

東大阪地域における鉄道網の

発展過程について (その2)

正会員 京 都 大 学 天 野 光 三

正会員 全日本コンサルタント 前 田 泰 敬

正会員 全日本コンサルタント 二十軒 起 夫

Development Process of the Railways Network
in East Osaka Area
by

K. AMANO, Y. MAEDA and T. NIJUKKEN

概 要

前回、大阪都市圏の鉄道網の発展が、都市の発展過程と、どのような関係を持ちながら変化してきたかを、比較的競合路線の少ない東大阪地域について、経年的に地図と地方史をもとに調査した。

今回は、鉄道敷設以前の交通網と、鉄道敷設後の交通網について、都市発展との関係を調査した結果について報告する。

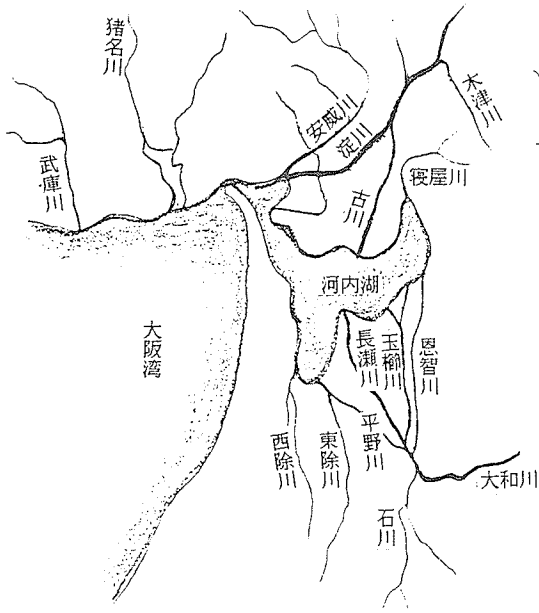
東大阪市地域は、昔の河内の国の中央北部に当たり淀川、大和川の2大河川にはさまれた、旧大和川の溢流地域である。これらの河川が運んできた肥沃な土壌によってはぐくまれた河内平野の農産物は、綿、菜種といった二次加工を必要とする産物が多かった。そして、これらを製品化するための輸送、また、瀬戸内海を控えた、堺、大阪の港への輸送や、市場と京都、大和への人貨の輸送は、河川を利用した舟運と、堤を利用した陸路や生駒山脈越えの道によって行われていた。しかし、明治以後の近代化によって、交通手段の変革、即ち鉄道、自動車の出現、並びに、治山・治水事業により水利にも変化をきたし、舟運の衰退とこれに替わる道路網の発達によって集落の形成状況が大きく変化し、都市化の状況が著しく変貌した。

(近代交通史、道路計画、地域交通)

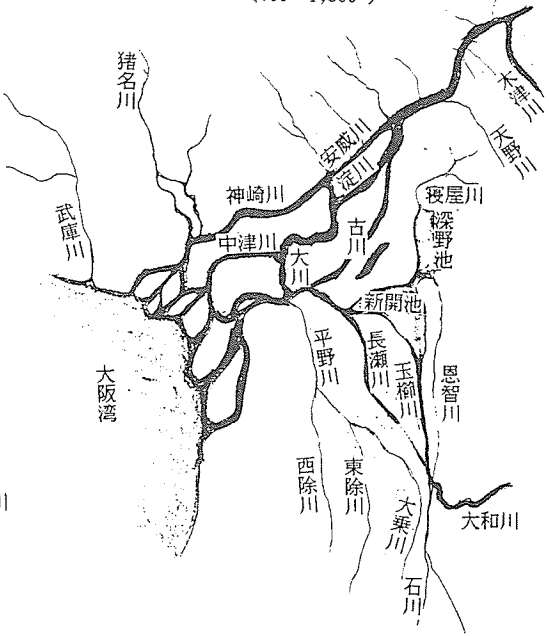
1. 河内の河川と舟運

東大阪地域は、いわゆる河内平野そのもので、淀川と大和川の2大河川にはさまれた地域である。17世紀ごろの河内平野は、図-1のように、秀吉の“文禄堤”で淀川から分離されていたが、大和川は柏原から北流し、多数の河川に分かれて諸々に滞流をなして深野池、新開池などの沼地を作って、上町台

a) 河内湖時代
(古墳時代前まで)



b) 大阪平野の古図
(700~1,900)



c) 大阪平野近世図
(1,920 年頃)

