

4 大阪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

水内俊雄

I はじめに

本稿は、第二次世界大戦以前に開発された大阪都市圏における郊外住宅地の分布、その立地パターンやプロセス、開発の主体、およびそのフィジカルな特質を考察するものである。郊外住宅地の出現は、日本の都市形成史をひもとく上で重要な歴史的意義を有している。都市外延部である郊外ということばの登場は明治末期に見ることができるが、この表現には、新たな社会現象の空間的反映として以下のような意義を見出せると考えられる。

第一に、電鉄会社、土地会社、住宅会社を中心とした、郊外という新たな空間の開発主体の登場である。そしてこうした経営主体は、新たに登場したホワイトカラーを中心とするアッパーミドルクラスあるいはミドルクラスをターゲットにして、不動産開発という新しい企業の行動様式を生み出す。そうした行動様式を生み出した意義をまず強調したい。また、電鉄会社の沿線開発による、いわゆる地域支配の問題として語ることも可能であり、戦後の日本の都市開発の特徴を語る上で重要な歴史的出発点として郊外住宅地を位置付けることができよう。

第二に、個人の行動の問題として、郊外住宅地はその立地としては既成市街地から離れ、主に鉄道を中心とした大量輸送機関で都市中心部に結びつけられたのであるが、ここに通勤、通学という行動様式を生み出し、またベッドタウンという職住分離の戦後日本の生活スタイルの根幹を決定づけたともいえる。

第三に、郊外住宅地は、ある程度以上の敷地が買収され、一定のプランニング

を施された一団地という、今までにない住空間として登場する。また、器としての住宅は、洋風、和洋折衷の様々な建築様式を有しつつも、ゆとりのある敷地に建築され、既成市街地の町屋を中心とする住宅とは明らかに異なる建築形態を有するものでもあった。これは周囲の景観とは明確に異なる、排他的な新たな都市景観の誕生であるということも強調できよう。もちろんこうしたフィジカルな特質は、地域コミュニティの創造という意味で郊外文化を生み出す基盤ともなり得たし、沿線文化としての郊外文化、たとえば阪急文化などに代表される生活様式も登場させたといえる。

このように郊外という表現自体、社会的・文化的意味付けが与えられ、また歴史的な意味を持つ中、既成の研究成果の紹介と位置付けについては、筆者は郊外住宅地研究の地理学研究の中での意義を、場所や景観概念との関わりの中で、大阪狭山市の戦前期開発の郊外住宅地の形成を一事例にして論じた¹⁾。本稿では大阪都市圏全体の郊外住宅地を考察の対象として、その分布、開発の拡散プロセス、規模やフィジカルな形態の特徴などの分析を通じて、その全体像を明らかにする作業を行うことにする。専ら分布論的、形態的な考察であり、上述した三つの意義を検証する作業の、住建築意匠やコミュニティ形成、経営史などの問題を語る出発点となる情報提供を行うことを目的としている。

では、本稿で取り上げる郊外住宅地をどのように指定するかを考えてみたい。基本的には、電鉄会社や土地住宅会社の経営による、ある程度の規模の開発敷地の中で、街路網を中心にしたプランニングを有した集合的な土地住宅分譲事例をその典型と指定する。

この大阪都市圏においては、1910年より分譲販売を始めた箕面有馬電軌による池田室町住宅地がその最初の事例とされることは周知の事実である。しかし郊外住宅という一建築物の観点からすれば、たとえば高所得、高学歴のアッパーミドルクラスが居住する都市外延部に立地した庭付一戸建てであれば、郊外住宅ということになるし、それらがいくつか集中的に立地すると郊外住宅地とみなすことができる。人口規模の小さい地方都市ではそうした事例が大半であるし、大都市でもこうした事例は多く見られる。大阪都市圏においても明治中期から別荘的

な利用形態としての郊外住宅が、当時の大阪市の南郊の天下茶屋や帝塚山、東郊の桃山などに見られたし、官有鉄道ぞいの阪神間の住吉、南海鉄道ぞいの浜寺にも、個々に進出してきた郊外住宅の事例を見出すことができる。しかし本稿では、都市外延部の住宅開発であっても、別荘を含めて、集会的開発ではない自然発生的で個人的な住宅建設の事例は、明確に一団地を形成しておらず、同定も困難であるという理由で、郊外住宅地としての考察対象からは一応除外することにした。

一方、プランニングが施された一地区という観点からは、耕地整理、土地区画整理事業施行地区の大部分において、上物としての住宅建築についてはコントロール外にあったが、郊外住宅地と類似した景観を有する事例を指摘することができる。耕地整理、土地区画整理は日本の都市の基盤形成において最も有効な整備手法であったし、大阪都市圏でも前史である宅地開発目的の耕地整理を含めて、多くの矩形状の街区を都市外延部に登場させた。芦屋、西宮、伊丹、豊中、大阪市内の帝塚山や堺などの民間組合施行の土地区画整理、耕地整理事業地区では、景観的には郊外住宅地と見分けがつかない都市空間が生まれている。本稿では土地区画整理事業の施行主体が土地住宅分譲まで行なった事例を考察対象に含めたが、事例は少数となっている。

しかし、住宅会社や土地会社の経営であっても、その経営地が散在している場合は、一団地を形成していないという理由で考察対象からは取りあえず除いている。また、給与住宅としての社宅、あるいは公営住宅地や、住宅営団住宅地といった公的部門による住宅地開発は、ミドルクラス以下、主にローミドルクラスをターゲットに新たな集合住宅地を用意したという点では特筆される。こうした住宅地は貸家販売が中心となり、大阪市内域に立地した郊外住宅地と限りなく近い景観を有するが、公営の集合住宅地や社宅については稿を改めて論じてみたい。

