

大阪市立大学工学部 学生員 ○吉積 巳貴
大阪市立大学工学部 正会員 日野 泰雄

1. はじめに

近年の急速なモータリゼーションによる車型のまちづくりは、人間と都市との間に摩擦を生じさせ、その結果都心部の空洞化等の問題をもたらすに至っており、その解決に向けた道路整備の再考が求められている。一方、道路と都市は相互に関連して一体的に成長しており、歴史の変遷過程にその特徴をみることができる。

本研究では、この特徴の一端を両者の位置関連に注目して分析し、都市形成に果たしてきた道路の役割を把握するとともに、車依存による都心部空洞化や画一化された都市構造等の問題改善、またヒューマンスケールの都心の賑わいの実現に向けた道路整備の方向性を提示することを目的とした。

2. 都市集積と道路配置からみた都市形態の分類

本研究では、都市空間とこれを支える幹線道路の関係の変遷をレビューし、大阪近郊のいくつかの都市のデータに基づいて道路網と都市空間の位置関係（図-1 参照）により、これらを類型化することにした。表-1 はその結果であり、またこれらを幹線道路ストックとの関係から分類すると表-2 のようになる。

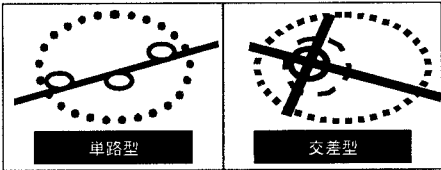


図-1 幹線道路と都市集積の位置関係例

表-1 道路と都心空間配置による類型化

		都心の道路配置	
		都心内	都心外
道路機能	旧街道が改良され、幹線道路化	守口、枚方、八尾、四条畷、西宮、大阪、京都、神戸、堺、松原	
	旧街道が現存しつつ、新たに幹線道路・鉄道が平行整備	尼崎、吹田、豊中	伊丹、高槻、芦屋

表-2 歴史的幹線道路ストックとの関係からみた都心空間分類

		道路構成	
		単独	交差(結節)
街道数	1本	豊中、尼崎、高槻、四条畷、枚方、神戸、八尾	
	2本	芦屋	豊中、伊丹、吹田、西宮、守口、神戸
	3本以上		堺、大阪、京都

これらの結果から、大阪近郊の都市は基本的には、旧街道がそのまま幹線機能を継続し、都市はその街道にはりつく形で拡大するか、或いはその街道の結節点に大きな集積となって成長してきたと言える。つまり一本の街道を軸にして線的に形成される都市（単路型）と、街道の交差点に面的に形成される都市（交差型）の2つの型があり、道路の配置パターンによって都市の拡がり方が決定されてきたとも言える。さらにこの配置に基づいて鉄道が整備され、現在の都市核が形成されている。

3. 都市形態と道路整備に関するケーススタディ

(1)分析の考え方と事例都市の選択

ここでは本研究で対象とした大阪近郊都市のうち、2.の類型化により、旧街道がそのまま幹線機能として継続しているものの、幹線道路ストックの異なる堺市と八尾市を取り上げることにした。

(2)ケーススタディにみる都市形成と道路整備の変遷

堺市と八尾市両市の現在の道路網と都市集積状況を図-2 に示す。

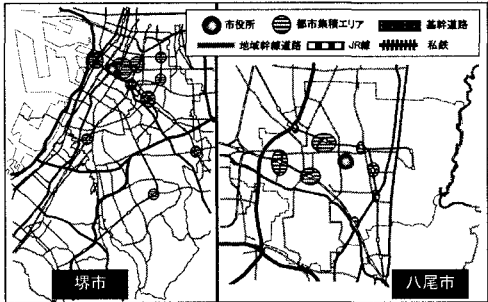


図-2 道路網と都市の集積状況

これらより、各々道路を中心に集落が線状、面状に広がり、さらに道路に沿って鉄道が整備されることにより新たな拠点が生まれ、現在の都市核が形成されていることがわかる。（表-1,2 参照）

堺の場合は、旧堺地区の拠点を中心に、南北方向にはさらに道路と鉄道が整備されたが、東西方向の基幹交通施設は未整備のままであり、個々の都心空間は次第にスプロール化しつつある。

一方、八尾では、旧街道沿いの鉄道、およびこれとは別に基幹道路が整備され、都市核は大きく拡大することなく散在する形で残された。

これら両市の道路を中心とした都市構造の変遷とその特徴から、堺市は一つの拠点から周辺の集

落へと拡大して都市が形成された連担・拡大型であるのに対し、八尾市は、道路に沿って集落が散在し、一つの都市を形成するといった離散型の成長過程を経てきたといえる。

ここで両市の道路整備と都市形態の違いと特徴をまとめると表-3 のようになる。

表-3 都市構造の変遷とその特徴(堺と八尾の比較)