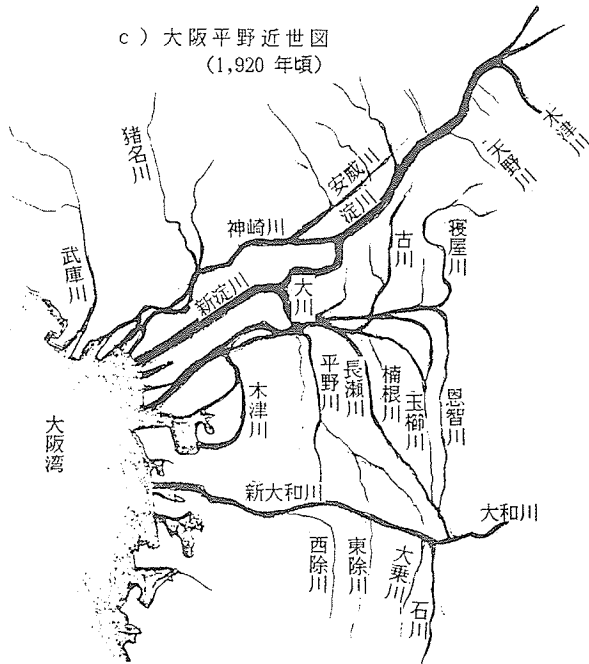


図-1 河内平野の河川

地の北端で、淀川と合流していた。このように大和川の分流である長瀬川、玉櫛川、菱江川、恩智川等は、河内平野のかんがい及び排水のみならず、交通手段として水運にも利用され古来より瀬戸内海を通じて、内外の物資や渡来人がこれらの河川をさかのぼって、大和朝廷に、また淀川を通じて京都へと河川交通が開けていた。陸上交通の道は現代のような車社会では重要な産業動脈であるが、19世紀以前の道は、大量輸送手段としての車も少なく、特に、河内、大和を結ぶ陸路は生駒山系を越えると云う難所をもっていたので、大和川、淀川ならびに木津川を利用した河川交通が重要な位置を占めていた。18世紀当初に大和川の付替えによって、河内平野の治水工事が行われた後も、長瀬川、玉櫛川、恩智川等の舟運と、数多い農耕用の運河は農作物、肥料等の運搬はもちろん、人貨の輸送をも担っていた。

2. 道路網の発展

東大阪地域の道路網は大正初期までは、江戸中期頃の街道網とほとんど変化しておらず、南北には東高野街道、河内街道があり、東西には、清滝街道、中垣内越、暗越奈良街道、鳴川越、十三街道、奈良街道、八尾街道等が主なもので、後は道らしきものはなかった。河内平野の諸河川は、大和川より運ばれる土砂によって天井川となり、川床が田面より高いため排水が悪く、常にはんらんの危険にさらされていた。そこで、大和川の付替を初めとして、諸河川の改修工事や干拓・埋立等の工事を現代に至るまでおこなってきた結果、まえに述べた河川やクリークによる舟運はしだいに衰退し、これに替わるものとして生活道路が発達して来た。