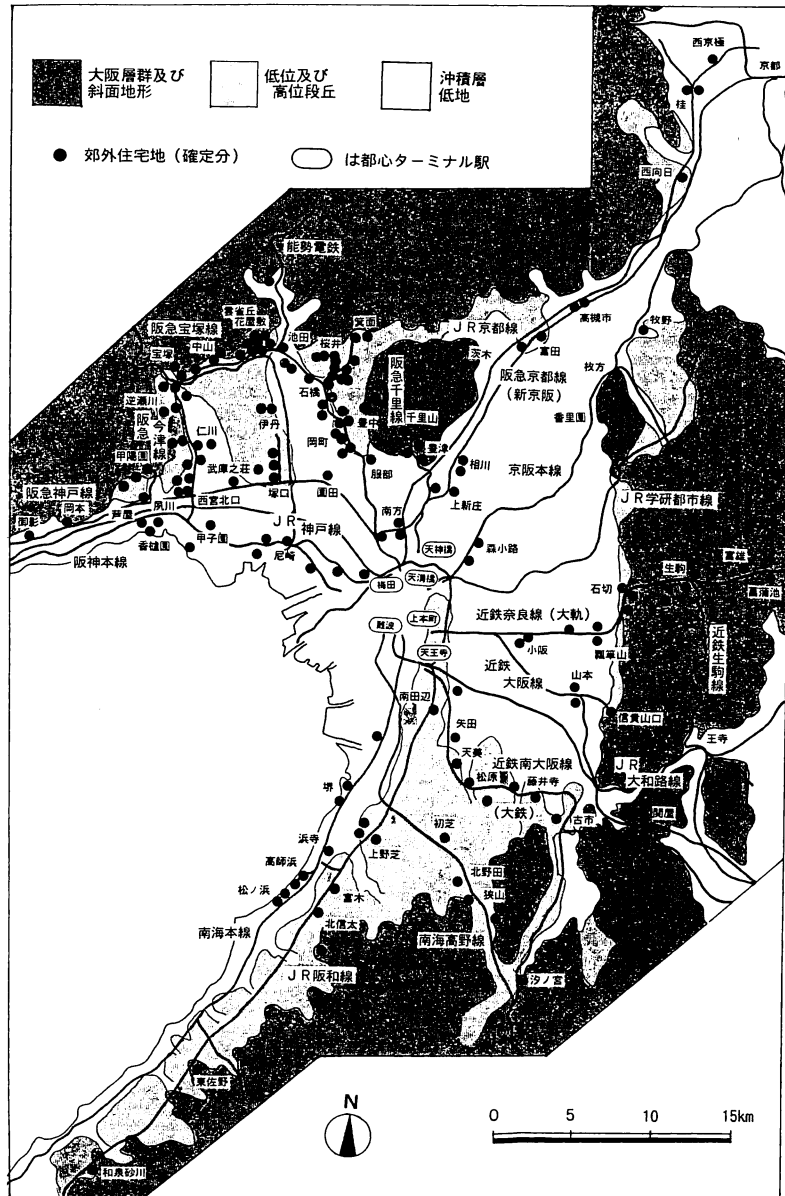
II 郊外住宅地の立地とその分布の特質

このような定義にもとづき大阪都市圏において、郊外住宅地がいつどこでどのように開発され、同じ大阪都市圏の中でも地域によりどのような郊外住宅地の特

質がそれぞれ見られるのかといった考察を最初に行なってみたい。第1表は、1910年経営開始の池田室町の最初の事例から、戦前・戦時期1945年までに経営された、あるいは経営予定であった郊外住宅地を、線名、最寄駅名、都心駅からの距離、住宅地名、経営面積、経営開始年の内容で一覧にしたものである。郊外住宅地の対象は、大阪市を起点とする鉄道沿線で、神戸市以西、京都市以東、京都奈良間の事例を除いた範囲に設定している。第1表ではそれらを阪神本線から時計回り沿線別に、当時の都心ターミナル駅から近い順に配列している（阪急千里線・京都線は天神橋筋6丁目、京阪本線は天満橋、近鉄奈良線・大阪線は上本町、JR大和路線は天王寺を都心ターミナル駅としている）。鉄道線名、駅名は現在の線名、駅名で表示しており、近接駅が統合されたり、阪神国道線・北大阪線、南海平野線など廃線になった沿線の住宅地に関しては、より近い鉄道線駅に最寄り駅を変更している。

既に川名ほか²⁾によって、経営開始年と経営面積を列挙した郊外住宅地経営地一覧表が作成されている。これは雑誌『建築と社会』1937年7月号所収の、1936年6月の調査になる「大阪府下に於ける住宅経営地調査表」に加えて、電鉄会社の社史などで大阪府以外の事例も集めて作成されたものである。また1938年2月印刷の『改定版日本地理風俗大系 近畿地方』（誠文堂新光社）所収の、1935年頃の調査と思われる「大阪市の郊外住宅地」の項の付表も、阪急神戸線や伊丹線沿線の事例が欠落しているものの、かなり広範囲に郊外住宅地の事例を集めている³⁾。

第1表には、この3種類のデータを基本に、さらに既成の研究や各市史町史、社史、新聞などを利用して、上述の定義に従った1945年までに開発された郊外住宅地を一覧表として掲げている。各住宅地の経営面積や経営開始年、あるいは経営主体については『建築と社会』、それ以外については川名ほか⁴⁾の掲載するデータを採用したが、特に経営面積や開始年の数値については十分な吟味を経たものではない。また『日本地理風俗大系』で採用されている郊外住宅地の中には、貸家中心の住宅地、ローミドルクラス向けの低廉な一戸建て中心の住宅地、あるいは販売住宅が拡散している場合もいくつか見られ、本稿における郊外住宅地



第1図 郊外住宅地(確定分)の分布および土地条件図

地名は主要な現駅名、鉄道線は現在名、鉄道網は1935年当時(路面電車、地下鉄などは省略)、土地条件図は簡略化して描いている

の定義に該当しない事例となるが、明確な線引きが困難なため、リストアップされているすべての郊外住宅地を採用した。

経営面積、経営開始年、経営主体の数値や名称については、『建築と社会』(「建社」)、川名ほか(「川名」)、『日本地理風俗大系』(「地理風俗」)の3文献を基本に、数値・名称を採用した場合には、その出典のカラムに「●」を、掲載はあったが数値などを採用しなかったか、あるいは数値が不明になっていた場合には「○」を付してある。また上述の3者の出典以外の場合は、「その他」のカラムに記号が付されるが、「●」の場合には、社史、地方史や研究論文などから数値・名称を引用している。「△」はその大部分が「大阪朝日新聞」の広告などから取捨選択したものであるが、経営主体は判明するが、経営面積や経営開始年については大部分確定が困難な場合が多い。したがって、本稿では以降「●」がカラムに記されている住宅地については「確定分」165ケース(経営面積確定156、経営開始年確定122、両者とも確定113)と称し、「△」の場合には「未確定分」(111ケース)と称し、考察を進めることにする。ただし276ケースを記載している第1表は作業段階の表であることを断っておく。第1図は確定分の分布をプロットしたものである。

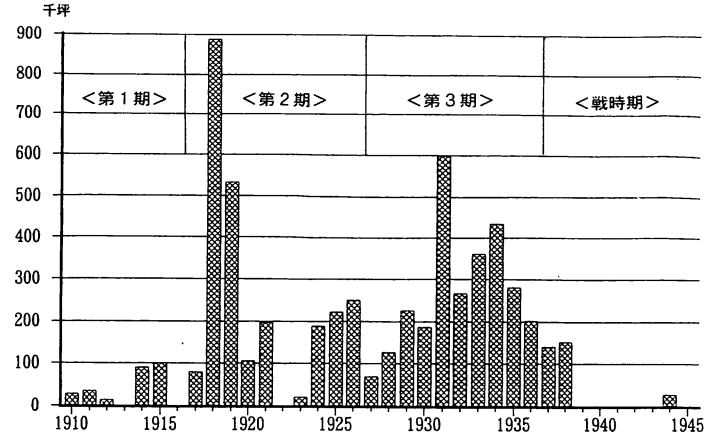
1) 経年的特徴 まず住宅地の経営開始年について、「確定分」122ケースのみの考察になるが、第2図のように、第1期は、明治末期から大正初期(1910~16年)頃の箕面有馬電軌(現阪急宝塚線・箕面線)のパイオニア的な住宅地開発に端緒を發した、沿線での開発スタートの時期であった。電鉄会社の直営によって住宅地開発を室町を筆頭に、桜井、豊中第1、服部で手掛けはじめたが、同時に、地元の岡町住宅(株)や鶴之荘住宅(株)、阿部元太郎(雲雀丘(日本住宅)の前身)らによる阪急宝塚線・箕面線沿線の豊中、箕面、池田、川西での中規模開発も出現する。

第2期は、大正中・後期(1917~26年)で、1924年の7事例を除き、年に2、3地区の開発ペースであったが、阪急宝塚線に加え、阪急神戸線の西宮北口以西、今津線では甲東園(1923年)、伊丹線では稲野(1924年)などで相次いで住宅地開発が勃興しはじめる。いわゆる阪急文化の培養空間が姿を現しはじめる時期で

第2図 沿線別にみた郊外住宅地(確定分)の経営開始年

路線名	第1期		第2期		第3期		戦時	戦後											
	1910-1912	1913-1916	1917-1919	1920-1924	1925-1929	1930-1933			1934-1936	1937-1939	1940								
阪神本線	北塚				御子旗 藤原寺														
JR神戸線					御子旗 藤原寺														
阪急神戸線					御子旗 藤原寺														
阪急今津線					御子旗 藤原寺														
阪急宝塚線	御子旗 藤原寺				御子旗 藤原寺														
阪急千里線					御子旗 藤原寺														
JR京都線					御子旗 藤原寺														
京阪本線					御子旗 藤原寺														
JR学研都市線					御子旗 藤原寺														
近鉄奈良線					御子旗 藤原寺														
近鉄大阪線					御子旗 藤原寺														
JR大和路線					御子旗 藤原寺														
近鉄南大阪線					御子旗 藤原寺														
南海高野線					御子旗 藤原寺														
JR阪和線					御子旗 藤原寺														
南海本線					御子旗 藤原寺														
その他					御子旗 藤原寺														
箇所数	1	2	1	0	2	3	0	2	7	3	2	4	9	9	7	3	5	0	1

