

■ 活動記録 ■

◆ 市民との共同実践 / 一般公開行事 ◆

近現代都市の変遷をたどる

—中之島クルージング + 近鉄沿線郊外居住地巡り（エクスカージョン報告）—

山口 寛

（関西学院大学文学部教授）

松田 敦志

（大和高田市立陵西小学校教諭）

I はじめに

景観 / 空間プロジェクトでは昨年度、尼崎市において尼崎港クルージングと寺町巡りを中心とするエクスカージョン（巡検）を実施した（山口 2011）。今年度はその第二弾である。「大阪の顔」とも言われる中之島境界の変容を確認し、同時に大阪大都市圏の一角をなす郊外居住地を巡る。都心から郊外に至る広域的な都市空間の巡検によって近現代都市の変遷を総合的に理解する。それが今回のエクスカージョンの目的である。また、先端社会研究所は 2011 年 10 月に「関西私鉄文化を考える」というシンポジウムを開催した。京阪および近鉄に関わる今回のエクスカージョンはこのシンポジウムのテーマにも結びつくものでもある。昨年度の尼崎港クルージングと同様に、水や水辺をめぐる新たな景観表象および実践を考えるきっかけにもなるであろう。

行程の前半では、特に 2000 年代に入って変容が著しい中之島全域を効率的に見るため、また同年代に進められてきた「水都」イメージの創出を理解するためにも、ボートクルージングという方法で中之島を一周することにした。昨年同様に今回も BAN PR 社にボートの手配を依頼した。同社もまた、水都としての都市再生という動向の一端を担っている。後半ではバスと徒歩を利用して近鉄沿線に広がる郊外住宅地を詳細に見て回った。後者に関しては、近鉄による郊外住宅地開発に詳しい松田敦志氏に対し、コースのセッティングから現地案内にいたるすべてを依頼した。生駒山地の西麓にあたる石切周辺、そして東麓にあたる学園前・あやめ池駅周辺地域を効率的に巡るため、貸切バスを利用した。

エクスカージョンは 2012 年 1 月 21 日（土）に実施した。寒い一日であった。また、クルージング中こそ雨には降られなかったものの、石切の郊外住宅地を歩き始めた時にはかなり強い雨となってしまった。しかし幸いにも一連の巡検を無事終了できた。21 名の参加者には、悪天候にもかかわらずご同行下さったことに感謝したい。当日の詳細や補足事項などについて、以下 II・III 章については山口が、IV 章については松田が担当してまとめた。

II バージェス・モデルに見る近代都市空間とその後

1925年に発表されたバージェスの同心円地帯モデル(図1)は、近代都市空間を説明するのに長らく用いられてきた。もとより完全なモデルではなかったものの、現在に至るまで多くの都市研究者がその一定の有用性を認めてきた。このモデルでは都心部から郊外に至る広域的な土地利用の差異について、都心との距離との関係から簡便に説明することができる。また、このモデルを時間軸に沿うかたちで描き直せば図2のようになる(山口2006)。前近代にすでに形成されていた市街地の周辺に工場が立地し始め、他所から流入してきた労働者がその近隣に居住するようになる。都市機能の高度化にあわせて都心部は明確な中心業務地区(C.B.D.)へと純化していく。他方では、稠

