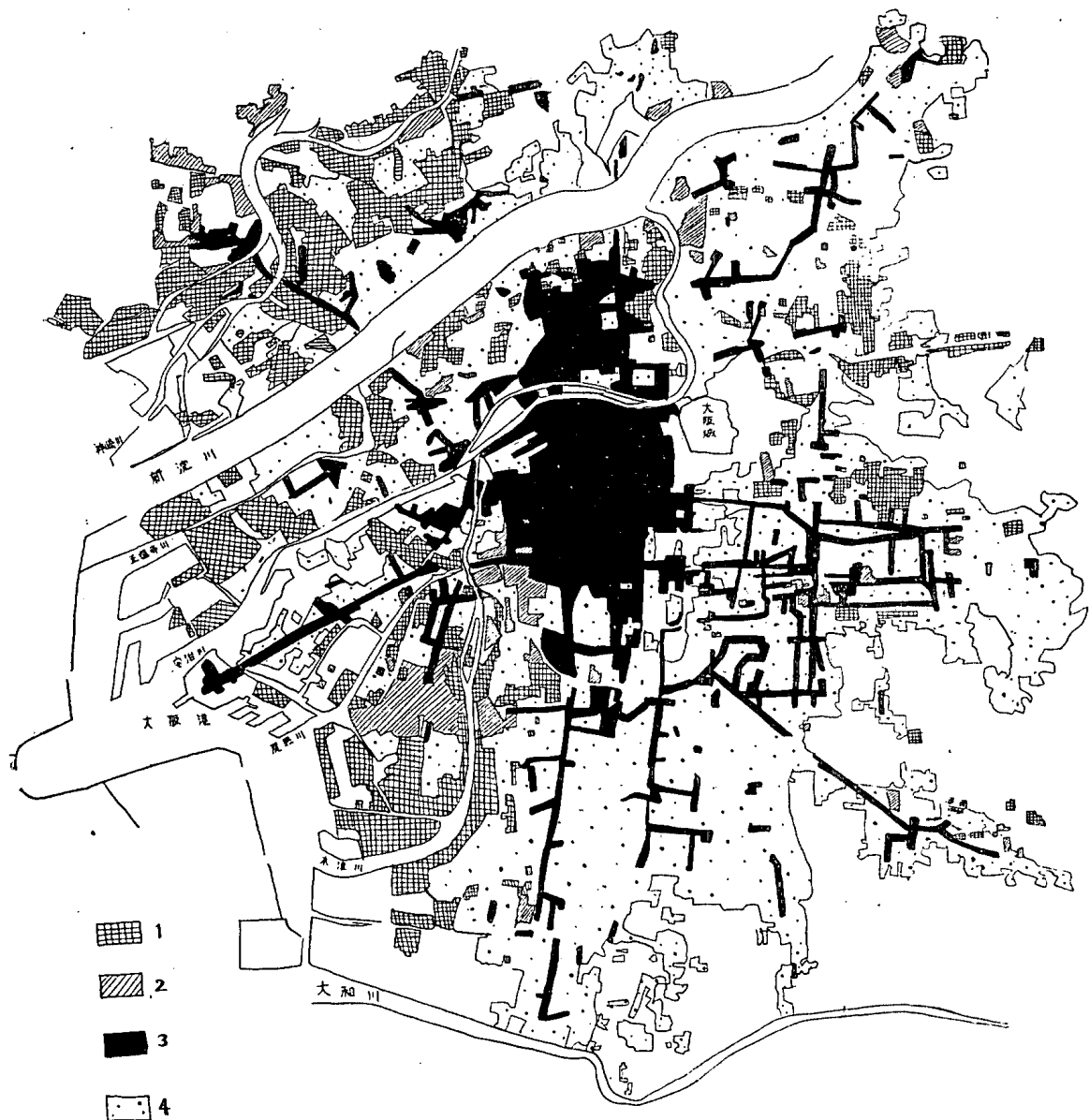
西よりは南北に長い傾向をみせているのである。このような傾向は京都・神戸方面からくる自動車交通流は、淀川を渡って南下すること及び堺方面からの自動車交通流もまた北上することにより一層強められるのである。もちろんこの自動車交通流は商業のみに関係するのではなく、工業にも関係し、貨物自動車においては市西部に主流がみられるなど工業用原料、半製品、完製品などの移動が激しいが、交通流が中央部において激しいことは、通過交通量の多いことも考えられるが、商業活動の活潑さを裏づけていることも充分理解出来るのである。従って大阪駅＝桜橋＝梅田新道において塊状の不規則な型を示す外は南北の交通路に沿って密集し、やや南北に細長い形態を示している。