住宅地名は最初3文字のみ記載、詳しくは第1表参照のこと

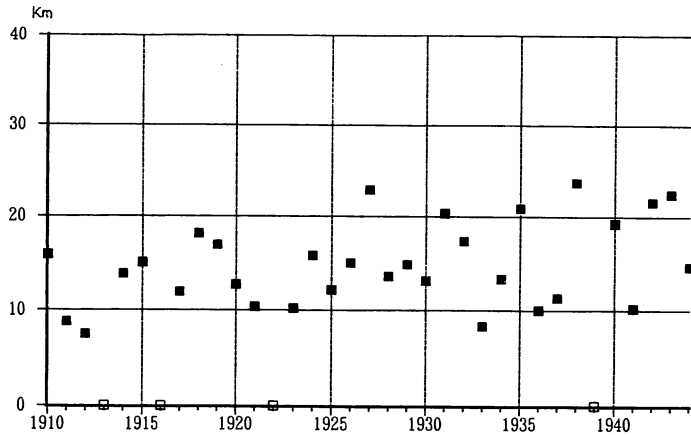


第3図 年別にみた経営総面積(確定分)の推移

縦軸：経営面積(単位千坪)，横軸：年

ある。また、後発として開業する電鉄会社も相次いで郊外住宅地経営に参画する時期に当たる。上述の阪急神戸線の1920年開業、阪急今津線の1921年開業に加え、他に大軌(大阪電気軌道：現近鉄奈良線、1914年開業)沿線の小阪、北大阪急行電鉄(現阪急千里線、1921年開業)沿線の千里山、大鉄(大阪鉄道：現近鉄南大阪線、1923年阿倍野橋まで開業)沿線の藤井寺などの住宅地開発、1910年開業の京阪本線沿線の森小路、香里園、そして電化されていた南海(現南海本線、1911年に全線電化)沿線の浜寺付近にも、既存の別荘に加えて郊外住宅地が登場するなど、大阪都市圏全般に拡散するかたちで、代表的な郊外住宅地が出現しはじめた時期と考えられる。

第3期は、開発数が一挙に増加する時期であり、1934、35年のそれぞれ9ケースを最高に昭和ひとけた年代、1927年から1936年まで、多くの郊外住宅地が供給された時期に当たる。阪急宝塚線・箕面線を中心に、阪急今津線、神戸線に数多く開発される構図に変化はないが、新京阪線(現阪急京都線)や千里線での開発が、新京阪の開業(1928年)の後に急速に進み、また1929年の阪和電鉄(現JR阪和線)の開業も沿線の開発を新たにうながした。開発が最後まで見られな

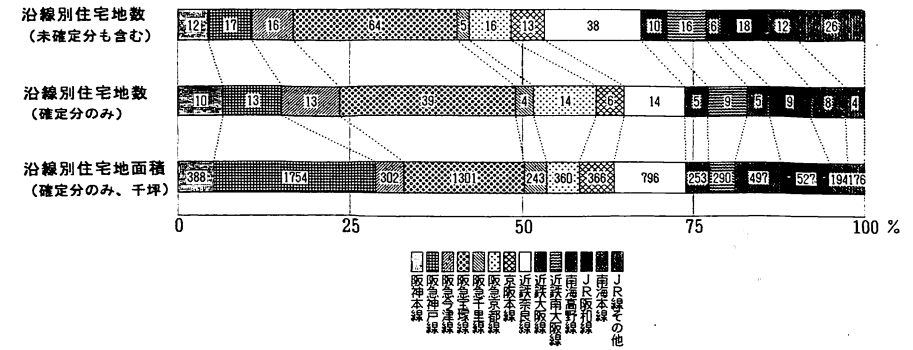


第5図 年別にみた郊外住宅地の都心駅からの距離の推移
縦軸：都心駅からの距離 (km)，横軸：年，全平均=14.9km

かったというのが実状であったようであり、1942年以降は大規模な郊外住宅地開発はほぼストップした。郊外住宅地の供給は第3期がピークであったと考えられる。

一方、郊外住宅地の立地場所の推移について、経営開始年毎の住宅地の都心ターミナル駅からの鉄道距離平均の推移を表した第5図からは、122ケースで都心駅からの14.9kmという立地距離平均を得る。この点に関しては沿線別の考察の項で後述するが、戦前期の郊外住宅地は、15km圏、すなわち甲子園や西宮北口、池田、石切、浜寺といった都心に近接した地域に立地したという事実を確認しておきたい。経年的には、第5図ではわずかに右上がりの傾向を示しており、立地が遠距離化していった事実を見て取れるが、それほど顕著な傾向とは言えない。

2) 沿線別特徴 次に沿線別の特徴を考察してみる。経営個所の「確定分」のうち153ケースについてみると、第6図中段図のように阪急宝塚線・箕面線沿線が最も多く、総数の4分の1に当たる39ケースを占めている。阪急神戸線、今津線を含めると全体の42%が、いわゆる阪急平野と呼ばれる宝塚沿線から阪神間に分布していることになる。また京阪沿線、特に淀川北岸の新京阪の阪急京都

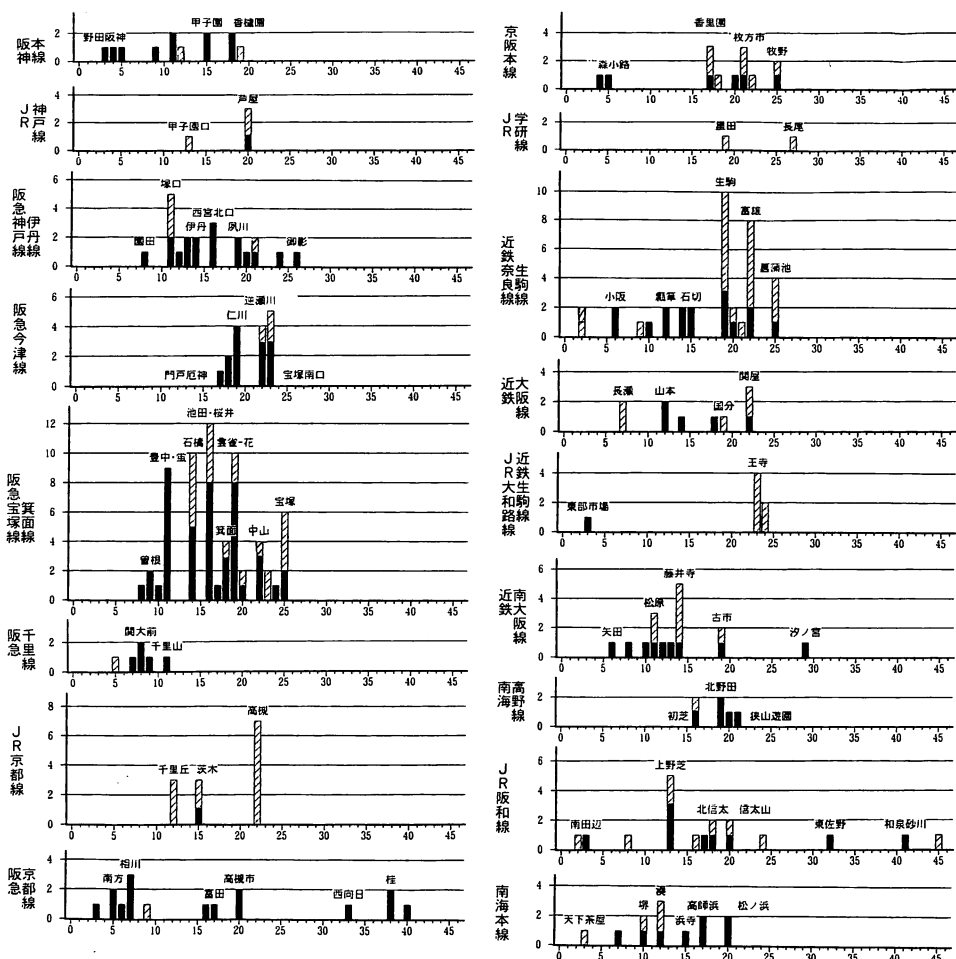


第6図 沿線別にみた郊外住宅数および住宅地面積
各段は100分率に長さをそろえている

線、千里線でも12%を占め、戦後の阪急傘下の路線で見ると、実に半数以上の54%強が戦後の阪急沿線に当たる部分に立地したのである。以下、量的には近鉄奈良線、阪神本線、近鉄南大阪線、JR 阪和線の順に立地が見られる。近鉄大阪線や南海高野線では立地数が少なく、阪和線を除く他のJR線に至っては非常に少ない立地となっている。

