



堺の地形条件と都市構造

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-08-09 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 藤井, 正 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.24729/00006305

堺の地形条件と都市構造

藤 井 正

I. はじめに

現在、新空港の建設にともない、南大阪においてさまざまな新しい事業が展開しようとしている。堺も、再開発などによる変革の時期を、経験しようとしている。このような変化に対応するために、今こそ、これまでの堺が積み上げてきた個々の空間的な特性、「空間文化」⁽¹⁾を、整理しておく必要がある。それを理解した上で、今後の都市整備を考えてこそ、堺の個性的な都市づくりも可能となろう。この小論では、そのための基礎作業として、都市の成立・展開の基盤となる地形条件と、堺の都市構造の変化に関する諸研究資料を整理する。

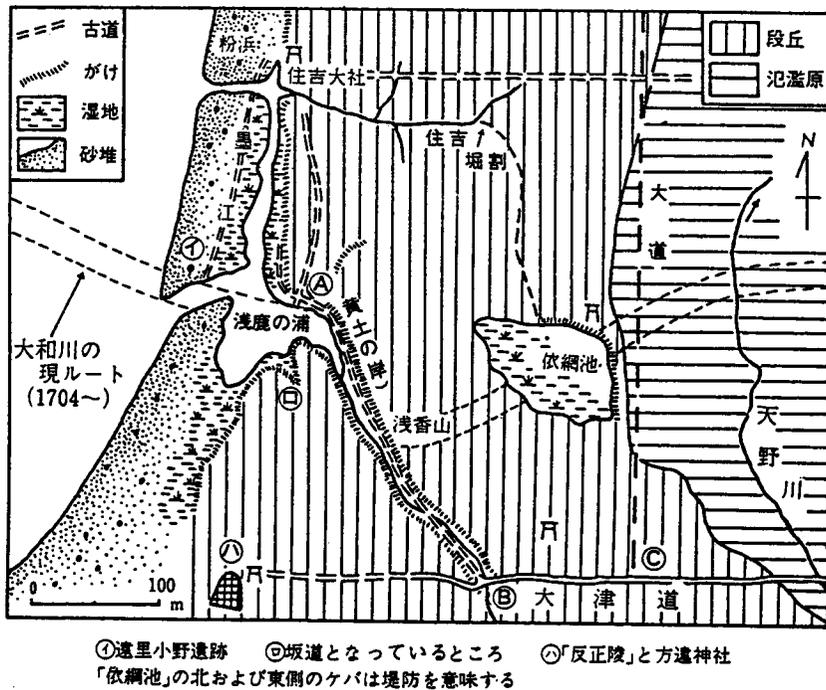
ここでいう都市構造は、フィジカルな都市景観としての都市構造とともに、住民の生活行動というソフト面での空間的な展開を含めて考える。前者の都市景観は、「生活様式を枠づけ」⁽²⁾、空間文化を構成するものといえよう。たとえば Conzen⁽³⁾によれば、都市景観は、都市プラン、建築様式、土地利用という3側面からアプローチできるが、都市プランが基本的に重要な枠組みをなすと位置づけられ、さらに、地理学的には、その都市プランは、街路網、宅地区画、建築物という3要素からなるものとする。これは、都市景観の形態面における要素である。一方、もうひとつの機能面では、施設や建築物が本来の目的としてもつ機能とともに、都市景観というコンテクストのなかで、目的とは別にもつ「はたらき」、すなわち機能にも注目すべきであろう。この機能は、Lynchの都市のイメージの諸要素⁽⁴⁾にあたるものである。たとえば、都市景観の外形保存は、本来の建物の目的は変化しても、都市景観のコンテクストのなかでの要素としての機能は乱さない。この両方の機能と関連づけられて、生活行動は展開する。

形態面では、先の整理で都市プランに含まれる街路網・宅地区画よりなる土地区画⁽⁵⁾と、その上の施設に区別するのが適当であろう。施設のなかには、建築物の他、道路や鉄道といった建築物ではないものも含まれる⁽⁶⁾。いわば、土地区画の都市的土地利用全般を、広義の施設という意味で、都市景観の形態のひとつの要素として整理できよう。

この小論では、このような都市景観と関連する諸条件のうち、ベースとなる地形条件をまず検討する。都市景観と地形条件の複雑な関係については、江戸以来の都市構造と現代東京の都市構造について、陣内秀信が論じている⁽⁷⁾。江戸ほど複雑ではないにしろ、都市景観はその歴史的な形成プロセスのなかで、個々の地区の特性のなかに含まれる地形条件というものに影響を受け、あるいは積極的にこれを利用している。そして、このような地形条件とのかかわりも含め、都市景観というハードな都市構造とともに、その諸施設の二つの機能と結合した生活行動というソフトな都市構造にも考察を進める。