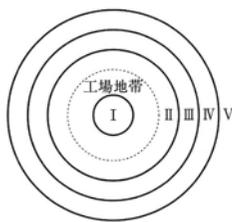


図1 バージェスの同心円地帯モデル

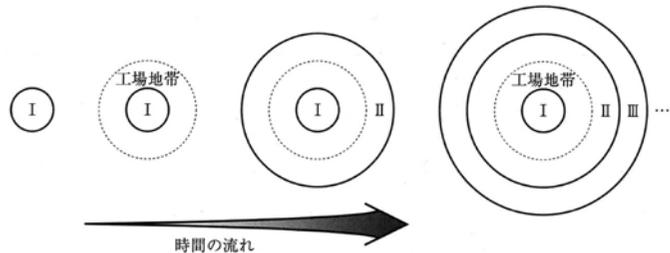


図2 近代都市空間の拡大
出展：山口(2006)。

表1 大阪府・市・北区における転入超過数の推移

	大阪府	大阪市	北区
1985年	△6209	△7782	△708
1986年	△6737	△6692	171
1987年	△8377	△9958	△671
1988年	△10708	△16491	△1755
1989年	△10883	△19222	△1220
1990年	△9778	△20218	△1639
1991年	△7580	△15401	△906
1992年	△7925	△16106	△1012
1993年	△9161	△17858	△223
1994年	△8560	△15890	△1042
1995年	△8049	1868	250
1996年	△13574	△8961	481
1997年	△5808	△9032	652
1998年	△4130	△8420	1072
1999年	△1827	△4762	1662
2000年	50	△816	1011
2001年	3039	5115	1430
2002年	3090	4217	1144
2003年	906	1853	2144
2004年	2002	4978	1534
2005年	2349	5091	2709
2006年	1933	5668	1810
2007年	2315	6627	962
2008年	2191	7064	1734

注) △は減少を示す。単位：人。

出典) 大阪市統計書(1985年-2008年版)。藤枝由加子作成。

密になった中心市街地を脱出した人々が新たな居住地を郊外に形成していく。おそらく経済活動が活発であり続ける限りにおいて中心業務地区の機能はますます高度化し、地価が上昇していく。高所得者でなければ都心部には居住できなくなる。より良好な居住環境を求めため、郊外で住宅を得ることは高所得者にも一般的なものになっていく。都心部からの居住人口の流出によって夜間人口は減少していく。バージェスのモデルは時空間上におけるこうした都市空間の歴史的展開を理解する上で有用である。このモデルは大阪大都市圏にも十分適用可能である。

しかしながら脱工業化が進む現在にあって、同モデルでは説明できない変化が現実世界において生じている。都市空間それ自体がドラスティックな再編成を迎えるようになったのである。大阪市の場合には2001年から市域への転入超過が起り、特に中之島を含む北区では1995年に転出超過から転入超過へと人口の流れが逆転している(表1)。これらの傾向は2000年代を通じて変わっていない。すなわち、都心回帰現象である。郊外化はこれ以上進展せず、郊外の停滞・衰退傾向ないし変容が確認されるようになる可能性がある。それらは工業時代における都市空間の拡張を前提としたバージェス・モデルでは説明できない現象である。

もちろんこうした説明は珍しいものではない。しかし今回のエクスカージョンは、都心と郊外という2つの場を同時に対象にして、近現代都市の起源から現在に至る歴史的過程を広域的に見るものであった。

Ⅲ 中之島一周クルージング

曇天の中、午前10時に阪急西宮北口駅を出発する。阪神高速神戸線を経由して中之島(図3)の西端を通り、11時少し前に天満橋・八軒屋浜船着場(図3のA)に着く。この船着場も2005年から08年にかけて整備されたものである。乗船前に近世期における八軒屋浜船着場を顕彰した石碑を確認する。乗船後は中之島東端である剣先を左手に見ながら堂島川に入り、下流方向へと西進する。西詰めにおいて川口界隈の倉庫群などを横目に土佐堀川に入り、東進することによって一周する。

さて、2000年代には中之島およびその周辺地域において大きな変化があった。都市再生の掛け声とともに大阪の「顔」づくりが叫ばれ、「水都大阪」としてのイメージ政策が中之島を中心に強力に進められてきた。たとえば2001年に関西経済同友会が発表した都市再生のための提言『『夢・大阪』企画—人間主体の都市』でも水都大阪が強力に主張され、中之島をまたぐ巨大ビルの建設案などがそこに盛り込まれていた(朝日新聞2001.12.21)。2008年には「水都大阪シンポジウム」が開催され、それ以降では「水都」を冠したイベントが継続的に開かれている。2011年には「川の駅」事業も始まった。また2008年には京阪電鉄の中之島線が開通している。関電ビルディング(H、2004年)や中之島セントラルタワー(2005年)といった超高層オフィスビルも新たに建設され、いずれツインタワーとなる中之島フェスティバルタワーの東棟(G)が2012年に竣工予定である。