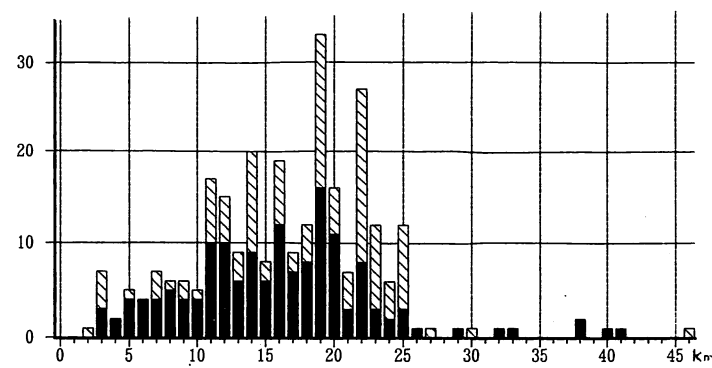
この傾向を「未確認分」もあわせて269ケースで考慮すると、第6図上段図のようにいくぶん異なったものになる。阪急宝塚線沿線は相変わらず4分の1の立地数を数え、神戸線、今津線を含めて3分の1強の36%、当時の新京阪の分を合わせると44%となり、すべての阪急沿線トータルでは若干比率が「確定分」だけの場合より低くなる。これはその他のJR線、近鉄奈良線での大幅な立地数の増加によるものである。JR線では京都線の茨木、高槻、大和路線の王寺での開発が目につき、近鉄奈良線では生駒、富雄、そして生駒線沿線の開発分が大幅に加わる。

経営面積(計7,446千坪)で見ると、第6図下段図のように広大な甲陽園や苦楽園がカウントされるため阪急神戸線だけでほぼ4分の1近いシェアをもち、それに宝塚線・箕面線が続く形になり、今津線との3線あわせて45%を占める。やはり新京阪分を合わせると53%強と、面積においても半分以上が現在の阪急沿線によって占められていることになる。続いて、富雄などに広大な分譲予定地



第7図 沿線別距離別にみた郊外住宅地の立地
縦軸：経営個所数，横軸：都心駅からの距離 (km)，黒：確定分

を有していた近鉄奈良線が10%，泉が丘，砂川といったやはり大きな分譲予定地を持っていたJR阪和線が7%で，面積では近鉄大阪線と南海本線のシェアは低く，その他のJR線にはほとんど郊外住宅地の開発が行われなかったことが如実にかがえる。



第8図 距離別にみた郊外住宅地の立地
縦軸：経営個所数，横軸：都心駅からの距離 (km)，黒：確定分

第7図は沿線別に都心駅からの距離でもって最寄駅別に郊外住宅地数を棒グラフ化したものである。塗り潰し部分が「確定分」に当たる。それをまとめて図化したのが第8図に当たる。距離別の立地でみると，第8図が示すように最大の特徴は，10 km までは比較的その立地数は少ないが，10 km から 25 km の距離ゾーンに大部分の郊外住宅地が集中して立地する点であり，そして 25 km を超えると立地は激減し，最遠で 45 km を立地の限界としていることである。

この 10 km ラインは，甲子園，塚口，豊中，千里山，瓢箪山，山本，松原，上野芝，堺の各駅周辺に住宅地が立地する地点に相当する。すなわち，大阪市域の既成市街地が途切れ，田園風景が車窓から展開しはじめて間もないラインであり，郊外地区への入り口に当たる地点である。この 10 km ライン未満の住宅地では，園田，曾根，関大前，小阪，南田辺各駅周辺に立地する定義にかなった郊外住宅地に加えて，阪神の大阪市内経営地，南方，相川，森小路，東部市場，矢田，住之江各駅に見られる，貸家形式の賃貸部分を相当有している住宅地も含まれている。大阪市の市街地拡大前線の中に程なく取り込まれてゆく地区であり，郊外住宅地としての性格を早晩失ってゆく傾向にもあった。

その外延の 10~25 km ゾーンへの集中の大きな要因は，何度も触れる阪急宝塚・箕面，今津，神戸3線の，当該ゾーンの駅周辺に郊外住宅地が集中立地し，

かつ終着駅の宝塚が 25 km に位置していることにある。特に豊中、桜井、雲雀丘花屋敷、石橋、仁川の各駅には「確定分」だけで数カ所以上の住宅地の立地がみられ、この 3 線に囲まれる当該ゾーンに属する今津線の小林駅を除くすべての駅周辺に郊外住宅地が、しかも 1 駅周辺に数カ所以上開発されるケースがほとんどであったことになる。

この 25 km ラインは、京阪本線、近鉄奈良線、同大阪線でもそれぞれ牧野、菖蒲池、関屋駅などといった当該沿線の郊外住宅地の立地限界となっている。その他の阪神本線、近鉄南大阪線（小規模な汐ノ宮を除いて）や南海高野線、南海本線は 20 km ラインが最遠立地となっている。戦前期における郊外住宅地の立地の範囲として、20～25 km、通勤乗車時間にして 20～30 分のラインをひとつの限界点とみなすことができる。例外的に阪急京都線や JR 阪和線のように 40 km 前後まで開発前線が伸びている沿線も見受けられるが、前者の場合は京都市の郊外住宅地としての位置付けがあるし、この当時における遠距離立地は昭和初期の開業で高速運転が可能であったことにも起因していよう。

駅毎の立地数については上述の阪急 3 線と比較して少なくなっており、その他の沿線では 1 駅に 1 カ所の郊外住宅地が立地するのが典型であり、多くても近鉄奈良線の生駒や JR 阪和線の上野芝の 3 カ所であり、阪急 3 線ほどの集中的な立地は見られなかったといえる。

「未確定分」を含めて考察すると、第 7 図棒グラフの斜線部にあたるが、大部分は土地買収が終了してその後土地販売を手掛けはじめた昭和 10 年代前半(1935～41 年)のケースに相当する。1937 年からの戦時統制経済のもと、建坪統制もかかりはじめ、1942 年以降は郊外住宅地の開発にブレーキがかかり、郊外での住宅開発は住宅営団や企業社宅に取ってかわられる。したがって「未確定分」の実際の開発状況は、住宅地個所にカウントされても戦前期には実際にほとんど建築されなかった事例も多く見受けられたため、あまり進捗していなかったと推察される。

しかしながらこの「未確定分」に関してはいくつかの特徴を見出すことができる。第一に、1935 年前後に部分的に電化されていった現 JR 京都・神戸線沿線

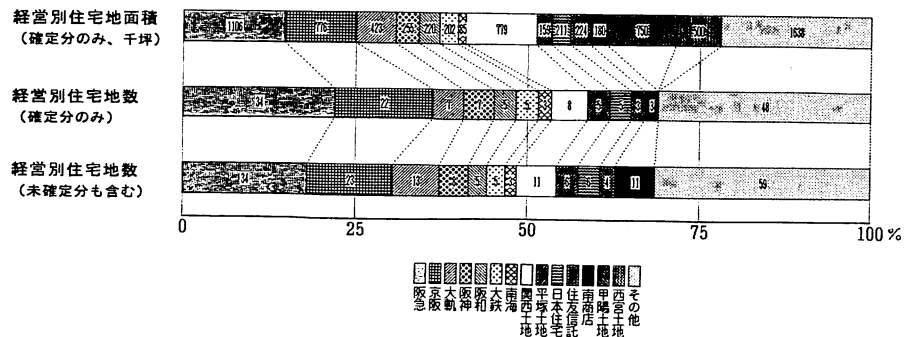
での急速な郊外住宅地の進出であり、第二には、京阪枚方方面や JR 学研都市線沿線への軍需工場進出に伴う民間の郊外住宅地の出現であり、第三には、既に郊外住宅地の進出がみられた地区で、まだ開発可能な地区を有する地区への住宅地の更なる進出である。