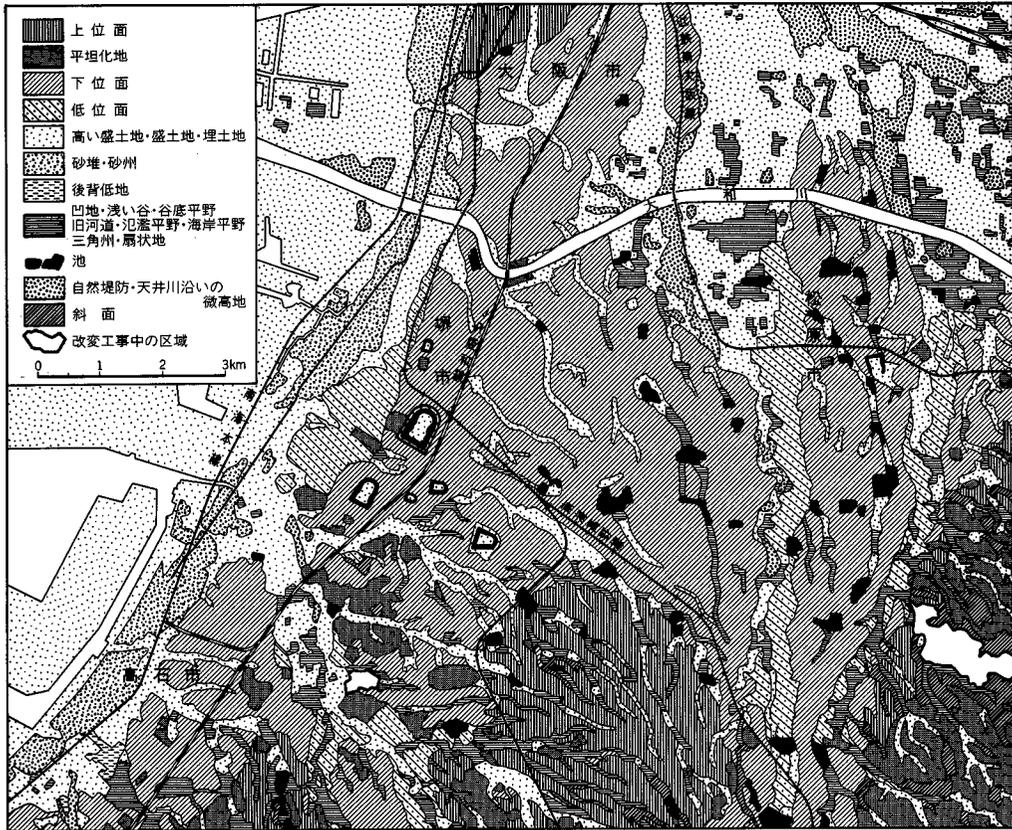
II. 地形条件

堺から北の住吉にかけての海岸部は、古代の港がおかれたとされる⁽⁸⁾。こうした港の立地した地形については、日下雅義の復原⁽⁹⁾がある(第1図)。日下によれば、当時の港は、砂堆によって外海とさえぎられた、ラグーン(潟湖)という地形が利用されたものという。この沿岸流による砂の堆積で形成された砂堆・砂州が、現在の阪神高速堺線以西の旧市街地が位置する微高地に、また、ラグーンはこの旧市街地北東部の低地にあたる。近世の堺の町は、後述のように、この低地で区切られた砂堆・砂州の微高地上に、プランされたと考えられている。



第1図 古代地形の復原 日下雅義(1983)より

現在の堺の地形条件を、土地条件図により第2図に示す。土地条件図の分類における砂堆・砂州上で、もっとも標高が高いのは、大道と大小路の交差点付近で、5.4m、一方、旧市街地北東部では、人工的な盛土がなわれた盛土地と分類されるが、それでも2m以下しかない。近世界の環濠は、この地形条件にあわせた平面形で掘削されたと推定される⁽¹⁰⁾。また、池野茂⁽¹¹⁾は、東西方向の環濠は砂堆・砂州を最短で横切る方向をとったとし、東南部の環濠には、人工的な低位段丘の掘削を推定している。旧市街地北東部は近世にもよく浸水し、東の環濠をなす土居川は、排水機能をもっていたとされる⁽¹²⁾。土居川は、阪神高速建設時に埋められたが、現在でも、北東部が低湿なことに変わりはなく、近年も浸水の被害があり、1989年には、泉陽高校東側に地下貯水槽が建設されている。



第2図 堺とその周辺の土地条件 土地条件図による

堺市域とその周辺の地形条件を第2図で概観すると、標高で約5m以下の沖積平野部については、上述した近世よりの市街地がのる砂堆・砂州、その東の後背湿地や西北の大和川の三角州によって構成される。なお、後背湿地と三角州は、人工的改変により、土地条件図ではほとんど盛土地となっている。砂堆・砂州の東部は、旧市街地の東南で、おおよそ標高3~10mの低位面の段丘と連続する⁽¹³⁾。堺市域でもっとも広い面積をしめる下位面の段丘は、標高約10m以上でゆるい傾斜をもつ平坦面である。市域南部では標高約35mからの上位面につづき、さらに泉北ニュータウンの建設された丘陵部から、山地部にいたる。

大阪府南部の市街地化は、地形条件ともある程度対応しつつ進む⁽¹⁴⁾。まず、段丘崖下の旧市街地周辺では、連続的な市街地拡大にともなって、戦前より区画整理が行なわれる。また、段丘崖付近という、旧市街地に近く、従来農業的土地利用が活発ではない部分などを中心に、戦前にも住宅開発が行なわれている。上位段丘上は、近世の新田開発⁽¹⁵⁾により畑作地帯となったが、その東部には、1931(昭和6)年から大美野住宅地が、田園都市構想的な放射状街路をもつ住宅地として開発・経営される⁽¹⁶⁾。こうした戦前の堺周辺における具体的な住宅地を、1938(昭和13)年の『改訂版 日本地理風俗大系』⁽¹⁷⁾からみると次のようなものがあげられる。海岸部では、浜寺土地整理組合が浜寺駅東方で行なった「浜寺土地経営地」は、分譲一口100



坪以上で⁽¹⁸⁾、200戸の戸数がかぞえられている。他には高師浜が一口50坪以上、助松はこの資料の海岸部最大の開発で3万坪あり、高師浜とともに100戸を越える入居をみている。当時の阪和電鉄（現阪和線）沿線では、阪和電鉄が上野芝駅周辺で、向ヶ丘や霞ヶ丘の住宅地を開発し、ともに一口の坪数50坪以上で、前者は250戸の戸数を数えている。その北の旭ヶ丘は、神石村整理組合により10万坪が区画整理されている。これらの住宅地は、段丘縁辺部にあたる。南海高野線沿線では、南海が初芝駅東方で5万坪の住宅地をつくり、先の大美野住宅地では40万坪の大規模開発を行ない、すでに200戸の戸数がある。大美野の一口の坪数は、60坪以上となっている。なお、上記住宅地のうち単価のもっとも高いのは、浜寺である。