さらに、都心回帰の牽引役と目される超高層住宅(タワーマンション)が中之島界隈の都市景観を左右するようになった(図4・表2・写真1)。三越北浜店の跡地であり、2012年現在で日本最高層のマンションであるザ・北浜タワー(図4のf)も中之島の南で威容を誇っている(写真2)。2008年には阪大病院跡地にできた再開発地区「ほたるまち」にもザ・タワー大阪(k)が建設された。

このクルージングでは2000年代以降の新たな建築物だけを確認した訳ではない。多数の橋をくぐ

表 2 中之島周辺の超高層住宅（80 m以上）

	マンション名	竣工年	住 所	地上部高さ (m)	最高階
a	ロジュマンタワーOSAKA	2006	北区天満	84	26
b	パークナード中之島公園ロジュマン	2010	北区天神橋	86	26
c	ジーニス大阪ウェスト棟	2003	北区菅原町	132	39
d	ヴィークタワー大阪	2006	北区西天満	124	35
e	イトーピア西天満ソアーズタワー	2005	北区西天満	85	24
f	ザ・北浜タワー&プラザ	2009	中央区高麗橋	209	54
g	淀屋橋アップルタワーレジデンス	2007	中央区高麗橋	152	46
h	D' グラフォート大阪 N.Y. タワーHIGOBASHI	2008	西区江戸堀	151	46
i	グランスイート中之島タワー	2005	北区中之島	89	27
j	N4.TOWER	2009	北区中之島	116	34
k	ザ・タワー大阪	2008	福島区福島	177	50
l	リバーサイドタワー中之島	2010	福島区福島	102	31
m	キングマンション堂島川	1998	福島区玉川	142	43
n	ペリスタタワー福島	2009	福島区福島	82	25
o	パークタワー大阪中之島フロント	2006	西区土佐堀	115	35

注：表中のアルファベット記号は図4に対応している。

出典：各種資料により作成。



写真1 2棟の超高層住宅
以下の写真はすべて山口撮影



写真2 ザ・北浜タワー
注：中央右よりがザ・北浜タワーであり、その左手は大阪初の超高層ビルとされる大阪大林ビル（120m、1973年）である。

が31m（100尺）に規制されていた当時では、ミナミにある通天閣がキタからでもはっきり見えたのではなかろうか。御堂筋における建築物の高さ規制は1995年に50m、最大60mに緩和されている。

そして1970年代のモダニズム建築と、2000年代におけるモダニズム風建築の相似点と相違点についても触れた。すなわち、建設費の削減を目指すという合理主義の点では双方ともに同傾向にあるため、見た目は同じようにシンプルである。しかし前者には人々の平等に供されるべき建築様式との理念が多少なりともあったはずである。それに対し、2000年代のモダニズム・リバイバルにおいては、経済合理性に供することがもっぱらの目的となっている（隈・清野2008）。今後の不安定な経済状況に即応できるように様式を単純化して、内外装の更新を容易にするためだという。

なお、水都大阪という景観づくりにおいて忘れてはならないことが1つある。それは、2000年代における野宿者の顕在化と、市行政による強制退去の問題である。それらは中之島の変貌や水都イメージの主張と時期を同じくする現象であった。2000年12月の大阪府議会において、京阪中之島