第一の点に関しては、1934～37 年にかけての JR 京都・神戸線の京都一明石間の電化と、電車によるフリークエント運行の開始が決定的であり、西側では芦屋で、東側部分では千里丘、高槻駅周辺で多くの開発が企画され、進行しはじめる。芦屋の場合は最寄り駅が阪急線から JR 線に移行した、大阪都市圏では最も成熟した郊外住宅地である六麓荘のケースが見られるが、千里丘、高槻の場合は純然たる新規開発であった。分譲戸数はわずかであったようであるが、戦後の住宅地開発の基盤となったことは事実である⁶⁾。

また、1941 年以降に電化が予定されていた JR 大和路線の王寺駅周辺にも集中的に住宅地開発が企画されるが、電化が実現せず、実際の住宅建築までは至らなかった。1932 年電化の JR 学研都市線では、枚方、星田付近への軍需工場進出がらみの郊外住宅地開発の企画であり、戦前期において純然たる郊外住宅地開発は全く見られなかったといってよい。

第三の点に関しては、量的には阪急宝塚線、近鉄奈良線、同南大阪線、JR 阪和線などの沿線各駅に見られる。藤井寺や上野芝のように数万坪のかなり大規模開発で住宅分譲も行われた事例は確認できるが、大部分は小規模か、あるいは既存の郊外住宅地の未分譲部分の売り出しであったようである。

3) 経営主体別の特徴 一方、沿線別から郊外住宅地の経営主体別にそのシェアを、第 9 図で見てみよう。経営主体の中には途中で変わる例もあるが、ここでは第 1 表が依拠した出典の調査時期にあたる 1936 年前後の企業名を利用している。よく言われる電鉄直営の比率については、中段図のように阪急、京阪、阪神、大軌、大鉄、南海、阪和の 7 社で「確定分」の経営個所で見れば、83 カ所、54 % であり、「未確定分」も含めると 91 カ所、43 %、経営面積では 38 % となる。戦前期開発の郊外住宅地の約半数近くが電鉄会社やその系列の開発によるもので、「確定分」では半数を超えている。電鉄 7 社だけでみれば、内訳は経営個所では

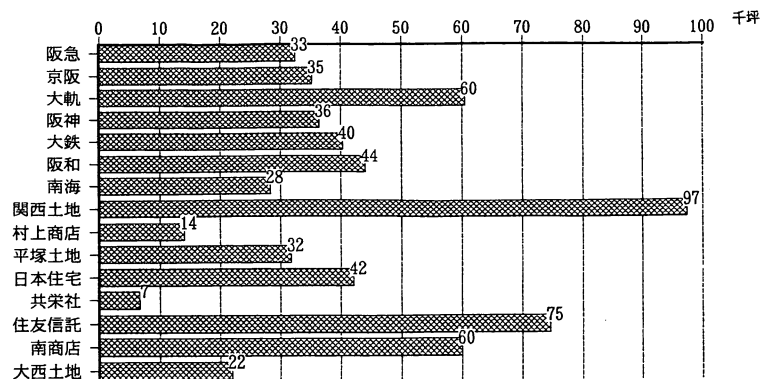


第9図 経営主体別にみた経営個所および経営面積
各段は100分率に長さをそろえている

40%強が、面積でも3分の1以上がこうした郊外住宅地経営の先鞭をつけた阪急となっている。その次に新京阪沿線を有する京阪が経営個所、面積とも4分の1程度、そして大軌が1割強、あとは阪神、阪和、大鉄が続くが、最も郊外住宅地経営への参入の遅かった南海は、1%台の非常に少ないシェアになっている。また能勢電鉄も沿線に1カ所の経営地を有していたことが確認される。

電鉄会社経営の各住宅地は、第10図のように、経営主体別の1住宅地平均面積は、大軌の6万坪をのぞき、大体3~4万坪となっている。ただし大軌の場合は、生駒霞ヶ丘30万坪のように住宅分譲があまり進まなかった例も含まれており、電鉄会社の供給する1住宅団地の平均面積は3~4万坪と考えてよからう。

個別にみると(第1表、第4図参照)、阪急の場合は経営規模は多様で、20万坪を越える東豊中から、6~8万坪以上の新伊丹、園田、塚口、武庫之荘の中大規模住宅地もあれば、5,000坪以下の小規模の住宅地経営も行なっている。京阪の場合は、ともに10万坪以上ある千里山は当初は大阪住宅経営(株)、香里園は経営者が転々とするということで、経営当初から京阪が関与したわけではなく、むしろその他の新京阪沿線での中規模の桜ヶ丘、高槻、西向日などでの分譲住宅地と、上新庄や相川での貸家中心の3~4万坪の中規模開発を盛んに行なったことが特徴であろう。阪神に関しては、典型的な郊外住宅地開発は甲子園だけにとどまるが、大林組の経営となった浜甲子園にも土地提供などの関与はあった。



第10図 経営主体別平均経営面積
確定分3カ所以上経営している経営体を選んだ

大軌についても、典型的な郊外住宅地としては、小阪、山本の中規模住宅地の少数にとどまり、代表的な中規模の瓢箪山や石切の開発は、他の住宅土地会社が行なっている。また生駒、富雄、菖蒲池方面で着手された開発は、本格的には戦後になって行われることになる。加えて今里、花園などでは主に土地分譲や貸家販売中心の経営が行われていた。大鉄は、10万坪を超える藤井寺、中規模の白鳥園、中小規模の恵我之荘という代表的郊外住宅地を開発している。阪和は最も後発の開業であったが、上野芝や聖ヶ丘で中規模の典型的な郊外住宅地を開発する。南海は高野線のみで、郊外住宅地経営には最も遅く参入し、関西土地の大美野住宅地の著名さの影で目立たないが、初芝、狭山で中小規模の開発を行う。

電鉄会社以外で注目しなければならないのは、経営個所の多さの観点からみれば、大阪都市圏一円に事業展開をした関西土地、日本土地、南商店などであり、比較的特定地区に集中する村上商店、平塚土地、南海土地などの土地住宅会社の存在である。電鉄会社とは異なり第10図のように、各会社の1経営地の平均面積はばらばらであった。

第1表にみられるように、関西土地は、住宅分譲では実質的に第1位の面積であった大美野を開発し、瓢箪山、牧落や高師浜、助松などでの中規模な郊外住宅地開発、そして貸家供給も行なっている。比較的小規模住宅の分譲を主としなお

かつ大規模な森小路、そして中規模の平野や南方などと、経営地区、その住民ターゲットにおいて多彩に事業展開したことが注目されよう。日本住宅は、阪急沿線の西宮や池田、川西、そして近鉄奈良線の瓢箪山などで中規模の分譲型住宅地開発を行う。ただし、面積の広い生駒三勝園では住宅分譲までには至らなかったようである⁷⁾。南商店については「未確定分」が多いが、近鉄沿線を中心に南北1カ所ずつの事業展開を行なっている。

一方、平塚土地は阪急今津線沿線の地主の経営であり、住宅地展開も仁川、逆瀬川、宝塚南口に限られ、中規模の分譲型郊外住宅地の経営を行なっている。村上商店も宝塚線沿線で、ほぼ同様の事業展開を行なっている。南海土地は南海電鉄とは関係がなく、南海本線沿線の浜寺付近で事業を行い、程近い近鉄南大阪線の天美でも事業を進めている。ただ、面積的に広大な甲陽土地、西宮土地は、それぞれ甲陽園、苦楽園での経営であり、実質的に住宅分譲があまり進まなかった地区であることを付言しておく。