		堺	八尾
都市構造の変遷	都市発展パターン	・寺社拠点の付属道 ・鉄道駅を中心に各地域に核が形成 ・堺から中心性の消滅 ・旧商店街の衰退	・東方山麓の扇状地上に集落が成長 ・大和川の付け替え以後、久宝寺から八尾へと中心部の移転 ・八尾町が在郷町として商工業の中心となる
	基幹道路	・南北、東西方向の街道 ・放射状道路の整備	・集落を南北、東西につなぐ道の整備
	都市発展	・港湾都市としての発展 ・放射状道路整備による都市拡大 ・南北軸の鉄道整備による南北型の都市化進行 ・重工業都市へと急速に変化 ・大規模住宅開発の進行	・東方山麓の扇状地上に集落が成長 ・大和～住吉間、京都への交通の要地 ・水運により河部の各市が繁栄 ・久宝寺町内町と八尾寺内町の形成と発展 ・水陸交通至便で有力な商業集落地の形成 ・江戸時代以来衛星都市として発展 ・鉄道路線沿いに住宅地開発が進行
	交通発展	・南北、東西軸の陸上交通ターミナルとして発展 ・放射状道路の整備 ・鉄道の誕生	・集落を南北、西につなぐ道の整備 ・鉄道路線沿いに開発が進行
都市構造の特徴		・独立した複数の都心核が駅を拠点に形成 ・臨海部、内陸部、丘陵部の土地の違い ・旧堺地区、新興住宅地、ニュータウンが独立的存在 ・旧商店街の衰退	・駅を中心に地域核が独立して存在 ・旧来の集落の存在 ・旧来の商店街の衰退

(3) 都市の特徴と将来のまちづくりへの課題

両市のまちづくりのための住民意識調査^{1),2)}によると、堺市は、特に旧堺地区(都心)の歴史、伝統や商業施設の活発さと賑わいをその特徴としてあげている。一方、八尾市は、玉串川や高安山周辺の景観、近鉄八尾駅周辺の商業、久宝寺地区の寺内町などの歴史的遺産といったように、各々の地区の特徴を生かすべきであるとしている。

これより、堺は旧堺地区を中心としたサテライト型、八尾は各地区毎に独立し、これを連携させる整備が重要と考えられる。

(4) 都市空間形成上の課題と道路整備の方向

(2) で示した都市形成と道路整備の変遷から、両市の現状が各々の都市成長過程を反映した特徴をもつことがわかった。そこで、ここでは両市の報告書^{1),3)}で指摘されている課題を整理した上で、道路を基礎とした交通施設の面から各々の特徴を考慮した改善方向を検討する。但し、今後、量的拡大型から質的充実型への道路整備の転換の必要性が指摘されている。つまり、既存ストックを生かし、効率的で、環境負荷の小さな社会を実現し、活力のあるコミュニティの再構築を進めることが必要であると言われている。

そこで、このような視点で、両市の課題と今後

の道路整備の方向をまとめた。(表-4)

表-4 都市構造の課題と道路整備の方向

		堺市	八尾市
都市発展パターン		一拠点拡大型	多極離散型
現在の都市問題		三大交通問題 地域性の欠如 パリアフリーの充実 中心市街地の衰退	
都市整備の方向		連担した空間に各拠点を独立させ、メリハリをつけ、その代表として旧堺都心部の象徴的核づくり	各地区の特色を破壊せず、個性をだし、多極化させた核の集積の連携を図り全体で都市機能を満足させる
最近の主なプロジェクト		多核都心拠点づくり 中心市街地活性化事業	新都心拠点づくり
道路整備の方向		大都市型環状道路 拠点連絡道路	拠点間連絡道路
交通施設	都心内	・歩行者専用道路 ・トランジットモール	
	地区間	基幹バス LRT	ミニバスシステム 自転車道整備

これより、堺市は、旧堺地区を中心とした多核都心型であることから、それぞれの拠点を独立させた上で、それらを公共交通機関で連携させ、市内移動の循環を促進させる必要があると指摘することができ、そのためには、既存ストックである路面電車を活用したり、LRTや基幹バスなどの導入が考えられる。

一方、八尾市においては、今ある中規模の核を個々に独自の価値観にあった整備を進め、その核をより強く連携させることにより、都市内を活性化させる必要があると言える。そのため歴史的集積を活用しつつ、都市のスケールに併せて、自転車道ネットワークの構築やミニバスシステムの整備が考えられる。

4. まとめと課題

近年、都市の形態や構造が類似化し、多かれ少なかれどの都市も同じ問題に直面している。このような状況の中、都市形成の変遷をみることで、その特徴を明確にし、そのような歴史的特徴と既存のストックを活かしたまちづくりが必要であり、そのためには道路を中心とした交通施設の整備が重要な役割を果たすことを示した。

都市の起源は非常に複雑であり、時代ごとの社会情勢による価値観の変化、異文化の交流や災害の有無等、多くの事柄が都市形成の要因となっており、この多様な都市の形態を把握し整備に反映するためには、各々の要因を含めた詳細な調査が必要である。今後、この類型をより一般化し、今後の整備に向けた有効な指標を抽出するための分析が必要である。

参考文献 1)堺市 市民意識調査報告書
2)八尾市都市計画のための住民意識調査
3)堺市マスタープラン