写真3 川崎氏の話聞きながら進む

新線の着工許可と同時に野宿者対策費が予算化されている（朝日新聞 2000.12.21 大阪版）。2003年1月には中之島の市役所前に400人収容可能な長屋型テントが「釜ヶ崎就労・生活保障制度実現をめざす連絡会」によって設置され、資金難のために翌2004年1月に自主撤去されている（同2003.9.7 大阪版、同04.1.6）。自主撤去されたのは月200万円以上の維持費が賄えなかったためである。同時期には、中之島にほど近い大阪城公園や

鞆公園において野宿者の強制退去もおこなわれた（同2006.1.16 夕刊、同1.30 夕刊など）。

大きな流れとしては脱工業化があり、直近のこととしてはバブル崩壊があった。大阪大都市圏は経済不況の中に置かれ続けていた。そのため、大阪市は、新たな産業の誘致をめぐる都市間競争を勝ち抜くための「顔づくり」を求めた。そして脱工業化および不況という同じ要因によって、多くの人々が職や住まいを失っていたのである。美しい景観づくりは新たな建造環境の創出によってだけでなく、不要とされた人やモノの排除をとめないながら進められる。中之島は美しく整備され、バブル崩壊後の地価下落の結果として急増したタワーマンションが野宿者のテントに取って代わった。

中之島のクルージングでは橋や建築物が次々に現れてくるため、適切な説明ができたとは思わない。途中からはBAN PR社の川崎氏に説明をお願いした（写真3）。氏の説明において、水都関連の情報として次のような話を興味深く伺った。たとえば、一時期話題になった水陸両用バスはオイルやタイヤの成分が水に溶け出すため、環境に良くないという。また1983年に京阪電鉄70周年記念事業、大阪城築城400年祭を記念して就航したアクアライナーは、桜の季節に1年分の利益を上げるそうである。水都化を支える、またそれによって利益を得ようとする様々な主体について確認するだけでも面白い研究テーマとなろう。大阪城（P）まで船を走らせてもらい、12時20分に八軒屋浜船着場に戻り、下船した。

IV 近鉄沿線における郊外住宅地

12時30分にバスに乗り込んで八軒屋浜船着場を出発し、石切神社へ向かった。エクスカージョンの後半では、郊外の創出・拡大・変容について、近鉄奈良線の石切駅周辺および学園前駅・あやめ池駅周辺を見て回った。石切ではバスを下車し徒歩で巡ったが、学園前・あやめ池周辺では対象が広範囲であったため徒歩では限られたところしか巡れない。そこで、車窓からの見学とはなるが、バスで効率的に移動しながら広い範囲を巡検することにした。

さて、郊外は近代期に都市周辺に形成された新たな空間といえるが、その形成や拡大において私鉄の存在は無視できない。関西では特に阪急電鉄が開業初期より沿線で郊外住宅地開発を進めていた。そこには、住宅地分譲や輸送需要の拡大という企業としての利潤追求があったことはいまでもない。しかしながら、私鉄は次第に百貨店や遊園地など沿線居住者に対する施設も充実させていき、郊外での生活スタイルを創り、人々に示す役割も担っていった。こうして、近代から現代にか

けて、私鉄沿線を中心に郊外が一気に拡大した。

関西では、阪急電鉄以外の各私鉄会社は、路線開業以後にわずかに沿線住宅地・遊園地開発を行ったにすぎない。各私鉄とも寺社や景勝地など、輸送需要を期待できる要因が沿線に存在したため、開業当初は概ね輸送事業に専念していた。つまり、あえてリスクの高い郊外住宅地開発を行う必要がなかったのである。近鉄でも今回見て回った石切神社などへの参詣を促すことで利益は得られていた。ところが、阪急電鉄や土地会社による大規模な郊外住宅地開発が進むにつれて、人々の郊外に対する憧れが大きくなり、昭和になる頃から、いよいよ近鉄でも他の土地会社と併せて、沿線の住宅地開発や遊園地・百貨店経営が進められることとなった（松田 2003）。