Ⅲ 郊外住宅地の立地と自然景観とそのプランニングの特質

本節では、個別の郊外住宅地に着目し、その立地から見てどのように付近の自然環境を住宅地景観として利用したのかをまず考察したい。そして、街路、区画割、公園、モニュメントなどのプランニングからみた建造環境の特質の一部も明らかにしてみたい。

1) 自然環境と郊外住宅地景観の特質 まず、当時の郊外住宅地売り出しにあたってのいくつかのキャッチフレーズから、強調され選好される自然景観を類型化してみよう。

①「難波より廿五分緑濃き大理想郷」(大美野, 1938/11/6, 大阪朝日新聞, 以下同じ), 「健康と文化施設が郊外生活の理想なり。清澄にして清新なる環境……都会より離れる事僅かに十分足らず、而して此の健康生活を」(園田, 1938/3/24) に見られる田畑の広がりを周囲に有する田園景観,

②「雄大にして河内平野を一望し青松の地にて風光絶佳」(石切山荘, 1928/5/

19), 「……空気清澄, 北に六甲の翠岳を負い阪神一帯の都邑, 茅海の青波を眺め全地区内深緑天然の一大公園……」(六麓荘, 1932/6/15) のように、高台にあることによる高燥さや見晴らしのよさといった眺望景観,

③「宝塚の中心に近く、武庫川と逆瀬川の合流する所にして松の翠滴る閑雅の地」(中洲荘園, 1931/5/16) や、「春は大公園に一目千本の桜花爛漫として咲き乱れ一名撰津琵琶湖と称せられる大松沢池を抱擁し、……秋は松茸の名産地として……天与の一大理想郷であります」(春日の丘, 1938/3/19) といった、山地や丘陵地などに囲まれた起伏景観、池や川に近接することによって得られる親水景観,

④「白砂青松の臨海住宅地」(助松, 1929/6/22), 「春秋によく冬に暖かな浜甲子園, 海辺の家」(浜甲子園, 1932/9/2) に形容される、海や海水浴場、松林に近接する海浜景観,

などにまとめることができよう。

田園景観の広がりという意味では、土地条件の観点から、沖積平野部分、あるいは洪積層の低位段丘面で、田畑を埋め立てて造成すれば、既成集落からも一定距離離れている場合が大部分であったので、田園景観に接する状況を作り出すことは容易であった。第1図のように、沖積平野は、阪神本線、そして阪急神戸線の園田から西宮北口、今津線の門戸厄神、甲東園、阪急宝塚線沿線の石橋・池田付近、阪急京都線沿線の大部分、京阪沿線の森小路、近鉄奈良線の瓢箪山以西、近鉄大阪線の山本、近鉄南大阪線の矢田、天美などが該当する。ただしこの沖積平野においては、自然堤防や天井川沿い、砂堆などの微高地に立地する例があり、このことについては後述する。

洪積層の低位段丘面では、第1図で示したように阪急伊丹線、宝塚線の服部から石橋の間や、箕面線の大部分、京都線の富田、西向日など、京阪本線では牧野、近鉄南大阪線の松原から藤井寺、古市にかけて、阪和線の上野芝の西側や北信太などが該当する。

いずれも平坦地に立地する郊外住宅地であるが、後者の場合には、比高や傾斜が若干あるので、起伏やため池が存在する例があり、後述する洪積層の高位段丘

面に立地する池を介した親水景観や眺望景観、起伏景観を有することにもなる。しかしながら大阪都市圏の多くの郊外住宅地が、田園景観をまず売り物にする平坦な如上の土地条件のもとに立地していたといえる。

一方、同じ沖積平野部分にあっても、自然堤防や天井川沿い、砂堆などの微高地では、若干異なる景観を獲得する。これには氾濫低地に自然堤防を形成する河川沿いの微高地に開発された例と、山麓傾斜地を流れ下る天井川の形成する微高地や傾斜扇状地に開発された例の2種類に明確に類型化できる。

前者に関しては、低湿な沖積平野の広がる旧大和川の本支流路の山本や小阪、そして武庫川の廃川地にある甲子園、仁川沿いの阪急今津線より東側部分があげられる。その地形上の特質ゆえに線状に細長く、周囲とのわずかな比高差で顕著な景観の相違を見せることになり、少し眺望のきく田園景観を獲得することになる。後者に関しては、六甲山地からの急傾河川である阪急神戸線沿線の夙川、芦屋川、住吉川や、今津線の逆瀬川沿いに立地する住宅地が、傾斜を有する平坦地という特質ゆえに、特に六甲山南麓では海を眺望できる田園景観とは異なる眺望景観、特に海浜景観を獲得している。

この田園景観とかかわる河川による親水景観については、用水路の住宅地内の貫通であり、阪急神戸線の園田や塚口、武庫之荘に典型的に見られる。また、神戸線の夙川、今津線の仁川、逆瀬川沿いでは、川は重要な親水景観の要素であり、近鉄大阪線の山本では山本川が住宅地内を貫通するなどの例があり、親水性ある景観を作り出している。

砂堆などによる微高地では、海岸沿いに見られる阪神本線沿いの浜甲子園健康住宅地や、南海本線沿いの高師浜、助松に見られる、松林を背景にした、田園景観とは異なる海浜景観を有するが、事例はこのように大阪都市圏では少ない。

起伏景観や、眺望景観、親水景観については、土地条件分類的には洪積層の高位段丘面や、前期洪積層である大阪層群といった、景観的には丘陵地に立地する住宅地が獲得している。前述した起伏景観のみについてみると、洪積層の低位段丘面とも若干の重複はあるが、今津線仁川や逆瀬川の六甲山東麓、千里山に代表される阪急千里線沿線、京阪本線の香里園、近鉄奈良線の富雄や菖蒲池、近鉄大

阪線の関屋、阪和線の上野芝向ヶ丘、泉ヶ丘、砂川などに代表される。

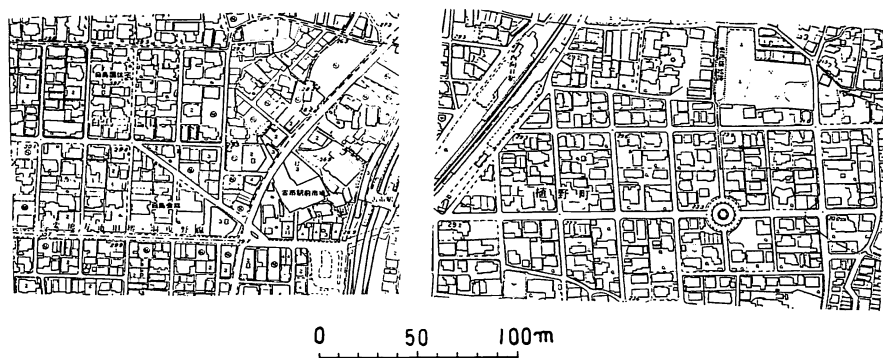
こうした起伏景観にさらに眺望景観が加わるのは、六甲山地南麓の阪急神戸線、甲陽線沿線、阪急宝塚線沿線の雲雀丘花屋敷から宝塚一帯の山麓部、能勢電沿線、東豊中に代表される豊中の東北部、近鉄奈良線の額田、石切、生駒などが該当する。後者の一部分は斜面地形に属する部分もあり、生駒山上などはその典型となる。本研究では分析対象地区にはなっていないが、芦屋から東灘区にかけての住宅地景観もこのような類型の景観を有し、植生的にも松林に覆われている例が多い。六甲山麓ではベージュの花崗岩も重要な景観要素となる中、松を主体に緑被された起伏景観や眺望景観のある大阪都市圏の代表的な郊外住宅地の例に見出すことができる。

起伏景観の卓越するところでは、親水景観のひとつとしてのため池が重要な景観要素となる。阪急伊丹線の伊丹高台、今津線の仁川池ノ端、JR 京都線茨木の春日の丘、近鉄奈良線の菖蒲池、南海高野線の狭山、阪和線の上野芝、泉ヶ丘、砂川などは、住宅地内にため池を取り込んでいる事例である。