周辺部にあつては交通路が幾分屈曲性を増すが、商業区は、周辺地区の住宅区にあつては、市内中心部に達する幹線交通路の沿道に細長く連続し、その幹線外にも網目状に商業区が分布する。市南部地区では南北道路に卓越し、東部地区では、交通路は東西線が発達しているので、これに沿って東西に分布する傾向が大である。例外的に東大阪幹線には南北に商店街の発達しているのが見られる外、各地に部分的に歪方向に交叉する商店街などが点在している。ここではバス交通が主体となり、国私鉄の電車駅を結んでバス路線の広がる住宅区で、各地に地方小中心的な市場商店街がみられ、これらは駅前、主要道路、旧町村内等に分布しているのである。

2. 工業区と交通

工業は勿論交通条件がすべてでないにしても、綿密に検討すれば大工業地帯内部構造において交通条件のもつ意味はやはり重大である。例えば大阪市東部の工業地帯開発の問題点として、この地域の交通路の整備が取り上げられていることなどその例であろう⁷⁾。

大阪市は淀川三角洲上に立地したため、網状河川に恵まれ、木津川、尻無川、安治川、正蓮寺川、神崎川などの水量豊富な支流を有している。この外、城東、城北の2運河を始め、現在では機能を消失しかけている東、西両横堀川をはじめ市内運河群——そのうち幾つかは埋め立てられている——が存在している。



1. 重工業区 2. 軽工業区 3. 商業区 4. 住宅区

オ3図 大阪市の都市機能分布図

さらに、これら運河・河川群は大阪湾と直結するので水上運輸が極めて重要な位置を占めている。

環状線以西の河川には橋梁がなく、未だ渡船が利用されていることは水運の重要性を明確に物語るものであろう。従って工場地帯は、これら水運の便利な地域に集中している。この水運を支持するものは西成線、臨港線、城東貨物線などの鉄道及び国道(大阪港線)、桜島線、大正区内循環線などであるが、これ

らは同時に大阪港に陸揚げされた貨物の地方への発送機関を兼ねているのも特色となっている。

これらの地域の外には、東大阪幹線沿いに軽工業を中心とする家内工業区も集中的にみられるが、概して西部に比し東部工業地帯は未発達の状態である。最近、自動車交通の発達と京神地区にも近いという理由で、国道1号、2号線、京都・大阪線の沿道に軽工業区が発生しつつある。主として繊維工業、化学工業、食品工業、弱電機工業⁸⁾であるが、主要幹線国道に工業地帯が発生しつつあるのは、我国としては新らしい傾向と云わねばならない。

3. 住宅区と交通路

(イ) 自然環境との関係

大阪市とその周辺の発展は、東京旧市域と新市域との関係の様に、連続的に拡大していったのではなく、飛び石的な発展の形式をとったことは既に知るところである⁹⁾。その根拠として、大阪市の近郊に住宅適地が多く、それが都市にまで発展したことが認められている。村松繁樹教授はその根本的原因として大阪市の自然的特殊性を指摘している¹⁰⁾。それによると、大阪市の中央東寄りに南北に走る上町丘陵と南部の我孫子丘陵を除くと、市内の大部分は、淀川、旧大和川、寝屋川、平野川などの連る下流低湿地とこれらの干拓地とからなり、海岸が上町丘陵の西縁近くにまで迫っていたことは、旧市内に船場、島之内、堀江などの地名が存在することからも明らかである。従って商工業的にはともかく、住宅地としては、これらの低湿地帯は必ずしも適当ではなく、市内としては僅かに上町丘陵が高燥な住宅適地としての価値を有するに過ぎなかった。従って上町丘陵の住宅地化が飽和状態に達すると、市内には最早適地を見出せず市外の適地に分散したと見ている。この様に大阪の自然的な条件が大阪市とその周辺の特殊な住宅分布を形成する根本原因となったわけである。