今回の巡検では、石切駅周辺においては、近鉄が開業して間もない時期の様子、すなわち、石切神社を中心とする寺社参詣の増加と門前町の形成、及びその後の周辺遊園地経営・住宅地開発について見学した。また、学園前駅・あやめ池駅周辺では、昭和期に入って近鉄が本格的に郊外開発に乗り出した頃から、現代に至るまでの遊園地・住宅地開発の様子と、現代の変容について確認した。

石切神社には13時半頃に到着した。石切神社は現在でも「デンボの神さん」として多くの人々の信仰を集めている。エクスカッション当日でも駐車場待ちで車の長い列ができるほど、たくさんの参詣者が来ていた。また、神社社頭では熱心にお百度参りをする人々で混雑していた。石切信仰は民間信仰の中でも特徴的なものとして取り上げられ、そのため石切自体がユニークな場所としてしばしば取り上げられる。例えば、第1に近鉄石切駅からの参道には狭い道路をはさんで約140軒の商店が立ち並び、大半が小規模な個人商店で、しかも家屋が老朽化している。第2に、占い屋・祈祷屋が多く、十数軒含まれている。第3に、漢方薬店が多いことである。第4に、参道に祠堂など宗教的施設が点在している。第5に、石切神社社頭のお百度参りである（宗教社会学の会編 1985）。巡検でも石切信仰を象徴するようなそれらの存在・風景を見ることができたが、一方で近年新たにできた土産物屋やカフェなども確認された。