第3図に示した1960年の人口集中地区（D I D）が、高度成長期に入る頃の市街地にあたる。高度成長期の住宅開発の展開を、時期別に検討すると、まず、先的人口集中地区の東で、金岡の大規模団地開発が行なわれる。この地区は先の多くの開発と異なり、下位面上の水田がひろがっていたところである。第3図で、その後の人口集中地区や土地区画整理地区が示すように、市街地は、交通・地形条件より住宅適地とされる⁽¹⁹⁾段丘上を拡大する。パターンとしては交通路線に沿って人口集中地区がのび、背後で区画整理が行なわれている。それとともに、主に大阪層群とよばれる粘土層よりなり、大型土木機械の導入により、大都市に近い住宅開発可能地と化した丘陵部で、より計画的で大規模な住宅開発は展開する。初期の金剛団地、狭山ニュータウン、そして泉北ニュータウンの巨大な開発をへて、1970年代後半（昭和50年代前半）の低成長期には住宅開発は減少するが、現在ではさらに西の和泉市域や南の河内長野市域で再び開発が進んでいる。このように堺市の現在の市街地は、沖積平野の砂堆上の旧市街地に始まり、段丘崖付近、段丘面上、そして丘陵部の開発へと、形成時期の社会条件に応じて、それぞれの地形条件の上に展開してきたものである。

III. 堺の都市構造の歴史的变化

(1) 中近世の堺の都市構造

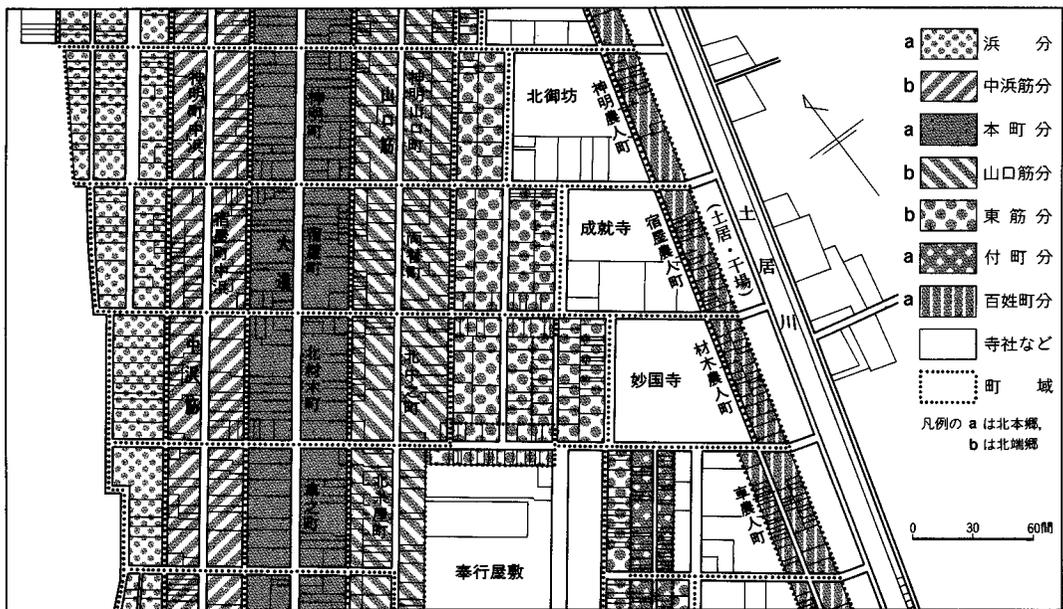
堺の地名の起源は、摂津と和泉の国境に位置したためとされる。この国境線の古代における設定や、これと関連する古代の道路網については、歴史地理学の研究蓄積がある⁽²⁰⁾。この国境ともなっていた古代以来の重要道路のラインが、堺の大小路につながり、中世界のひとつの軸となったと推定される⁽²¹⁾。近世の町割でも、基本的には南北街路が軸だが、もっとも広い街路は東西の大小路であり、この大小路両側には東西街路にそった町割がある⁽²²⁾。また、とくにこの付近において、堺という地名が発生した理由については、熊野街道との関係が想定されている⁽²³⁾。

中世都市は多核的な構造をもったものであったという考え方が、最近展開されている⁽²⁴⁾。中世の堺については、発掘などから、近世以降の堺とは街路の方向が異なる点が明らかにされ、正方位に近い方向の街路や、国境をはさんで北庄と南庄で異なる街路パターンなどが推定されてきた⁽²⁵⁾。自然発生的な市街地で、近世的な統一的プランをもたないと思われる中世堺も、寺社や大商人が核となって成立した多核的な都市構造をもっていたと考えるのが合理的であろう⁽²⁶⁾。近世堺でも、南では、念仏寺や宿院を中心とする町の構成がみられるとされているし⁽²⁷⁾、

東南の南宗寺について、中世的な都市構造の残存が指摘されている⁽²⁸⁾。

なお、国際貿易港であった中世界の港湾機能については、さらに不明である。この側面については、たとえば池野茂が、多核的な都市構造との関連で、沖の貿易船から小舟に移し、市街内の堀割を輸送するシステム、陣内秀信のいう内港システム⁽²⁹⁾を推定している⁽³⁰⁾。

近世の堺の都市構造については、元禄2年堺大絵図の解説⁽³¹⁾で、詳しい考察が行なわれている。大阪の陣で中世の堺の町が焼けた後、近世初頭に新たに建設された町が、現在の堺の歴史的市街地部分においても、その基本的な街路の方向等を規定している。近世界の基本的なプランは、第4図に示すように、大道や山口・中浜筋など南北の表筋とよばれる幅3間の街路と、その中間の幅2間の裏筋が、交互に設けられて短冊型の街区をなし、表筋をはさんで両側の街区が、ひとつの町を構成していた⁽³²⁾。なお、もっとも広い街路は大小路で幅5間、ついで大道（紀州街道）の4.5間である。