(ロ) 市内外の住宅地の形成

前記のように住宅立地条件の立場から、市外に分散すべき必然性を内蔵しているのであるが、その形成過程を考察してみると次の通りである¹¹⁾。

明治以後、大阪市は中央4区に始まり、日清戦争後、工業都市としての機能が附加されるに及んで、明治30年4月(1897)、才1次市域拡張計画に基き、隣接28カ町村の市域編入が実施された。この時、市域は、北は伝法川、東は上町丘陵東部の低湿地、南及び西は木津川流域及び西部海岸線にまで拡張されたのである。明治36年(1903)、大阪市営港の完成をみると、市西部低湿地(旧新田群)に人口の移住増加が見られるようになった。さらに、大正14年4月(1925)には才2次市域拡張が行われ、東成・西成両郡44カ町村が大阪市に編入され、両郡の名称は消滅した。この時、市域は、新淀川、神崎川流域の低湿地、上町丘陵及び我孫子丘陵にまで拡張されたのである。

上町丘陵、我孫子丘陵の住宅化は、旧村時代から行われた。高燥・健康なこの地域には明治初期から住宅化が計画され、明治33年(1900)高野線開通、同年11月上町線、明治40年(1907)阪堺線と相次いで現南海各支線開通し、これによって、これらの諸線の囲む、天王寺村、安倍野村、住吉村などは、開通後急速に住宅地化していった。例えば、旧住吉村の場合¹²⁾明治22年(1889)に戸数512であったものが、大正14年(1925)には戸数1948となり、37年間に約4倍強の増加率を示したのはその好例であろう。ところが、この他の地域、即ち北田辺・南田辺村、寺岡村(現長居町)、遠里小野村、我孫子村、荻田村、鷹合村などの旧村地域は市街地より遠く交通不便で¹³⁾、開発がかなり遅れ、土地整理組合などの手によって都市計画街路が造成されても、後に開通した平野線(南海)、大正12年(1923)開通の大鉄線(現南大阪線)の沿線、昭和5年(1930)開通の阪和線(現国鉄)美章園、南田辺、鶴ヶ丘駅付近を除いては、依然として水田や畑作地が展開していたのである¹⁴⁾。

かくして、交通便利な上町丘陵の旧天王寺村、安倍野村、住吉村の住宅地化が飽和状態に達するとともに、新らしい住宅地は郊外電車、とくに阪神、阪急の宣伝もあって、阪神地区に転移した。両者は住宅宣伝のパンフレットを発行し、移転荷物輸送の無料奉仕を行うなど強力な新住宅地開発を六甲山麓に展開した¹⁵⁾。この結果、一寒村の精進村は芦尾市に発展し、西宮町も附近町村

を吸収して一大住宅都市化へ発展するなど近傍各町村に及ぼした影響は甚大であった¹⁶⁾。阪急を例にとると、明治40年(1907)年10月現阪急宝塚線の開通がみられると明治43年(1910)池田市内に約900アールの住宅地を売り出したのを始めとして、大正3年(1914)豊中、大正10年(1921)岡本、大正11年(1922)千里山、大正12年(1923)甲東園、大正14年(1925)稲野(伊丹)、昭和5年(1930)西宮北口、昭和7～8年(1932～33)石橋、伊丹、東豊中、昭和9年(1934)塚口、昭和10年(1935)新伊丹、仁川、昭和11年(1936)雲雀ヶ丘、園田、昭和12年(1937)武庫之荘、昭和16～21年(1941～46)西塚口、昭和19年(1944)門戸駅前と、会社経営地は殆んど毎年開発され、沿線は殆んど住宅地の連続となったのである¹⁷⁾。しかもこれら阪急及び阪神電車を核として一般の住宅地も発生し、この結果、豊中市、伊丹市、池田市、宝塚市、西宮市、芦屋市、川西市、尾崎市北部などの新市街が生まれたのである。この他の各郊外電車も決して阪急に劣らず住宅開発を行い、地形的には、六甲山麓丘陵部、伊丹台地、老坂山脈西縁部、千里山丘陵、枚方丘陵、生駒山脈西斜面に新しい住宅地が建設され、先述の都市の外、吸田市、高槻市、茨木市、枚方市、寝屋川市、守口市、大東市、布施市、枚岡市、河内市、柏原市、八尾市、松原市、富田林市、堺市などの衛星都市が誕生したのである¹⁸⁾。戦後、戦災と疎開など戦時中の人口移動で大阪市内人口は激減したが、府下あるいは兵庫県下南部の各市の人口は増大した。一方戦災を受けた都心に代り、大阪市内では、交通不便の理由によって空間を残していた上町丘陵南部や我孫子丘陵にも、市営、府営住宅、あるいは住宅公団の住宅が空間を埋め始め、昭和16年の市営住宅建設開始をトップに、25年(1950)山之内町を始めとして丘陵上は次第に住宅地を形成しつつある。このような動向に応じて、阪和線や市バスの増発、地下鉄1号線の延長が進行中で、ことに地下鉄は1960年7月開業を予定しているので、住宅地化の傾向に一層の拍車を掛けることとなろう。