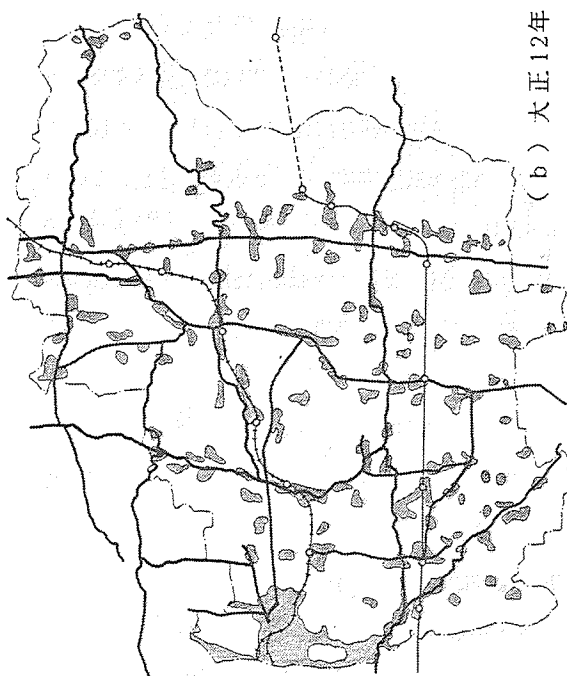
道路の発展状況は図-2に示すように、戦前では

旧街道を骨幹として、水路の堤等による道が出来ていたが、戦後、特に昭和30年代以降は自動車交通を対象とした道路が新たに建設されはじめ、直線的な線形の道路が既設集落に取らわれず発達し、この道路に対して市街地が発展しはじめている。また、昭和50年代以降では、北東部等に位置する丘陵部の開発に際しては道路の整備を先行させていることが良くながえる。

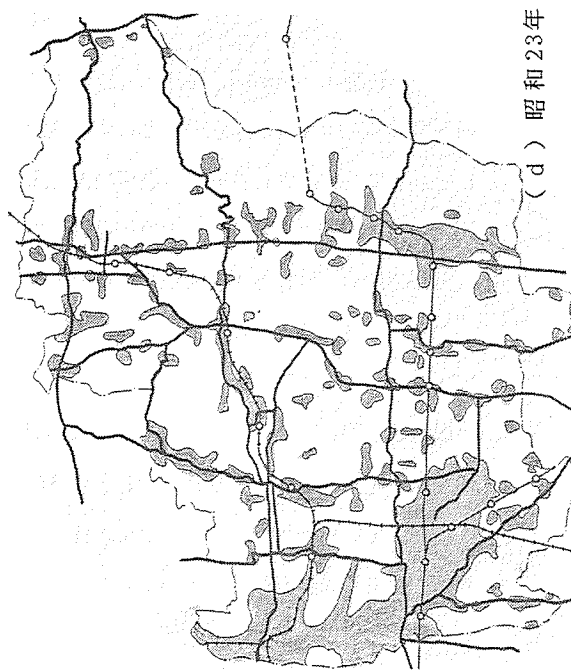
次に、バス路線についてみると、図-3に示すように昭和7年頃より、路線網としての形態が整い始めた。その以前には、地域内小交通機関として散発的な小路線が存在するのみであった。