第4図 近世界の町 『元禄二年堺大絵図解説』他による

(2) 近代の堺

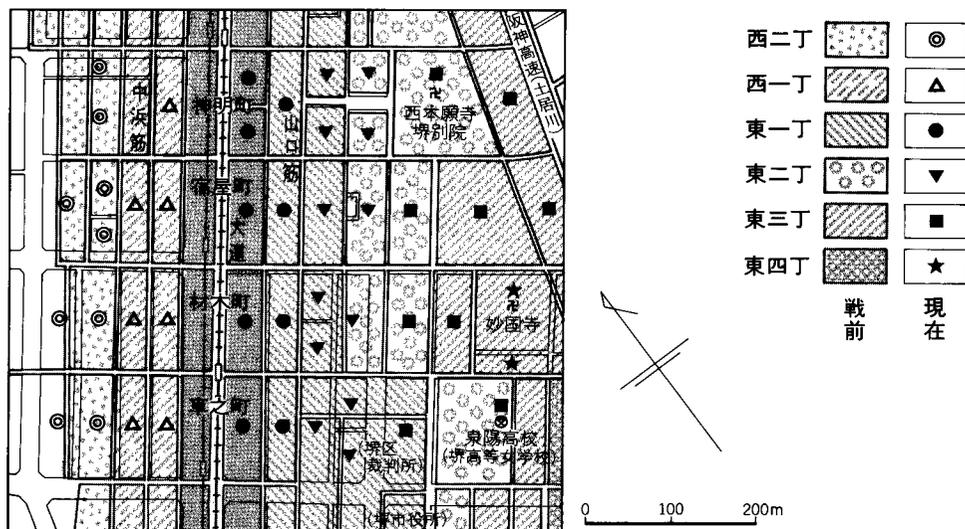
堺は、近世には人口約5万人で、仙台などの城下町に匹敵する全国有数の都市であり⁽³³⁾、近代に入っても都市としての地位は高かった⁽³⁴⁾。明治22年の市制では、全国で39市が誕生したが、大阪府下では大阪と堺のみが、市制を施行する。近畿でこの時点で市になったのは、両市以外に、京都、神戸、姫路、和歌山、津の5市に限られる。明治23年の人口規模では、堺は全国20位の4万6千人で、新潟・岡山・福岡などと同規模であった。明治期の農産物流通や銀行立地でも、府下で大阪市につぐ中心都市が、堺であったことが明らかにされている⁽³⁵⁾。

また、全国的に通勤・通学流動が把握された最初のデータである1930年（昭和5）年の国勢調査から、大阪市への通勤・通学流入、大阪府下周辺市町村間の流動の分析をすでに行なって

いる⁽³⁶⁾。これによれば、大阪市への流出率は、大阪市の東や北に隣接する市町村で高く、大阪市通勤者の住宅地化が進んでいた。南大阪では、堺市よりも南の浜寺・高石両町の方が、大阪市流出率は高い⁽³⁷⁾。これは、先に示したような住宅開発の結果、大阪市通勤者が増加したためである。この時期、大阪市を除けば、堺市は府下最大の通勤・通学流入先となっている。流入者数は7,851人で、市外流出者数5,134人（うち大阪市へは4,351人、流出率で6.4%）を差引いても、2,717人の入超である。堺市以外で流入者数が多いのは、岸和田市2,984人、布施町2,314人などで、堺市流入者数の多さがわかる。なお、堺市と同様大阪市内に隣接する布施町は、3,470人（流出率で28.5%）が大阪市内に流出している。大阪市内の住吉区からも都心以外の区への流出なみに、堺への流出がみられ⁽³⁸⁾、歴史的な堺と住吉のつながりは、近代でもみられたことが理解できる。

また、大阪市流出率は低いが、流出者数は布施町より多いことからわかるように、堺は、この時期、中心都市から大都市圏内の市へという転換期を迎えようとしていた。経済的に大阪の影響を周辺地域に中継し、都市化をうながす「中継的都市化」から、大阪からの連続的市街地化である「都市域拡大型都市化」が顕著になりつつあった⁽³⁹⁾。たとえば、1935（昭和10）年の商業調査では、小売営業所の対人口特化指数は、堺市で0.88と低くなっており、郊外としての特徴をもちつつあったと考えられる⁽⁴⁰⁾。

つぎに、近代の堺市街地について検討しておく。近世には、大道や中浜筋、山口筋といった南北の表筋によってまとめられていた堺の各町は、1872（明治5）年の区制で、東西南北の4ブロックのまとまりに再編され、それにともない町名が変更される⁽⁴¹⁾。つまり、各町は、第5図のように、同じグループの大道をはさむ両側町の名称に西あるいは東1丁、2丁という表示を加えた町の名称となる。



第5図 戦災復興事業による街区・町の変化

街路の大線は戦前、細線は現在、()内は戦前の施設。

大正10年測図、昭和4年修正測図1万分1、昭和62年編集1万分1。

大正4年発行 堺実測地図(6千分1)『明治・大正 日本都市地図集成』柏書房1986所収 他による。

近代の堺の都市構造でも、行政中心は近世に奉行所のおかれた位置であり、商業中心は宿院周辺で、近世と大きな相違はなかったといえよう。なお、1903（明治36）年の第5回内国勸業博覧会では天王寺公園とともに、大浜公園に水族館などの施設が設置されている。大浜公園は、1879（明治12）年、砲台跡に公園として開設したもので、付近には海水浴場のほか、1913（大正2）年には、潮湯もつくられ、大浜は、堺の大レジャー地区となり、阪堺線は宿院から大浜まで支線をのびしている。海岸部は、堺の住民の生活行動と密接にむすびついていたのであり、こうした状況は、戦後臨海工業地帯の造成によって断ち切られるまで続いた。このように、近代の堺は、市街地中央部から西部に生活行動の中心があった。ちなみに、1912（大正元）年の乗降客数は、旧市街地西端で、当時の都心と大浜の中間に位置した南海本線堺駅が4万3千人に対し、高野線堺東駅は2万5千人にすぎなかった⁴²。