大阪市の膨張はかくて上町丘陵など市内の高燥地を埋めるとともに、低湿地帯をさけて飛び石状に周辺部の丘陵地、山脈斜面に寄生した。しかも行政的に

大阪附近交通網の開通時期

会社名	線名	区間	km	明治— 大正8年	大正9 —昭和5	昭和— 15年
国鉄	東海・山陽	京都—明石	75.9	75.9		
	城東	天王寺—大阪	10.7	10.7		
	西成	大阪—桜島	8.1	8.1		
	片町	片町—木津	45.7	45.7		
	関西	湊町—木津	48.2	48.2		
	阪和	天王寺—東和歌山	61.3		61.3	
		鳳—東羽衣	1.3		1.3	
京阪神	福知山	大阪—三田	43.2	43.2		
		尼崎港—塚口	4.6	4.6		
	神戸	梅田—三宮	32.5		32.5	
	伊丹	塚口—伊丹	2.9		2.9	
	今津	今津—宝塚	9.6		9.6	
	甲陽	夙川—甲陽園	2.2		2.2	
	宝塚	梅田—宝塚	24.8	24.8		
	箕面	石橋—箕面	4.0	4.0		
阪神	京都	天神橋—京都	42.4		41.0	1.4
	十三	十三—淡路	4.2		4.2	
	千里山	淡路—千里山	5.1		5.1	
	本線	梅田—元町	31.3	28.0		3.3
	海岸	出屋敷—東浜	1.7		1.7	
	武庫川	武庫大橋—洲先	3.2			3.2
	甲子園	上甲子園—浜甲子園	2.8			2.8
近鉄	伝法	尼崎—千鳥橋	5.5		5.5	
	国道線	野田—東神戸	26.0		26.0	
	北大阪	野田—天六	4.3	4.3		
	奈良	上本町—奈良	30.8	30.8		
	大阪	大阪—名張	67.3		35.2	28.0
	信貴	山本—信貴山口	2.8		2.8	
南海	南大阪	阿部野橋—橿原神宮	39.8	2.2	37.6	
	柏原	道明寺—柏原	2.2	2.2		
	長野	古市—長野	12.3	12.3		
	本線	ナンバ—和歌山市	64.4	64.4		
	高師浜	羽衣—高師浜	1.5	1.5		
	高野	ナンバ—高野下	54.1	54.1		
	汐見橋	住吉東	6.6		6.6	
	天王寺	天王寺—天下茶屋	2.4	2.4		
	阪堺	エビス町—浜寺	13.5	13.5		
	上町	天王寺駅前—住吉公園	4.6	4.6		
	平野	エビス町—平野	6.3	6.3		

は大阪市とは別個の、旧町村を核心とした新市を発生せしめた。しかも大阪市自体も、市内に存在する低湿地帯も工場地帯化、あるいは不本意乍ら住宅地化する傾向が生じたのである。従って、現在大阪市内にある住宅区は上町丘陵に