2) プランニングの特質 以上、自然環境を利用した景観構成をいくつか類型化したのが、郊外住宅地の実際のプランニングについて、主に街路、区画割、広場や公園などの施設などに着目しながら、その特質を明らかにしたい。

街路・接道部・レイアウト：戦後開発の郊外住宅地と決定的に異なるのは街路幅の狭さであるが、逆にこの狭さがヒューマンスケールな好ましい住景観を形成する要素となっている。その中でも1920年代中ごろを前後に、幅員はやや広くなり、土地区画整理型の街路網が採用されるようになってくる。たとえば初期型の稲野や石橋荘園、瓢箪山では3.5~4 m、これが1930年代になると、たとえば園田、武庫之荘、上野芝霞ヶ丘では5~8 mとなる(第11図)。

緑被に関しては、公園といったオープンスペース系のみどりよりは、街路樹の植樹に特徴を見出せよう。街路樹が一般化していない大正期において、歩車道の区別のない街路に、接道部の生け垣などの街路へのはみ出しも加わり、心地好い緑被景観が生み出されたといえる。こうした街路樹は住宅地内のメイン街路に植樹される例が多く、阪急による開発では特に好んで用いられたが、他にもいくつ



第11図 初期型とその後の街区レイアウト比較図

左図：羽曳野市の白鳥園（1985年），右図：向日市の西向日（1989年），いずれも国土基本図より



写真1 接道部の街路樹

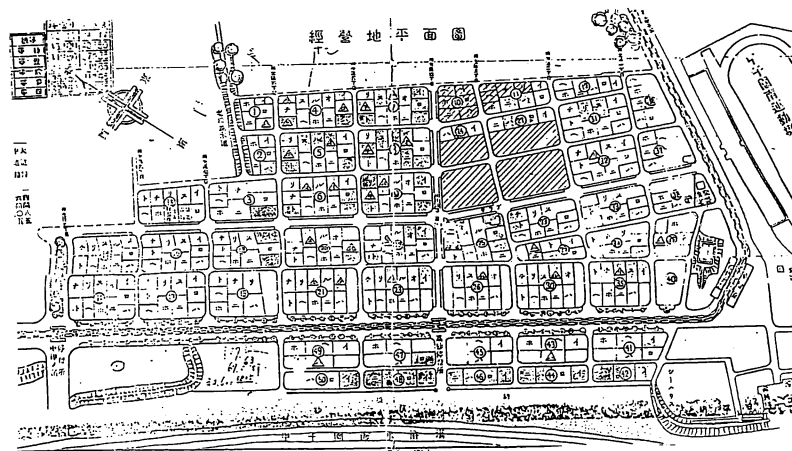
東大阪市の石切（1994年3月撮影）

写真2 接道部の化粧積の側溝部

箕面市の牧落（1994年3月撮影）

かの住宅地で採用されていた（写真1）。また溝の接道部では、大理石による化粧積が見られる。主に阪急宝塚、箕面線沿いの各住宅地に見られ、良好な街路景観を醸し出すひとつの要素となっている（写真2）。

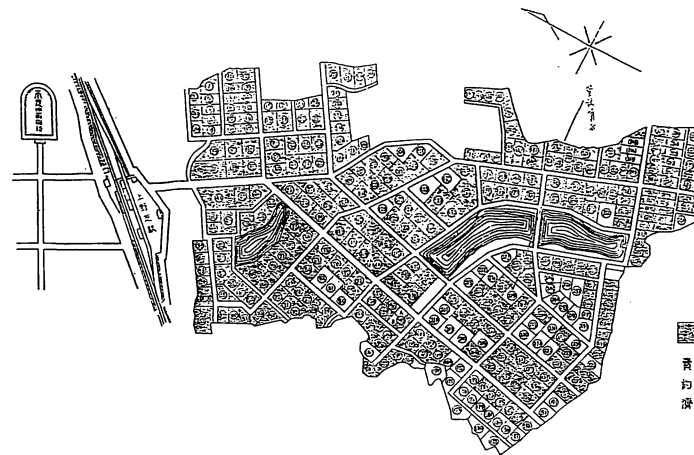
街路のレイアウトに関しては、矩形型、矩形斜交ブロック型、矩形+斜交街路型、矩形+放射型、自由型の5タイプを見出すことができる。基本は矩形であるが（第12図）、矩形斜交ブロック型では、基本の矩形パターンをとるブロック同



第12図 矩形型のレイアウト

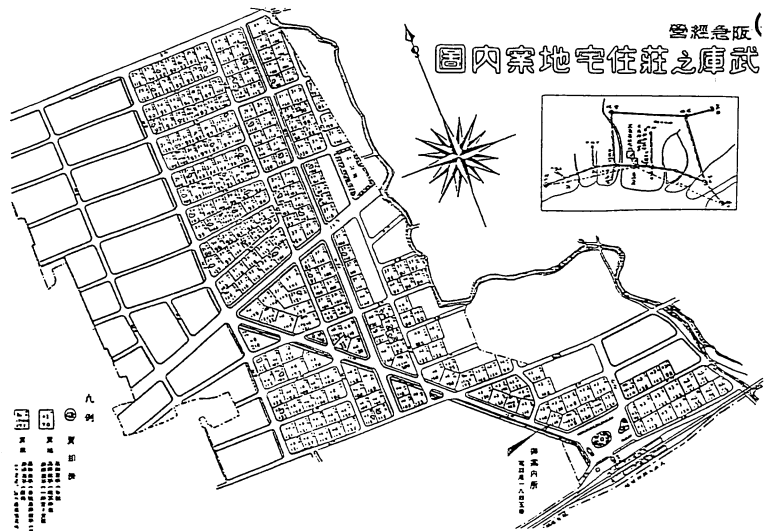
西宮市の浜甲子園（都市問題資料室所蔵）

上野芝向ヶ丘経営地区割圖



第13図 矩形斜交ブロック型のレイアウト

堺市の上野芝向ヶ丘（都市問題資料室所蔵）



第14図 矩形+斜交街路型のレイアウト

尼崎市の武庫之荘⁹⁾

士が地形などの関係で斜交しながら交わり住宅地を構成する場合である。千里山や香里園、上野芝向ヶ丘をその例としてあげることができる(第13図)。

斜交街路については、区画割を乱し、交差点では交通流の円滑を欠く欠点を有するが、矩形パターンの単調性にひと味加え、かつ駅への最短経路かつシンボル道路的意味合いを与えているといえよう。駅への最短経路であり、また駅をアイストップにするというヴィスタを獲得させているのが阪急神戸線の武庫之荘、塚口の2例であり、既存の駅から野球場への導線を重視したレイアウトになっている近鉄南大阪線の藤井寺が特筆される。同線古市の白鳥園については小規模な斜交街路があるが、シンボル性は薄く、あまり明確な意図が見出せない(第11, 14図)。

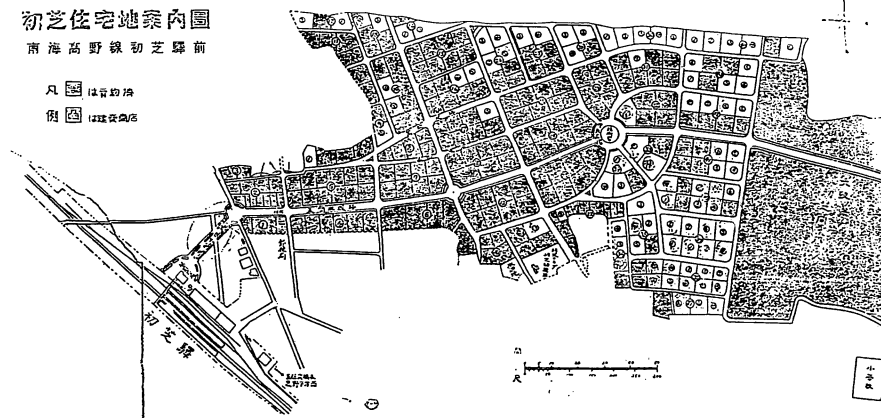
矩形+放射街路型については、東京の田園調布のような典型的な事例はないが、駅に向かって収斂する阪急京東線相川の神崎川、モニュメントを配した円形広場に向かっての構成をとる大美野、森小路はその典型であり、若干初芝にも類似のレイアウトが見られる(第15図、写真3)。

