

1. はじめに

大都市の発展を考える場合、都市鉄道網との関係を分析することが重要と言える。例えば、関西圏の都市鉄道の主要部分は、戦前までにほとんどが完成されている。そして、その鉄道網を基盤として、戦後、都市の発展が進んだものと考えられる。特に、高度成長期の人口増加に伴い都市は郊外化した。これも都市鉄道沿線が中心であった。なお、その鉄道沿線の発展には、住宅地開発の影響も大きかったと思われる。

本研究では、関西地域を中心として、都市発展において都市鉄道が果たしてきた役割を明らかにする。その中で、本稿では、鉄道会社とその沿線において実施した住宅地開発を中心として、当該事業が沿線人口の経年変化にどのような影響を及ぼしたのかを明らかにする。

2. 鉄道沿線での住宅地開発と人口密度の経年変化

本研究では、関西地区の南海、近鉄、京阪、阪急、阪神の私鉄5社と、大阪市地下鉄、神戸市地下鉄について、住宅地開発と鉄道沿線の人口密度変化¹⁾との関係分析した。紙面の都合上、全てを示すことができないが、南海、近鉄、京阪、阪急について結果を示し、住宅地開発と沿線地域の発展との関係を明らかにする。

2.1 南海

南海は、本線と高野線の二線からなる。いずれも大阪府南部に位置し、本線は和歌山へ、高野線は奈良県南部に至る路線である。本線と高野線沿線の住宅地開発と人口密度変化を表したものが図-1である。図-1の棒グラフは住宅地開発面積を表し、折れ線グラフは沿線市町村人口密度の変化を表している。なお住宅地開発は、基本的には鉄道会社によってなされたものを、五カ年単位で集計している。ただし、斜線で示したものは、公共による住宅地開発である。また、開発年次は基本的には分譲開始年としている。人口密度変化は、1950年から五年おきの変化を示したものである。

ここには、大阪市の人口密度変化を示していないが、65年のピーク時には14,000人/km²超え、現在は11,000

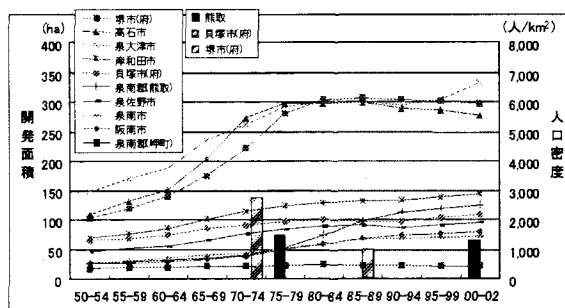


図-1(a) 住宅地開発と人口密度変化【南海本線】

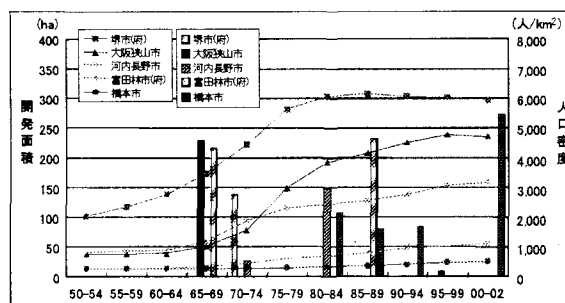


図-1(b) 住宅地開発と人口密度変化【南海高野線】

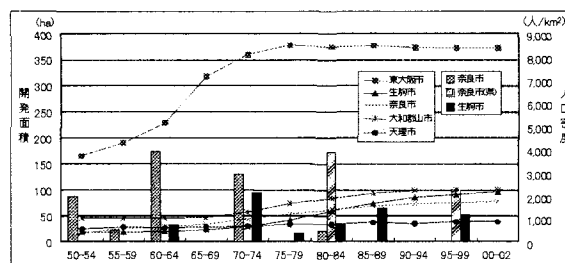


図-2(a) 住宅地開発と人口密度変化【近鉄奈良線】

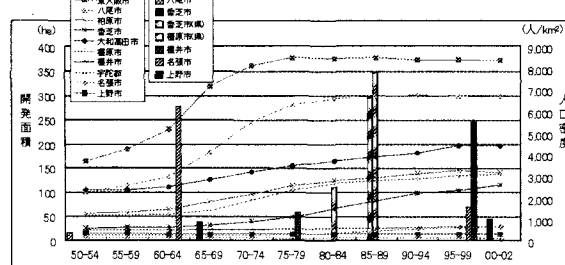


図-2(b) 住宅地開発と人口密度変化【近鉄大阪線】

人/km²程度で推移している(図-3 参照)。図-1の結果を見ると、南海高野線沿線(大阪狭山、河内長野、富田林市)で大規模な住宅地開発がなされ、その結果、大阪市の周辺市町村(堺、高石、泉大津、東大阪市)の人口密度に迫るほどの発展を遂げてきていることがわかる。

2.2 近鉄

近鉄は、奈良線、大阪線、南大阪線、京都線、名古屋線が主要路線である。大阪南東部から奈良、京都、三重、愛知と非常に幅広い地域をカバーしている。その中で、奈良線と大阪線について、住宅地開発と人口密度変化をグラフで示したものが図-2である。