限らず、旭、城東、生野、東淀川、西淀川の各区にもみられる様になった。これらの住宅区と都心を結ぶものは、郊外電車及び市営バス・市電であり、交通条件から云えば現在でも、郊外住宅地区とはほぼ同程度の不利な状態にある¹⁹⁾。他方、市外の各住宅地の形成を促したものは云うまでもなく交通機関の整備である。今あらためて、その整備状況を見ると、明治年代から大正8年までの間に全体の68.4%が完成し、大正9～昭和5年には26.7%、昭和5～15年には4.7%と、昭和15年までに大阪附近の鉄道網が完成した²⁰⁾。このうち国鉄東海道・山陽・関西・近鉄大阪線の各線を除くと、いずれも京阪神地方のローカル路線であるが、東京・名古屋地方とは異り、大都市を結ぶ路線が多く、阪神・阪急神戸線、京阪線、阪急京都線の4線は、大都市間連絡を主体とし、同時に沿線の開発にも力を注いでいる。また近鉄奈良線、南海本線、国鉄阪和線も、それぞれ阪奈、阪和を結ぶ地方都市間連絡を目的とし、同時に沿線の開発が行われている。さらに観光地の連絡を目的としたものに、南海高野線、近鉄南大阪線、国鉄片町線、阪急宝塚、今津線、近鉄信貴線、南海高師浜線などが挙げられるが、これらは、やはり沿線の開発を重視し、特に固定客の培養策として住宅地開発を積極的に行っている。この外同様の目的から阪急伊丹線、甲陽線、千里山線、阪神海岸線、武庫川線、甲子園線、国道線、北大阪線、京阪交野線、南海阪堺、平野、上町線など住宅地と大阪市とを結ぶ重要な役割を果しているのである。

この様に整備された交通網によって住宅地が郊外にも形成されてきたが、このことは住民意識の調査にもはっきりと現われている²¹⁾。

まず勤務地が大阪にありとするものの多く居住する都市は、豊中市(58.1%)、寝屋川市(55.7%)、守口市(52.9%)、吹田市(51.4%)、箕面市(51.0%)で、調査対象の半数以上は大阪市に勤務し、さらに芦屋市(47.6%)、大東市(46%)、池田市(44.2%)、松原市(43.4%)、枚方市(41.2%)、布施市(41%)がこれに次いでいる。その外河内市、西宮市、枚岡市、八尾市、宝塚市なども30%以上を占め、大阪周辺の都市は、独自の産業を有する堺市、川西市、伊丹市、尼崎市

を除いて大阪市と密接な関係にあることが理解される。これら諸都市は云うまでもなく来住者が多く、最高は芦屋市(90.4%)で、最低でも松原市(50%)の半数が来住者によって占められている状態である。前住地を大阪市内からとするものが多いことも一つの特色である。来住したのはいずれも戦後が多く、来住の理由として、どの都市にあっても勤務の便が良いとするものも多く、住宅地として環境が良いことを理由に来住したものは箕面市(36%)、芦屋市(32.9%)、豊中市(31.4%)、池田市(24.6%)、枚岡市(22.1%)、吹田市(19.5%)、寝屋川市(18.6%)、宝塚市、西宮市などで、丘陵地あるいは山麓線に立地する都市の多いことが注目される。その外、戦後公営住宅、社宅などが多く建設されたが、これを理由に来住したものは大東市(37.1%)、寝屋川市(25.8%)、西宮市(19.9%)、箕面市(18%)、芦屋市(17.1%)、豊中市(16.8%)などで、従来の住宅適地である地域ばかりでなく、低廉な地価を理由に低湿地に建設された大阪市東部など最近の地価の動きを反映した現象もみられる。

以上の様に衛星都市に居住する人達の内容を分析してみると、衛星都市がベッド・タウンとしての性格を明瞭に示していることが理解されるのである。しかもこの様な傾向は年々強まり、衛星都市の人口が増大し、交通機関はそれに対処する必要に迫られてきた。例えば阪急は昭和27年3月15日に宝塚線規格向上工事の第1期(大阪―池田間)を、同9月30日には第2期工事(池田―宝塚間)をそれぞれ完了して、宝塚線のプラット・フォーム延伸、軌間中心距離の拡張などが完成、宝塚線にも大型20m車の編成が投入された。さらに千里山線など各支線も大型化、増発、増結が実施され、その結果十三―梅田間の線路容量が限界に達し、京都線と宝塚線の分離を計画、昭和32年7月31日同区間の3複線化に着工、同34年2月18日、私鉄界初の3複線の営業を開始したのはその一例であろう²²⁾。この外、各私鉄とも阪神を除いて4線区間を有してスピードの向上を図り、さらに増発増結を行う外、大型両開3扉または4扉の高加減速電動車をニック・ネームとともに登場させるなど通勤輸送対策に積極的な努力をみせている²³⁾。