IV. 現代の堺の都市構造

(1) 戦災復興事業

堺は、1945年7月10日など5回の空襲で、人口の28%、7万2千人余、全戸の39%、2万戸近くが罹災し、近世以来の環濠内の市街地の半分以上を焼失するという被害を受ける⁴³。この戦災からの復興事業による都市構造の変化は、近世初めの復興事業である元和の町割につぐ、堺の都市構造にとって画期的な変化であった。ことに近代の堺と現代の堺の旧市街地を比較した時、もっとも変化の顕著なのは、区画整理事業にともなう街路の移動・拡張と町区画の変更であろう。前者は、日本の多くの都市で戦災復興事業として行なわれたメインストリートの整備の一例と位置付けられ⁴⁴、わが国の現代都市景観に共通する重要な要素となっている。具体的な事業内容は復興区画整理史⁴⁵に詳しいが、この整備で、堺旧市街地でもっとも幅員の広い東西街路は、歴史的な中心街路の大小路から宿院通りとなり、近世には奉行所、近代には市役所等の行政機関がしめていた区画も消滅した。

町区画（住居表示）変更については、第5図に示している。近代にも、基本的には大道と大道から一本おきの表筋の街路をはさんでひとつの町をつくる、近世以来の両側町の形式であった。それが、1959（昭和34）年に、戦災復興事業の土地区画整理にともない、大道と大道から一本おきの同じ街路で、両側の町区画をわける形式に変更となる。先のタイプの両側町では、表筋は LYNCH⁴⁶ のいう DISTRICT をつくるが、後のタイプの現代の住居表示では、表筋は EDGE の意味をもつ。実際の堺の町のなかでは、この変化のもつ意味を象徴するのは山口筋である。戦前の堺の中心商業地区であったこの通りは、近世の表筋にあたり、両側の短冊型街区を合せて町が構成される両側町であった（第4・5図）。それが、この事業による大道の両側の街区を結合した町から、大道で区分する住居表示への変更により、山口筋は両側の町を結合する要素から、区切る要素に変化する。現在の商業地区は、アーケードを持ち、山口筋によって結び付けられた DISTRICT としての商店街の景観をもつ部分もあるにもかかわらず、住居表示は山口筋を境界とする。なお大道の西側は、大道の50m幅への拡張をとまなう区画整理によって、ちょうどひとつの短冊型街区が消滅しており⁴⁷、結果的に戦前の住居表示の配置に近いものとなっている（第5図）。また、大道の東に平行する22m幅の現街路の突き当た

りが、環濠内における大道東側の戦災地区の北限となる。

市街地の復興の様子は、位野木寿一の詳細な報告⁽⁴⁹⁾がある。戦災を受けた旧市街地では、その中心地区、および旧市街地縁辺部の残存市街地と接する地区において復興が早かったとされる。前者では、近代の中心商業地区であった山之口商店街が復興し、一方、後者の堺東に商業集積が生じるのもこの頃からである⁽⁴⁹⁾。

(2) 中心業務地区の変化

堺の中心業務地区が、大小路・宿院周辺から堺東に移動した状況も、位野木の上記研究に詳しい⁽⁵⁰⁾。この堺の中心業務地区における変化は、先の第3図の住宅開発にみられるように、南海高野線沿線の市街地化、すなわち、大阪大都市圏における人口の郊外化を背景とするものであることは言うまでもない。これは、独立的な中心都市であった時代の中心商業地区よりも、郊外を商圈としやすい商業地区が、より大きく成長したことを示している。同様の例は横浜で、ここではさらに高次の商業中心が、横浜駅地区に形成されている⁽⁵¹⁾。しかし、大阪の都心に近く、鉄道交通の結節性で、横浜駅地区にはるかに劣る堺東地区では、横浜ほど高次の商業地区の形成にはいたっていない。

この時期における堺市内の駅乗降客数も、明らかに郊外化の影響を示している。先の1912（大正元）年には、堺駅が堺東駅の1.7倍の乗降客があったが、1955（昭和30）年についてみると、逆に、堺駅は10,904人、堺東駅は25,302人で、堺駅の2.5倍の乗降客がいる。その後の、1965（昭和40）年には、1.5倍に格差は減少するが、1986（昭和61）年では、2.7倍に開いている⁽⁵²⁾。これは、戦災復興により堺旧市街地の居住者が増加したため、一時、差が縮小するが、その後の圧倒的な大都市圏としての郊外化は、人の流れを東に移動させたのである。

(3) 郊外化と生活行動

1985（昭和60）年の堺市における小売商業の地域構造⁽⁵³⁾は、全市の小売業販売額の約10%を堺東駅地区がしめ、かつて中心商業地区であった山之口地区は、およそ1%にすぎない。現在市域で2番目の商業地区は、泉北ニュータウンの中心地区、泉ヶ丘駅地区で、ついで鳳駅地区となる、これらは、すべて売場面積1万㎡クラスの大型店の存在する商業地区である。しかし、購買行動では、堺東地区は泉ヶ丘駅地区の上位というよりも同じランクとして扱われる。泉北ニュータウン住民の堺東地区利用率は、市内でもっとも低く、商業地区の階層として泉ヶ丘の上位は、難波・心齋橋地区と考えられる⁽⁵⁴⁾。

郊外化の進んだ時期の購買行動の変化についてみると、位野木の1954（昭和29）年の調査⁽⁵⁵⁾や隣接都市協議会の1960（昭和35）年調査⁽⁵⁶⁾によれば、洋服、背広・オーバーは、約6割が大阪で購入している。さらに、位野木の調査結果では、大阪通勤者の多い浜寺や上野芝では8割が大阪である。1985年の大阪商工会議所の調査⁽⁵⁷⁾では、堺・高石から大阪への紳士服購入流出は37.0%に下がっている。こうした大都市への強い依存から郊外での充足という動向は、大都市周辺における一般的な地域構造の変化過程を示している⁽⁵⁸⁾。

堺の商業地区別にみると、位野木の1954年調査の洋服購入先では、先の商業地区の状況を反

映し、山之口商店街がもっとも多く、13.3%、堺東は12.4%であった。現在の状況を堺商工会議所の調査結果⁽⁶⁰⁾からみると、宿院・山之口地区は0.4%にすぎず、堺東が24.4%で圧倒的に多く、二番目の泉ヶ丘で7.7%にとどまる。大阪では、難波・心斎橋30.2%、大阪市全体は先の商工会議所の調査結果と近い38.1%の購入率となっている。その他、浜寺・鳳では大阪購入率が高い(46%)。これは、市内の高次商業地区の東に偏った分布とも関係しよう。なお、近年では、紳士服店も含め、郊外道路沿いの立地も進んでいる⁽⁶⁰⁾。