基本的なバス路線網は、昭和40年頃までにはほぼ完成し、その後は、住宅団地等の域内交通機関としての路線拡張が目立つ程度である。

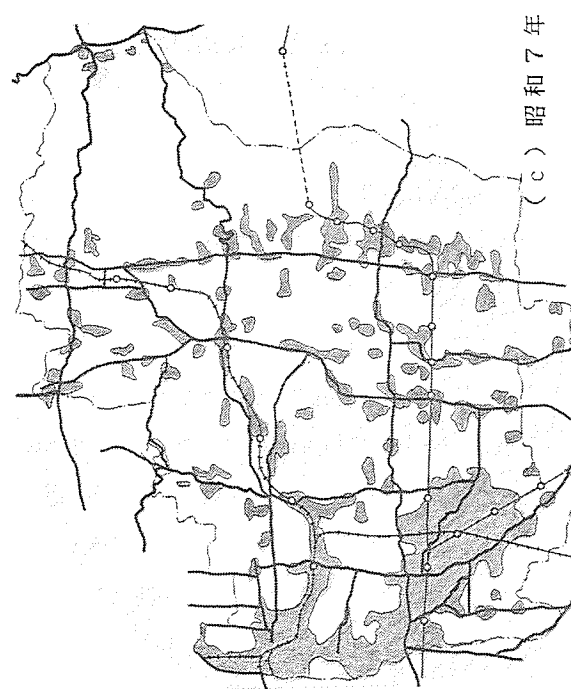
図-2
道路網の発展状況



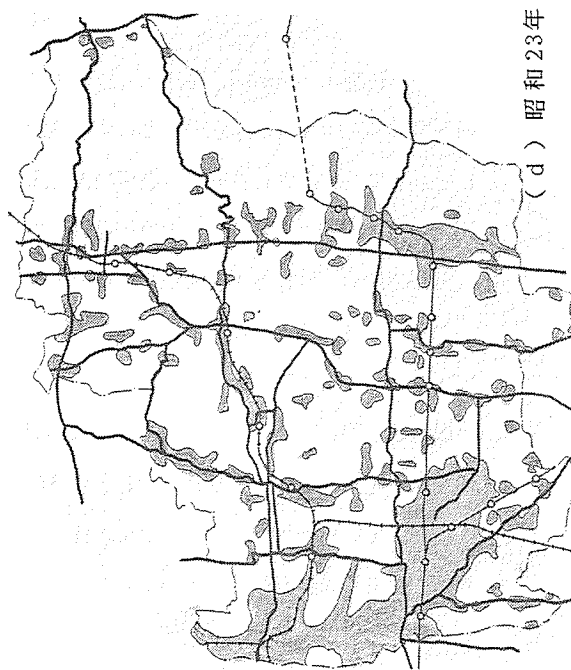
(a) 大正3年