これを見ると、近鉄大阪線沿線は、特に目立った住宅地開発はないものの、順調な発展を遂げている。鉄道自体の存在が大きかったものと思われる。一方、奈良線沿線は、多く住宅地開発がなされているが、人口密度の伸び率はそれほど高くない。

2.3 京阪

京阪は、大阪から京都にかけて、淀川以南を通過する路線である。京阪本線沿線の住宅地開発と人口密度変化を示したものが図-3である。

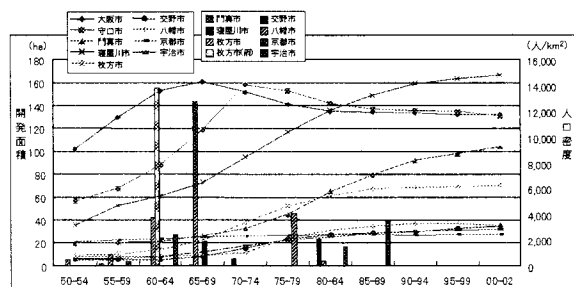


図-3 住宅地開発と人口密度変化【京阪本線】

これを見ると、大阪から京都にかけて、人口密度の高い市町村が多いことがわかる。図-1,2 とは、人口密度の軸が倍以上違っていることに注意が必要である。また、住宅地開発との関係から見ても、1960年代からの香里園一帯の開発が、寝屋川市、枚方市の発展を支えたようすがわかる。

2.4 阪急

阪急は、宝塚線、神戸線、京都線が主要路線である。その中で、宝塚線、神戸線沿線の住宅地開発と人口密度変化について示す(図-4)。

阪急沿線は、グラフを見てもわかるが、住宅地開発が小規模である。また、ここでは、1950年代以降を取り上げているが、実はそれ以前の住宅地開発がかなり多い。図-4の結果を見ると、神戸線沿線では、早い時期から住宅地開発がなされ、その効果もあって当該沿線の人口密度は高く、また、順調に増加しているようすがわかる。一方、宝塚線は、都心部から離れた川西市、宝塚市の人口密度は低い。しかし、順調な伸びを示していることから、今後の発展が期待される。

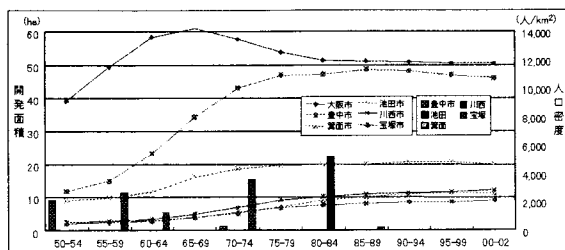


図-4(a) 住宅地開発と人口密度変化【阪急宝塚線】

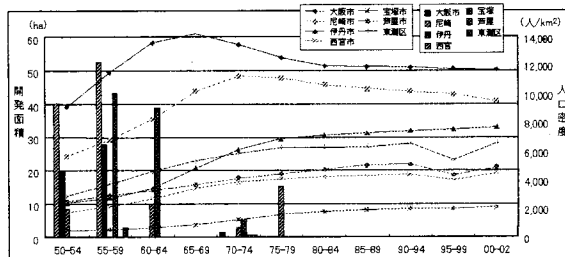


図-4(b) 住宅地開発と人口密度変化【阪急神戸線】

3. 鉄道沿線人口変化と鉄道利用変化

前章にて、主要私鉄の沿線人口が、住宅地開発の効果も加わり、増加してきた様子を示した。ここでは、人口の増加が鉄道利用にどう影響しているのかを示す。図-5は、私鉄4社の定期利用人数²⁾を、各沿線の総人口数で割った鉄道利用指数を、平成2,7,12年について示したものである。これを見ると、鉄道利用指数は年々低下してきている。これより、定期利用に限定してではあるが、人口増加が必ずしも鉄道利用の増加にはつながっていない現状が明らかとなった。

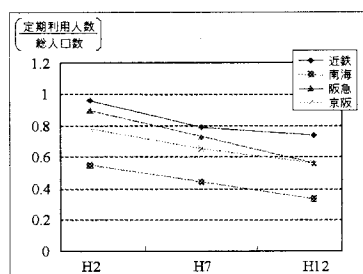


図-5 人口あたり鉄道利用率(定期利用)の経年変化

4. まとめ

本研究では、関西地域の主要私鉄沿線において、鉄道会社が行った住宅地開発と沿線人口変化との関連を分析し、鉄道が都市発展に果たした役割を明らかにした。

本研究で用いた関西私鉄沿線の住宅地開発面積データは、「都市圏鉄道沿線の変化研究委員会(主査:北村隆一京都大学教授)」にて提供していただいたものである。この場を借りて、関係各位に謝意を表する。

参考文献

- 1)総務庁統計局(1985):人口統計要覧,東洋経済新報社。
- 2)「大都市交通センサス」調査検討委員会(2002):大都市交通センサス(平成12年)近畿圏報告書,運輸政策研究機構。