堺市から大阪市への通勤率(対就業者)は、1955(昭和30)年には19.7%であったが、65年には25%をこえ、70年代にはいって人口増加と同様、急激に上昇し、75年には31.9%で最高を示す。しかし、その後、人口は増加率を下げながらも増えつつあるが、通勤率は微減を示し、1985年は、31.1%となる。こうした大阪依存の急速な強化とその停止という動向は、爆発的な人口の郊外化に続き、就業施設の郊外化も進んでいることを、一般的には示している⁽⁶¹⁾。これは、先の購買行動と同様、郊外における地域としての成熟の兆候と考えられる⁽⁶²⁾。堺における人口の郊外化の時期を特徴づけたのは、泉北ニュータウンという大規模な住宅開発であるが、このニュータウン東地区の人口は、1979年がピークで、その後微減している。ニュータウン全体でも、ここ数年、人口16万人台で増加が鈍っており、成熟期を迎えつつあるといえよう⁽⁶³⁾。このように人口変化からは、爆発的な郊外化の終焉が読取れる⁽⁶⁴⁾。したがって現在こそ、どのようなまとまりを有する生活空間として、堺という地域を構成していくか考えておくべき時期なのである。

V ま と め

このように、砂堆という自然条件に国境をはじめとする社会的条件などが加わり、中世界は形成された。近世界は、新たなプランをもとに築かれたが、やはり、自然条件に大きく影響されていた。この近世界の都市景観が、基本的には近代まで続き、中心都市としての都市構造を構成していた。戦後の段丘面・丘陵の住宅開発をはじめとする大阪からの諸機能の郊外化は、住民の生活行動の重心を東に移動する。臨海工業地帯の造成は、堺の多くの住民の生活行動から海岸部を切り離した。また、戦災復興をきっかけとして、旧市街地の都市景観も、生活行動の変化とともに大きく変化した。以上が、小論の考察から明らかにされた堺の都市構造の変化の概要である。しかしまだ、堺全体としての概要を整理したにとどまる。住宅開発の時期による差異、激変を始めつつある商業地区の内部など、さらにミクロな分析を進めるべき問題は多い。

現在、大都市圏の発展過程からみても、空港建設というインパクトの点でも、堺は新たな画期を迎えている。大阪府北部では、国土幹線も含めて交通条件のいいニュータウンの中心地区である千里中央に、ひとつの郊外核が形成された。府南部にも同様の計画はあったが、国土幹線との結節点に欠けることもあり、核は分散した。大阪府の計画における「新都心」は⁽⁶⁵⁾、これまでの「堺駅・宿院」あるいは「中百舌鳥」等、千里中央のように育成されてはいないし、これに加えて上述の堺東・泉ヶ丘といった商業地区も、分散的な郊外核となっている。空港建設により、国際的な結節点が出現する。これまでの計画の「新都心」よりも、さらに南の

りんくうタウンに、ひとつの経済中心が形成されるであろう。わが国では、アメリカ合衆国にみられるような都心に匹敵する郊外核は形成されず、郊外核が分散的なの特徴である⁽⁶⁶⁾。したがって、大阪から空港への通過地点となり、経済的には空港への近接性に一步劣る堺は、別の個性を創造し、他の意味で、生活行動の中心となる努力をすべきであろう。

関西新空港の開港を数年後にひかえ、南大阪ではさまざまな開発や事業プランが進んでいる。そうしたなかで、今後の都市の魅力、吸引力をつくり、都市発展の背景となっていくのは、都市の個性であろう。しかも、その都市あるいはその地域のもつ個性を、展開させるひとつの重要な要素は、都市の個性の空間的な表現であると考ええる。空間的な表現としては、最近建築物からようやく地区レベルでの景観整備という形で、都市整備のなかにも取入れられるようになりつつある。しかし、こうした点の整備ではなく、都市全体のプランのなかにも、面と点と線を結合した、都市を理解する骨格として、目の前に空間的に展開する都市の個性を組込んでいく必要があるように思える⁽⁶⁷⁾。中世以来の著名な都市としての歴史こそ、堺の個性である。まして、堺のように郊外に位置する周辺都市の場合、従来、その多くの住民の生活行動がひろがる生活空間は、居住地周辺と大都市都心、そしてその移動ルートに限られていた⁽⁶⁸⁾。ここから、得られるのは、大都市圏レベルの地域構造の体験的理解にとどまる。しかし、生活行動も多様化しつつある今日、周辺都市住民が、周辺都市の都市構造を理解するてがかりとなる、周辺都市の空間的なコンテクストをつくっていくことが、欠かせないと考える。

〔付記〕本研究には、平成2年度科学研究費補助金（重点領域研究「近代化と環境変化」）「京阪神大都市圏における明治以降の都市化過程のミクロ分析」（研究代表者：山田誠 課題番号02243106）の一部を使用した。

注

- (1) 都市を構成する諸地区の個性は、都市の分析視角として最近建築学で着目されている。鳴海らは、こうした「街のもつ個性」を「空間文化」と呼ぶ。この視角は、後述の Conzen らの歴史地理学のプランユニット分析などとも共通するものである。鳴海邦碩・橋爪紳也編著『商都のコスモロジー—大阪の空間文化—』TBSブリタニカ、1990、7頁。小林健太郎「歴史的集落のプランユニット分析(1)—滋賀県多賀町および甲賀町・甲南町の事例—」滋賀大学教育学部紀要 人文・社会・教育科学、36、1986、1—10頁。水津一朗『景観の深層』地人書房、1987、32頁。
- (2) 水津一朗『地域の構造』大明堂、1982、46頁。
- (3) Conzen, M. R. G., The Plan Analysis of an English City Centre, in Whitehand, J. W. R., ed., "The Urban Landscape: Historical Development and Management", IBG Special Publication 13, 1981, P.25
- (4) Lynch, K., The Image of the City, 1960, 丹下健三・富田玲子訳『都市のイメージ』岩波書店、1968。
- (5) 陣内秀信は、土地区画を「都市組織」と呼び、「われわれの文化的・生活的な、また歴史的な経験の継承者として現代の都市に刻み込まれている」と位置づける。これは、歴史地理学の視点ときわめて近い。陣内秀信『都市を読む*イタリア』法政大学出版局、1988、7頁。矢守一彦『都市プランの