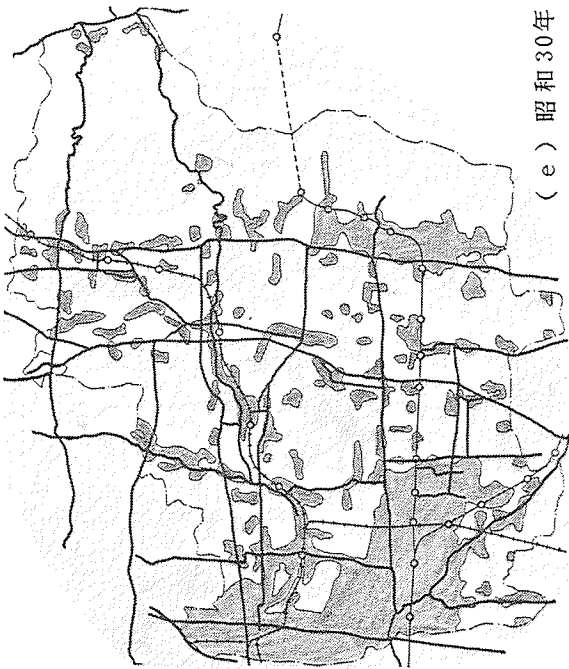
(b) 大正12年



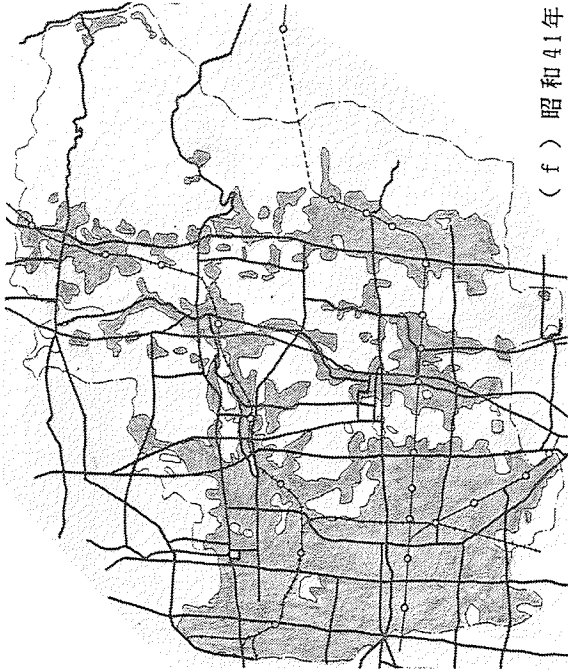
(c) 昭和7年



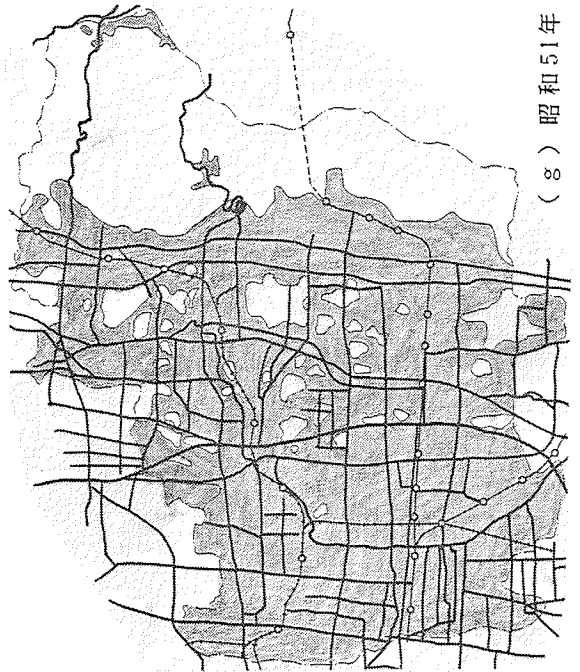
(d) 昭和23年



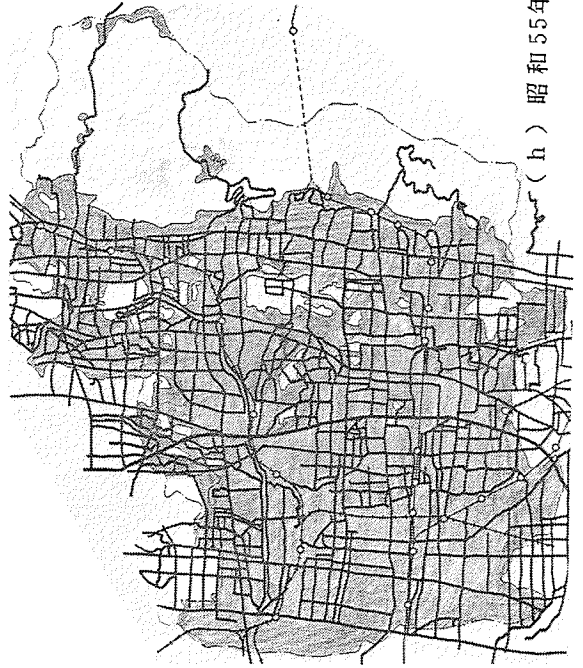