他方国鉄は、総輸送量からみても、大阪市内ターミナル乗降総数 363 万のうち約 39.7% に過ぎず、しかもその 80% 以上は環状線と東海・山陽線に集中している。私鉄の輸送量からみれば、片町、関西、阪和、福知山各線の輸送量は少ない²⁴⁾。とくに非電化区間の関西、福知山両線は、その輸送力、輸送量とも一段と低下している。しかし電化区間は徐々に乗客の増加が見え、それぞれの段階に応じて増発・増結を実施している。

結 語

以上簡単ではあるが大阪市の場合について概観を試みたが、大阪市のような巨大都市の場合には、中核をなす交通路も幾つかあることが理解される。即ち水運を背景とする工業区。直交状の街路構成地区に集中する商業区。住宅区の中に樹枝状に広がる地方商業区。上町丘陵とその東側低湿地に位置して放射状に延びる鉄道、道路に分布する住宅区。周辺の丘陵地帯、斜面部に分布し、鉄道を仲介として市外ではあるが大阪市の商工業区と密接な関係のある郊外住宅区が取り上げられ、それぞれ交通路、交通機関の分布と密接な関係のあることが理解されるのである。

×

×

×

終りに大阪市行政局発行の注記の各資料及び未発表の資料の一部を利用させていただいたことを明記して感謝する次第である。

また都市機能分布図は隣接都市協議会の阪神大都市圏土地利用図によったことを併せて記しておく。

【註】

- 1) 大阪女子学園短期大学紀要 3 号 pp. 80~92.
- 2) 例えば有末武夫氏によれば（新地理学講座 6 巻経済地理 p. 265）交通空間とは人間に場所的交通の可能性を提供するもので、部分と部分との関係或いは状態がその内容であるとしている。この考え方では、異質な地域の結合状態を云う。
- 3) これについては人文地理 8 巻 4 号 pp. 55—66 に掲載されている山口平四郎氏の論文を参照されたい。
- 4) 大阪市街図：1 万分の 1 地形図など参照されたい。
- 5) これ以下、便宜的に使用した路線名もあることを諒承していただきたい。

- 6) 才47回大阪市統計書昭和34年版により作成。
- 7) 阪神都市協議会：阪神都市圏工業地整備計画のための基礎調査 p. 63. (1958. 4月)
- 8) 7) に同じ。p. 42, p. 44, p. 48.
- 9) 綿貴 勇：集落地理学，その他。
- 10) 大阪市隣接都市協議会：大阪市・隣接都市一体性の研究 pp. 4～5 (1958. 8月)
- 11) 大阪市：昭和大阪市史，その他市勢要覧（昭和34年版）等市役所市史関係資料による。
- 12) 住吉区役所編：住吉区誌。
- 13) 明治19年測図：陸測部「天王寺村」図幅参照。
- 14) 昭和7年修正：2万5千分の1「大阪東南部」図幅参照。
- 15) 阪神電鉄：輸送奉仕の50年。
- 16) 芦屋市：市勢要覧（1958）
西宮市：（市勢要覧）西宮（1958）
- 17) 阪急電車：京阪神急行電鉄50年史，pp. 115～129.
- 18) 各市発行の市勢要覧（1957～8）
- 19) 大阪市隣接都市協議会：阪神都市圏基本計画への課題（1959年9月）pp. 59～65.
を参考資料として使用した。
- 20) 19) p. 10 の表に基いて算出。
- 21) 昭和34年春から夏にかけて大阪市の委託によって市大地理学教室が実施したアンケート調査。この結果は未公表であるが，その調査方法，内容等は公表された 10) の報告書とほぼ同一で，調査対象は阪神都市間の16市に拡大された。ここでは，調査結果のうち来住者の項目についてのみ使用したことを明記しておく。
- 22) 前出 17) に同じ。
- 23) 交通技術：1958～59年の展望。
- 24) 前出 6) により作成。