写真4 石切住宅地

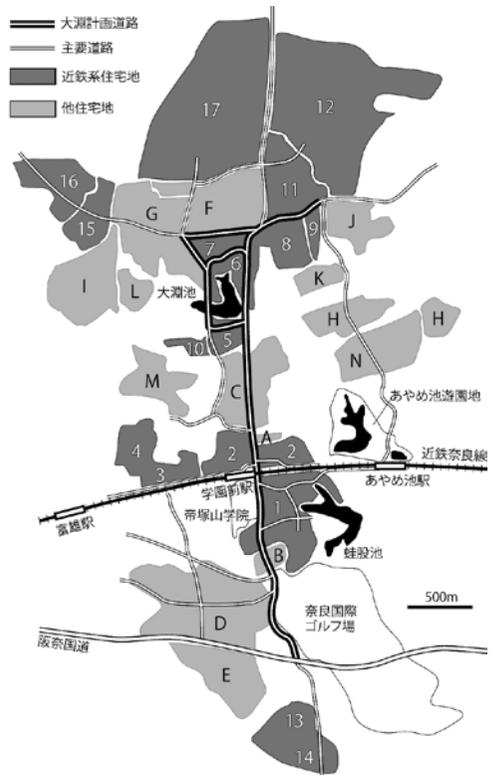


図5 学園前における住宅地の拡大

注：図中の数字およびアルファベット記号は表3と対応する。

表3 近鉄系および他ディベロッパーによる学園前住宅地開発（1950～1980年代）

年	近鉄系住宅地					他住宅地							
	住宅地	番号	区画(戸)	1戸面積(坪)	計画人口(人)	住宅地	記号	事業主体	区画(戸)	1戸面積(坪)	計画人口(人)		
1950	学園前南1・2次	1	363	245	1270								
1951	学園前南3次												
1952	学園前南4次												
1954	学園前南5次												
1956	学園前南6次	2	276	324	970								
1958	学園前北1次												
1959	学園前北2次												
1959	百楽園1次	3	273	160	960	学園前団地	A	日本住宅公団	180		630		
1960	登美ヶ丘1次	5	72	404	250	西郊住宅	B	奈良市住宅協会	236	85	830		
1961	百楽園2次	4	106	212	370								
1961	登美ヶ丘2次	6	77	386	270								
1962	登美ヶ丘3次								鶴舞団地	C	日本住宅公団	2428	
1963	登美ヶ丘4次	7	172	141	600								
1963	登美ヶ丘6次	8	190	215	670								
1965	登美ヶ丘7次	9	52	245	180	学園大和町	D	大和ネオポリス	2000	92	7000		
1967	登美ヶ丘8次	10	79	192	280	千代ヶ丘町	E	大和ネオポリス	800	100	2800		
						中登美ヶ丘団地	F	日本住宅公団	2829		9900		
1968	登美ヶ丘9次	11	187	327	650	恒和学園前	G	恒和興業	1050	115	3680		
1970	登美ヶ丘10次	12	1499	160	6030								
	藤の木1次	13	383	165	1340								
1971						泉ヶ丘	H	住友不動産	639	117	2230		
1972	藤の木2次	14	121	123	420	野村学園前	I	野村不動産	1038	102	3630		
						東登美ヶ丘	J	星和地所	349	147	1220		
1973						明和登美ヶ丘	K	明和土地開発	127	162	440		
						学園前平和	L	平和商事	132	110	460		
1974						イトーピア	M	伊藤忠不動産	404	131	1410		
1975						東急あやめ池	N	東急土地開発	471	152	1650		
1977	松陽台	15	440	135	1540								
1980	真弓1～3次	16	2048	138	8192								
以降	登美ヶ丘11次(未)	17	1700	163	6800								

注：表中の「番号」および「記号」は図5に対応する。

出典：『近鉄不動産25年のあゆみ』、近鉄社内誌「ひかり」81-4（1981年）など。

次に戦前期の石切住宅地（写真4）、旧生駒トンネル、日下遊園地跡を見て回った。当時の近鉄は、都市大阪を「喧騒・煤煙・不衛生」などとして、対比する形で郊外沿線の魅力を人々に広告した。石切周辺についても、大阪近郊でありながら「涼気・眺望・清潔」であると喧伝し、地元の日下温泉土地や石切土地が開発する遊園地や住宅地開発とタイアップする形で人々を誘ったのである。現地では、石切土地が開発した石切住宅地を巡り、区画や景観、街路樹など戦前開発の雰囲気を感じることができた。また、旧トンネルや遊園地跡では当時の様子が分かる資料写真と比べながらその面影を見た。

このあと石切駅で近鉄電車に乗り、2006年に新設された近鉄けいはんな線の学研奈良登美ヶ丘駅

に移動し、同駅で再びバスに乗車して学園前住宅地へ向かった。近鉄の学園前・あやめ池開発（図5）については、その起源を大正末期のあやめ池遊園地（2004年閉園）とすることができる。近鉄は阪急電鉄が行っていた宝塚遊園地（後の宝塚ファミリーランド、2003年閉園）経営に倣い、1926年（大正15年）にあやめ池遊園地を開園させた。当初は自然景勝に重きが置かれた遊園地であったが、すぐに機械遊具などを取り入れ、郊外の遊興



写真5 登美ヶ丘第1次開発住宅地のロータリー

地として発展させた。また、あやめ池温泉も併せて経営することとなるが、その横に開発した飲食店用の住宅地開発があやめ池での住宅地開発の嚆矢となる。戦後、遊園地とは別に大規模な住宅地開発（表3、図5）を進めていった。その核として帝塚山大学を誘致し、駅も新たに学園前駅を開設して駅周辺に住宅地開発を進め、1956年に学園前住宅地として分譲を開始した。さらに広域に住宅地開発を展開していく上で、新たな学園前住宅地のシンボルを創出し郊外生活の理想像を人々に提示しようとして、当時の最高水準の住宅地を開発した。それが登美ヶ丘第1次開発である（図5の5）。以後の開発でも、広告の中に登美ヶ丘第1次住宅地の写真を入れることで住宅地のステータスを引き上げ、魅力ある住宅地として宣伝した。