(e) 昭和30年



(f) 昭和41年

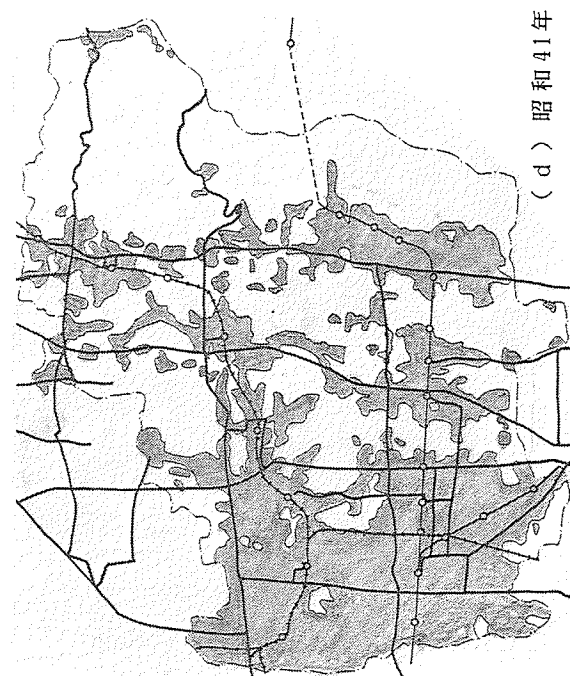
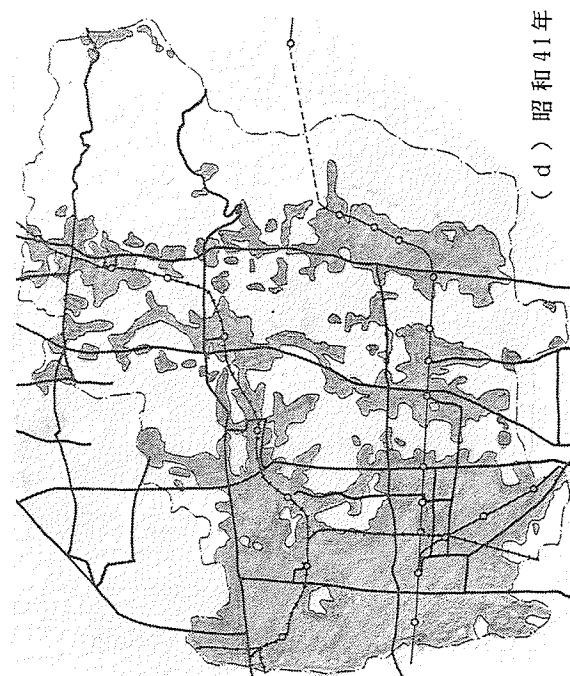
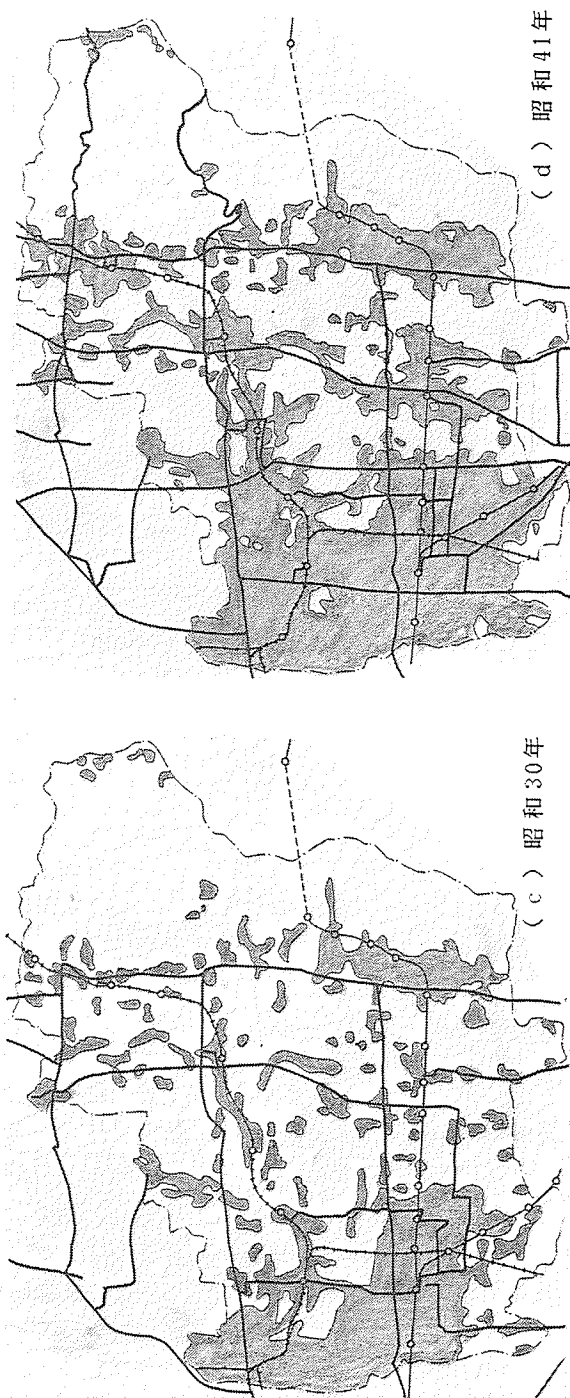
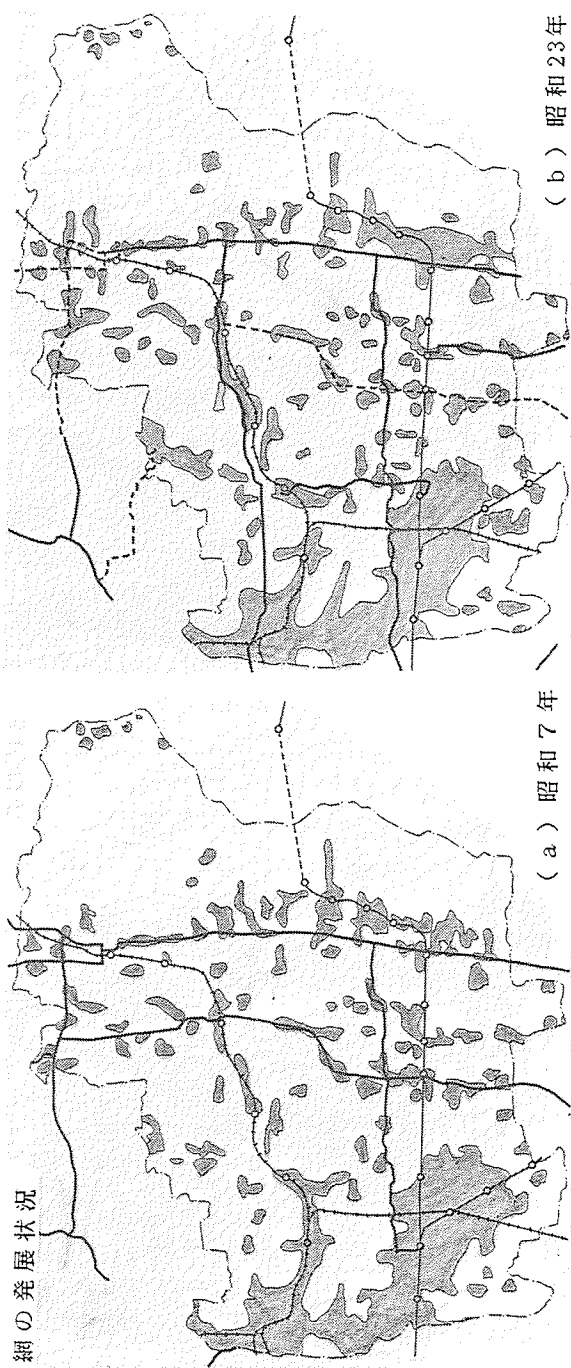