- 研究』大明堂，1970。小林健太郎『戦国城下町の研究』大明堂，1985。足利健亮『中近世都市の歴史地理』地人書房，1984。
- (6) 前掲(2) 24頁。
- (7) 陣内秀信『東京の空間人類学』筑摩書房，1985。
- (8) 千田稔『埋もれた港』学生社，1974，41-44頁。
- (9) 日下雅義「記紀・万葉に自然を読む」地理30-5，1985，36-44頁。同「古代の『住吉津』について」，古代を考える会編『藤澤一夫先生古稀記念 古文化論叢』，1983，395-409頁。
- (10) 山澄元「堺大絵図に関する地誌的考察」『元禄二年己巳歳堺大絵図 解説』前田書店，1977，54頁。
- (11) 池野茂「歴史的都市堺市街の自然的基盤」桃山学院大学 人文科学論集25-2，1990，158-159頁。
- (12) 前掲(10)
- (13) 段丘・砂堆と海水面変動による地形形成の関係については、高石市史に詳しい。『高石市史 第1巻本文編』1989，9-19頁。
- (14) 拙稿で1975年頃までの住宅開発の展開を説明している。藤井正「都市と住宅」藤岡謙二郎編著『都市地理学の諸問題』大明堂，1982。
- (15) 『堺市史 続編第1巻』720-778頁。池浦正春「新田仲間請負新田の一事例—泉州土師新田の場合—」人文地理7-5，1955，54-66頁。
- (16) 関西土地会社が経営。設計・経営にあたって、欧米や田園調布を見学させたという。『登美丘町史』1954，300-301頁。大阪都市住宅史編集委員会編『まちに住まう 大阪都市住宅史』平凡社，1989，353-354頁。
- (17) 『改訂版 日本地理風俗大系 近畿地方』誠文堂新光社，1938，183-199頁。とくに第1表(194頁)と第7表(199頁)。
- (18) 大阪南部では浜寺が大きい、一口100坪以上というのは、阪神間では多数みられる。阪神の出来島の住宅地では500坪以上(ただし居住戸数0)、阪急の東豊中経営地や雲雀丘住宅地などは300坪以上である。
- (19) 日下雅義「交通および地形条件からみた大阪都市圏の住宅適地」、『地域と交通』大明堂，1975，193頁。
- (20) 服部昌之『律令国家の歴史地理学的研究』大明堂，1983，397-399頁。足利健亮『日本古代地理研究』大明堂，1985。
- (21) 朝尾直弘「絵図の背景」前掲(10)『堺大絵図解説』47頁。水田義一「堺と寺内町」藤岡謙二郎編『講座考古地理学第3巻 歴史的都市』学生社，1983，67頁。
- (22) 前掲(21)朝尾45頁。
- (23) たとえば、三浦周行や前掲(11)の池野茂は、最初堺とよばれた場所として、熊野街道の想定される段丘端付近の浅香山のあたりを考え、砂堆上への都市形成にともない、海岸部にその地名が移ったとする。また、三浦圭一は、堺の町で山口筋を通った熊野街道から、大道(紀州街道)への幹線の変化をも想定するが、中世界について、近世の市街と同程度の広がり、街路網を前提に考察した点に問題があろう。三浦周行『大阪と堺』岩波書店。三浦圭一「文献からみた和泉の古道」『歴史の道調査報告書 熊野・紀州街道 論考編』大阪府教育委員会，1987，144頁。
- (24) 伊藤毅や宮本雅明が、京都や博多、尼崎を論じ、そして堺も同様に、それぞれ堀をめぐるした境内や門前からなる複合的・多核的な都市構造を考えている。伊藤毅「中世都市と寺院」、宮本雅明「空間志向の都市史」、高橋康夫・吉田伸之編『日本都市史入門Ⅰ 空間』東京大学出版会，1989。宮本雅明「堺」同上編『日本都市史入門Ⅱ 町』東京大学出版会，1990，218-219頁。