初芝住宅地案内図

南海高野線初芝駅前

凡 図 は放射路

附 図 は矩形路



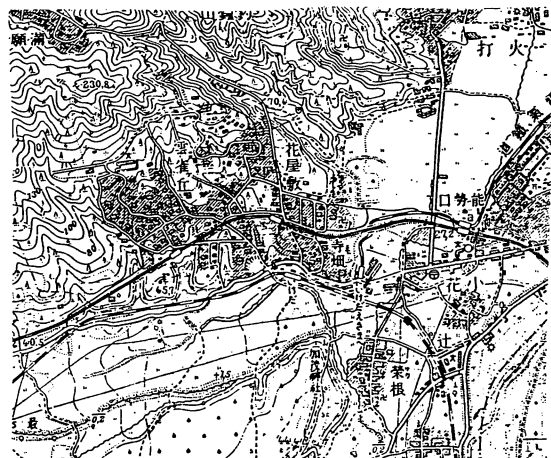
第15図 矩形+放射街路型のレイアウト

堺市の初芝(都市問題資料室所蔵)



写真3 広場と放射状のレイアウト

堺市の大美野(米軍撮影空中写真(M-342)1952年3月15日)



0 1000 m

第16図 自由型のレイアウト
宝塚市・川西市の雲雀丘（1929年地形図）

自由型については、土地条件でみれば、斜面地形や大阪層群や洪積層の高位段丘面に立地する阪神間の六麓荘、甲陽園、苦楽園、阪急宝塚線の東豊中、雲雀丘花屋敷の各住宅地、JR 京都線の春日の丘、近鉄奈良線の額田山荘、生駒山荘、JR 阪和線の泉ヶ丘に見られ、基本的には等高線沿いにレイアウトされた曲線街路、あるいは眺望を考えた自在のプランニングが見られる（第16図）。

広場・公園：戦前期の郊外住宅地サイトプランニングにおける設計思想の豊かさとして、クルドサックやプロムナード、広場の存在が取り上げられる場合が多いが、クルドサックの事例はなく、ここでは広場、プロムナードの事例に言及する。

広場については二つのタイプがある。第一に、住宅地内での立地が中心部に見られる場合は、その存在のシンボル性に加え、モニュメントとしての噴水、顕彰碑の設置などが合わせて見られる。阪急宝塚線石橋の呉羽の里、阪急京都線の西向日、京阪本線の森小路、南海高野線の大美野や初芝がその好例である。阪急神

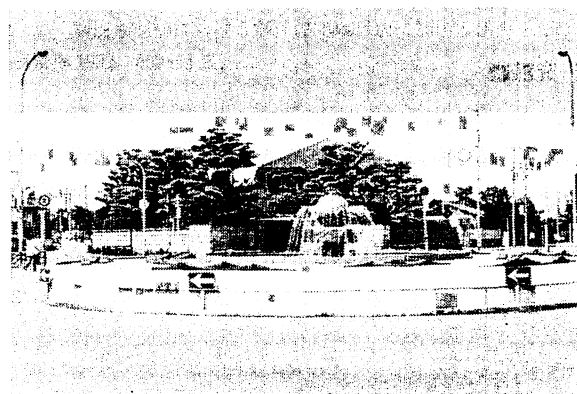


写真4 噴水広場
堺市の大美野（1995年8月撮影）

戸線の西塚口は戦時期の開発であり、防空空地的な広場をやはり有する。JR 阪和線の田辺・松原では非常に小規模で、角を大きくカットしただけの広場を街区の中心においている（写真4）。

もうひとつの広場の機能例は、最寄り駅の駅前広場であり、住宅地への玄関口として明確にイメージづける機能を有している場合である。新伊丹、武庫之荘などであり、噴水、時計塔、彫像などを配したポケットパーク的存在となっている。これに関しては駅舎の、小振りではあるが意図的な建築形態とも関連する（第11図）。

公園に関しては、もともと庭付き1戸建ての大規模敷地で、所与の自然環境を生かした立地のため、それへの配慮は乏しく、同潤会や住宅営団の集団住宅地区理論でマニュアル化された公園配置とは好対照である。その中で大阪市内に立地した森小路や平野荘園では、土地区画整理事業に合わせて住宅地内に公園を設置している⁸⁾。西塚口においては防空空地も兼ねる公園が設置された。また特異な事例として、藤井寺では教材園と称する学習公園が設置され¹⁰⁾、住宅地内のため池と一体的に開発された親水公園を有する伊丹高台がある。

IV 今後の研究課題

きわめて分布論的、形態論的考察に終始し、戦前期開発の郊外住宅地全体のそうした特質を予察的に追ったにすぎない。いくつかの研究課題が残されている。

郊外住宅地という観点からすれば、はじめにも述べたように、自然発生的な、あるいは土地区画整理後の「邸宅街」は今回の分析の対象としておらず、こうした地区の特定が必要とされよう。今回の分析では「未確定分」とした住宅地、主に1937年以降のいわゆる戦時中の郊外住宅地の開発の全貌は、今後の調査で明らかにしなければならない課題である。同時に1941年住宅営団の発足以後の営団による戸建住宅の供給、あるいは戸建社宅の供給、公営レベルでの住宅団地も視野に入れる必要がある。こうした分析を通じて、広義の郊外住宅地の全貌が明らかにされよう。

建造環境面については、街路や公園、広場といったごく限られた対象について考察を加えただけであり、街区の特徴や区画の広さ、また分譲価格など、建築物そのものへの注目も含めて、多くの考察対象が残っている。また、プランニング面については、プランナーレベルでの設計思想や事業の追跡も求められ、こうした住宅地を住民がどのように消費、使用し、郊外住宅地における住文化形成を担っていったかを検証していかねばならないであろう。個別住宅地を事例として多くの経験的研究の輩出が待たれる。

この稿のもとになった調査について、筆者の前任地の富山大学人文科学研究科大学院生小平篤志氏や人文学部人文地理学教室の学部生、また大阪市立大学文学研究科の大学院生の諸氏に多大なる協力を得たことを謝します。

〔注〕

- 1) 水内俊雄・綿久美子「戦前期開発の郊外住宅地形成史——大阪狭山市の狭山（自由丘）住宅地を事例として」、地理科学 51-1, 1996, 37-56 頁。
- 2) 川名吉エ門・三輪雅久・寺内 信・水谷顕介「阪神地域における私鉄経営を中心とした住宅地開発について」、日本建築学会論文報告集 57, 1957, 289-91 頁。

- 3) 安田 孝ほか「戦前京阪神における郊外住宅地形成に関する研究 その5」、日本建築学会学術講演梗概集 1992, 663-64 頁。
- 4) 前掲2)。
- 5) 1911年の阪神による北大阪線沿線開発は、土地販売の事例が大多数である。
- 6) 『高槻市史 第2巻』913-914 頁では、特に省線の電化以降、「京阪・宝来・三和・中央の各土地会社が住宅経営をなしつつあり」とある。
- 7) 安田 孝ほか「日本住宅株式会社の郊外住宅地」、日本建築学会学術講演梗概集, 1994, 647-48 頁。
- 8) 寺内 信・和田康由「郊外住宅地開発の史的考察 その1」、日本建築学会学術講演梗概集, 1988, 357-358 頁。
- 9) 安田 孝ほか「昭和初期に於ける阪急電鉄の郊外住宅地開発 その1 神戸線沿線住宅地の特徴」、日本建築学会学術講演梗概集, 1993, 625-626 頁。
- 10) 橋爪伸也「大屋霊城の「花苑都市」構想について」、第23回日本都市計画学会学術研究論文集, 1988, 493-498 頁。