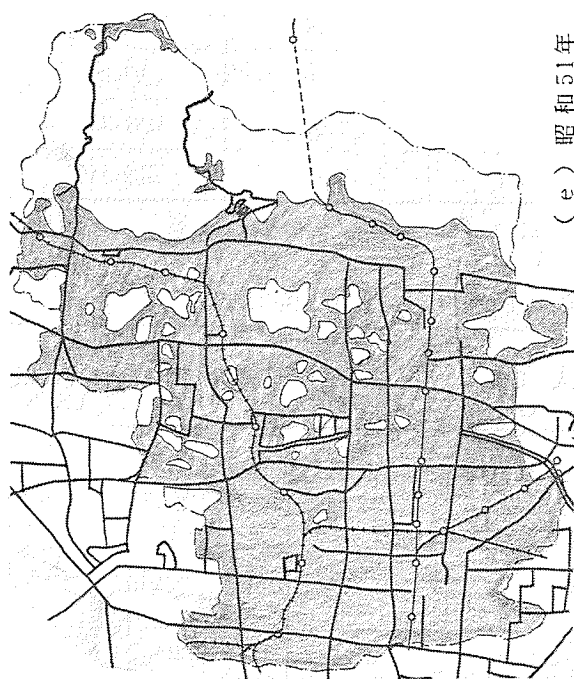
(g) 昭和51年



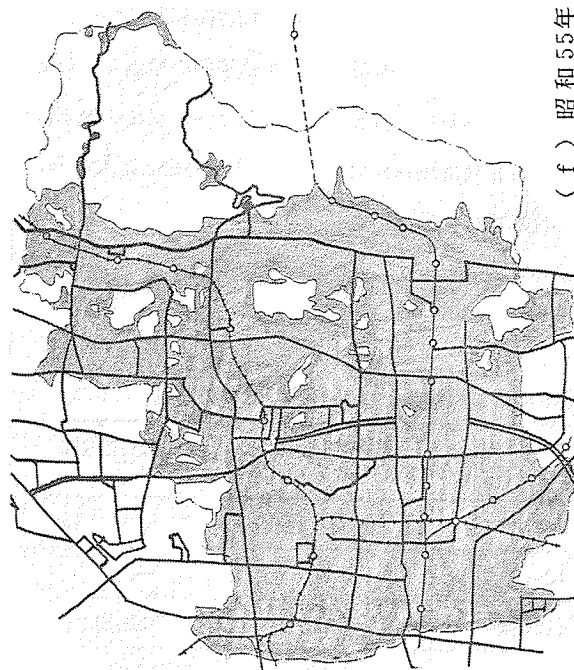
(h) 昭和55年

図-3 バス路線網の発展状況





(e) 昭和51年



(f) 昭和55年

表－１，２及び図－４に、この地域における自動車通行可能な道路の延長と、バス路線の密度であるバスサービス率、人口、市街化率の経年変化を示す。

この表でみると戦前は、道路もあまり建設されなかったが、戦後、特に昭和30年代を境に、急速に道路建設が進められたことがわかる。

人口は昭和50年頃に飽和状態になってきているが、生活道路の整備により道路延長は伸び続けている。バスサービス率の低下は、路線新設が少ないことによるものと思われる。

表－１ 東大阪地域の道路延長とバス営業路線長の変遷

年次	道 路 延 長 (A)	道路普及延長 (A/地域面積)	バス営業路線 (B)	バスサービス率 (B/A)
大正 3年(1914)	67.86 km	0.59 km/km ²	—— km	—— %
〃 12年(1923)	103.29	0.89	——	——
昭和 7年(1932)	115.43	1.00	39.21	33.9
〃 23年(1948)	115.71	1.00	38.57 (54.28)	33.4 (46.9)
〃 30年(1955)	137.43	1.18	73.14	53.2
〃 41年(1966)	168.57	1.45	97.86	58.1
〃 51年(1976)	237.29	2.05	137.79	58.1
〃 55年(1980)	476.57	4.10	152.14	31.9