巡検では、時系列で古い開発のものから回った。まずあやめ池遊園地であるが、遊園地はすでに閉園し、その跡地では近鉄によるマンションの開発が行われた他、近畿大学付属小学校が誘致された。近年、郊外のいくつかの遊園地は閉園を余儀なくされ再開が行われているが、学校を誘致する事例もみられる。あやめ池でもその様子を実地に確認できた。続いて、戦前期に開発された住宅地と、戦後すぐに開発された住宅地を回った。この時期はまだ車社会が到来し始めたばかり時期であり、住宅地内の道路が新しい住宅地と比べ狭いことが確認された。また、UR（当時の住宅公団）による団地では各棟の老朽化が進み、現在建て替えが進められていた。次に、登美ヶ丘第1次開発住宅地を回った。ここは学園前住宅地のステータスシンボルとして開発されただけあり、各区画も非常に広く、ロータリーもあって高級感が溢れていた（写真5）。谷を隔てて隣接するUR団地とはいささか対照的である。この後、登美ヶ丘の以後の開発住宅地や、その周辺の住宅地、さらには住宅地の周縁部に計画された商業施設や学校の区画を巡った。そして学園前地区の新たな玄関口となった学研奈良登美ヶ丘駅を再訪し、帰路についた。

現地では開発の背景や経緯、特徴だけでなく、近年の変容についてもとりあげた。すなわち、①「学園前」としてのステータスがどのように保たれてきたか、②居住第一世代の高齢化やその後の宅地空洞化がどのように見られるか、③拡大する住宅地で交通利便性は保たれているか、である。①では、登美ヶ丘第1次住宅地を筆頭に、地区ごとに建築基準を設け、それが守られることで、建て替えや区画細分化による居住環境の低下が抑制されている。②では、駅前住宅地など、特に開発の古い住宅地ほど空洞化が見られ、空き家として残っている他、コインパーキングなどへの転用もみられた。③では、特に学園前では、学園前駅を中心に放射状に開発が進んだ一方で、南北交通の主軸となる大淵計画道路（図5）をのぞけば、道路網の拡大はあまり進まなかった。そのため、通勤

時間帯を中心に交通渋滞が激しく、バスの定時運行が滞っていたが、大規模な交通規制と新駅の開発で交通の流れが変わり、大きく改善された。これらのことが確認できた。

V おわりに

以上のように中之島クルージングと近鉄沿線の郊外住宅地巡りをおこなった。都心と郊外という2つの側面から都市空間を考え、行動したという点において、今回のエクスカージョンはある意味でパージェス・モデルに則ったものであったと言えるかもしれない。実際にこのモデルはなおも説明力を失ってはいない。しかしながら現地では、このモデルでは説明しきれない新たな局面も確認できたように思われる。参加者にそうした面について少しでも見たり、感じたりしてもらえたのであれば幸いである。

折しもエクスカージョン直後のこと、橋下新大阪市長は御堂筋における高さ規制のさらなる緩和を検討するよう指示した（朝日新聞 2012.1.25 夕刊）。これは超高層住宅の建設に対する規制緩和を意図したものであった。景観/空間プロジェクトのエクスカージョンは今年度で終了するが、大阪大都市圏の変容は今後も続く。空間の再編成のありようをなお注視していく必要がある。

参考文献

- 隈 研吾・清野由美（2008）『新・都市論 TOKYO』集英社（集英社新書）。
- 宗教社会学の会編（1985）『生駒の神々』創元社、331頁。
- 松田敦志（2003）「戦前期における郊外住宅地開発と私鉄の戦略—大阪電気軌道を事例として—」人文地理55-5、86-102頁。
- 水内俊雄（1996）「大阪大都市圏における戦前期開発の郊外住宅地の分布とその特質」大阪市立大学地理学教室編『アジアと大阪』古今書院、48-79頁。
- 山口 覚（2006）「シカゴ学派都市社会学—近代都市研究の始まり—」、加藤政洋・大城直樹編『都市空間の地理学』ミネルヴァ書房、4-16頁。
- 山口 覚（2011）「工都尼崎市を見せる—尼崎港クルージング+寺町巡り（エクスカージョン報告）—」関西学院大学先端社会研究所紀要5、115-122頁。