- (25) 「堺環濠都市遺跡」『日本歴史地名大系28大阪府の地名』平凡社、1986、1247頁。近世堺の北と南が異なる性格をもつ点は、朝尾も触れている。前掲(21)朝尾45頁。また、最近、宮本は遺跡の土地区画を、3方向に整理している。前掲(24)「堺」219頁。
- (26) 金田章裕先生の御教示による、なお、中世末には、全体を囲む環濠が形成されたと考えられる。
- (27) 前掲(21)朝尾45頁。山澄91,92頁。
- (28) 近世の町とは異なる建築物の方位と寺域西南を限る堀割の存在。前掲(10)山澄132頁。
- (29) 陣内秀信は、近世以前の内港システムをもつ都市の構造を、内外の都市について比較・分析している。そのなかで、たとえばヴェネツィアなど、地形や都市構造について、中世界に共通する点もあり、都市構造のなかでの水路の役割と港湾システムを検討する上で、参考になるかもしれない。陣内秀信「『水の都』の空間構造—アムステルダム、ヴェネツィア、蘇州、東京の比較都市—」東洋文化69、1989、47—85頁。
- (30) 池野茂は、市街地内の堀割には、他に排水機能と寺内町的な防御機能を兼ねた可能性を指摘する。前掲(11)168—172頁。
- (31) 前掲(21)。朝尾は、その近世界の都市プランで、街路の方位が中世と異なる理由を、先の地形条件の活用説や遠見遮断とする考えも示している。
- (32) 中世的四辻制から南北6筋の近世的町組に、元禄4年頃再編されたという。前掲(10)山澄80—81、85頁。また、町の四隅には、東西の道路に面した北あるいは南向きの屋敷が、プランとしてはあったと山澄元は想定する。これは京都の天正地割り地区で、新街路との交差点の東西道路に面した屋敷区画を連想させる。同97—99頁。
- (33) 山田誠「日本の都市システム」山口岳志編『世界の都市システム』古今書院、1985、11頁。
- (34) 明治8年の人口では、摂河泉3国で、大阪の27万2千人につぐ3万6千人となっており、兵庫・神戸をあわせた3万6千人とともに、第2ランクの都市となっている。陸軍参謀本部編『共武政表—明治8年版—』青史社、1976。
- (35) 青木伸好『地域の概念』大明堂、1985、258—264頁。
- (36) 藤井 正「都市地理学における大都市圏研究の再検討」、京都大学文学部地理学教室編『空間 景観イメージ』地人書房、1983、55頁。
- (37) 堺市から大阪市への通勤通学流出率は6.4%、浜寺町は13.2%、高石町は14.4%である。なお、流出率は、「有業者及学校通学者」にしめる大阪市への「従業又は通学の為の日々移動人員」の割合を示す。内閣統計局『昭和5年国勢調査報告 第3巻上』および『同 第3巻下』。
- (38) 住吉区から他の市区町村への流出は、合計で28,050人おり、そのうち堺市へは1,262人が流出している。住吉区からの流出では、最大の流出先が東区の5,138人、つぎに浪速区の3,491人、以下2千人台4区、千人台3区、千人未満3区となっている。一方、堺市への流入市区町村のうちで、住吉区は最大の流入者数である。他に500人をこえる堺市への流入がみられるのは、西成区、浜寺町、百舌鳥村の3区町村となる。
- (39) 前掲(35)青木伸好266—269頁。
- (40) 次の商業調査書と昭和10年国勢調査より算出。大阪府『商業調査書 昭和十年』1938。
- (41) 『堺市史 第3巻』1930、807—811頁、823—829頁。なお、堺市史では、1892(明治5)年の町名表では「丁目」だが、1894(明治7)年の大区小区制の表では、「目」がなくなり「丁」だけになっている。現在の堺市の住居表示は丁のみである。同813—818頁。
- (42) 前掲(41)堺市史。1091頁。
- (43) 堺市『復興区画整理史』1966、6頁。

- (44) 天野光一・河合淳「戦災復興街路の計画設計思想に関する研究」都市計画論文集23, 1988, 511-516頁。
- (45) 前掲(43)
- (46) 前掲(4)
- (47) 位野木寿一「堺市の都市再編成一戦後の復興期の場合一」大阪教育大学紀要17(第II部門), 1968, 第5図。『位野木寿一地理学論文集一大阪とその周辺一』位野木寿一先生退官記念事業会, 1975, 所収。与謝野晶子の生家跡の石碑は、現在は整備されて、大道西側の歩道上にあるが、整備前は大道中央を走る阪堺線の線路脇にあった。これは拡幅前の大道西側の道路端を示したという。
- (48) 前掲(47)
- (49) 位野木寿一「戦災都市界における商店街の変貌」大阪学芸大学紀要7, 1958。
- (50) 前掲(49)
- (51) 藤井正「神奈川県における近年の小売商業機能の立地変動」, 水津一朗先生退官記念事業会編『人文地理学の視園』1986, 637-647頁。
- (52) 『堺市史 続編第3巻』1972, 904-905頁。『都市交通年報』1988。
- (53) 商業集積地区別の年間商品販売額による。堺市『堺の商業』1987。
- (54) 堺地域商業近代化委員会『堺地域 商業近代化地域計画報告書(基本計画)』1986, 69頁。
- (55) 位野木寿一「商圈からみた衛星都市堺」大阪学芸大学紀要14, 1965。
- (56) 阪神都市協議会『市民生活からみた阪神都市圏』1960, 69頁。
- (57) 大阪商工会議所『大阪都市圏住民の買物行動-昭和60年版-』1985, 124頁。
- (58) 藤井正「京阪神大都市圏における小売商業機能の立地変動-大都市圏の構造変化の一局面-」人文地理35-5, 1983, 18-40頁。
- (59) 堺地域商業近代化委員会『堺地域 商業近代化地域計画報告書(基本計画) 資料編』1986, 29頁。
- (60) 国道26号線に沿う商業地区形成の報告もある。日本不動産鑑定協会近畿会『郊外ロードサイド-店舗進出と地価-』学芸出版社, 1990。
- (61) 藤井正「大都市圏における中心都市通勤率の低下現象の検討-日常生活圏の変化との関連において-」京都大学教養部 人文31, 124-154頁。
- (62) 藤井正「大都市圏における地域構造研究の展望」人文地理42-6, 1990, 40-62頁。
- (63) 『堺市統計書 昭和63年版』22-23頁。
- (64) 急激な郊外化が展開していた時期の堺における人口の動向については、次の分析がある。荆木守季「都市化による地域変質-人口現象からみた堺市-」大阪教育大学地理学報12, 1973, 60-68頁。
- (65) 1960年代の『大阪地方計画』では、「新大阪駅周辺」、「弁天町駅周辺」とともに、「堺中心部」が「業務センターとして育成し、副都心または新都心としての地帯形成をはかる」と位置づけられている。なお、この堺中心部とは、堺駅・宿院であり、堺東と三国ヶ丘は、これを補完する新規造成業務地と分類されている。大阪地方計画専門調査委員会『大阪地方計画1962-大阪地方計画専門調査委員会 第1次報告-』1962, 21-22, 61頁。『大阪地方計画-大阪地方計画専門調査委員会 第2次報告-』43頁。後者は、片寄によれば、1967年にまとめられたとする。片寄俊秀『実験都市』社会思想社, 1981, 53頁。ただし、大阪府立大学附属図書館には、1966年3月に受入れされているが、奥付はない。
- (66) 前掲(62)
- (67) 大小路シンボルロードは、旧市街地内の軸線となろう。しかし、旧市街地と郊外との間に、意味付けされたアクセスが必要である。

(68) 荒井良雄「圏域と生活行動の位相空間」地域開発253, 1985, 45-56頁。