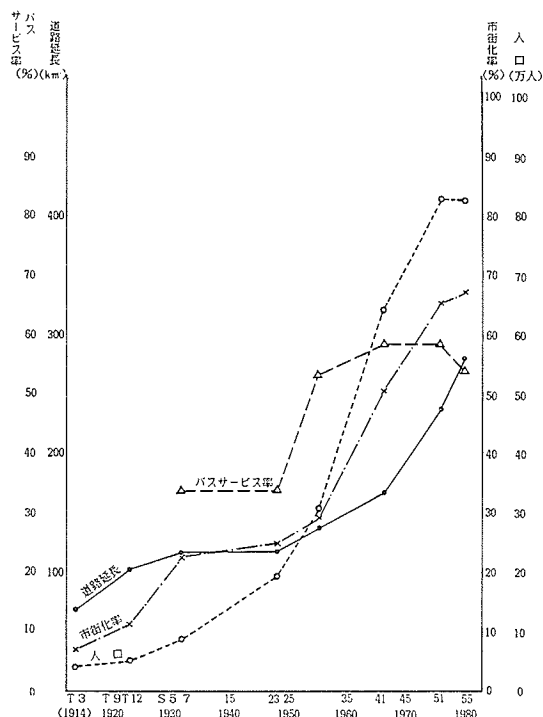
() 内は戦時運休路線で、まもなく再開したものを入れた値 (地域全面積 116.5km²)

表－２ 東大阪地域の人口と市街化地面積の変遷

年 次	人 口 (人)	市街化面積 (%)	市街化率 (%)	市街化地 平均人口密度 (人/ha)	全地域 平均人口密度 (人/ha)
大正 3年(1914)	40,600	8.2	7.0	49.7	3.4
〃 12年(1923)	51,200	13.0	11.2	39.3	4.4
昭和 7年(1932)	89,200	26.6	22.8	33.5	7.7
〃 23年(1948)	195,400	28.8	24.7	67.9	16.8
〃 30年(1955)	308,800	34.1	29.3	90.5	26.5
〃 41年(1966)	642,100	58.8	50.5	109.1	55.1
〃 51年(1976)	829,000	75.9	65.2	109.3	71.2
〃 55年(1980)	827,800	78.5	67.4	105.5	71.1

(地域全面積 116.5km²)

図-4 道路延長と都市発展



3. むすび

東大阪地域における都市発展について、前回は鉄道路路線網の整備との関係に着目して検討を加えた。

今回は、道路網の整備との関連について調査、検討を行ったが、地域発展へ与える影響についての分析は、更にいろいろな角度から行う必要があり、今後の研究課題としたい。

東大阪地域は、都市高速道路の建設や東大阪生駒電鉄の建設が急ピッチで進められており、近い将来、これらの完成によって地域に非常に大きなインパクトが与えられることが予想される。

これら今後予想される都市の急激な変化に対応していくためにも、都市発展の歴史をふりかえってみるという視点が常に求められるのではなかろうか。

参 考 文 献

- 1) 大阪東北部 5万分の1地形図，国土地理院，陸地測量部
- 2) 大阪東南部 5万分の1地形図，同上
- 3) 大阪府統計書，大阪府，明治～昭和各年度
- 4) 東大阪市史（近代Ⅰ），東大阪市，昭和48年
- 5) 新改正撰津国名所旧跡細見大絵図，天保 7年
- 6) 河内国細見小図，享和 2年
- 7) 大阪府全誌，井上正雄，大正11年（昭和50年復刻），清文堂出版
- 8) 東大阪市統計書，東大阪市
- 9) 中河内郡誌，中河内郡役所，大正12年
- 10) アーバン，久保田鉄工