

枚方市の人口の流動とそれにもなう町の変化

45期生

I テーマ設定の理由

私は、小学校5年生のときに、引っ越しを体験した。それは、同じ市の中でのものであったにもかかわらず、私は「町」の違いというものに大変面くらってしまった。「同じ市の中で、町の違いだけでこんなにも様子が差があるものなのか」と。そこで、私はこの機会に“町ごとの差”について調べてみようと思ったのである。

II 研究方法

- (1)枚方市の中で特に調べたい地区、特徴ある地区を5つ選びそれを調べる。
(本当は、市内全部の地区を調べられるとよいのだが、そうすると数が多すぎてうまく特徴を把握できないと思ったので5つにすることにした。)
- (2)特徴をまとめ、統計の資料などを使って、自分なりに“町ごとの差”について考えていき、結論を出す。

III 研究内容

1 私の選んだ5つの地区

“町ごとの差”を考えるためには町を比較していくことが必要だ、と思った私は、いろいろなことを考え合わせた結果、5つの地区を選ぶことにした。

次に、地区の範囲だが、もちろん市の行政のほうにこんな地区わけはない。だから細かな範囲は、私が独自に決めたものである。

例えば楠葉地区などは、ここ最近町の規模が大きくなったので、一番新しい地区の範囲で図をかいた。

※注 蹠蛇地区は京阪電車の駅名が光善寺ということもあり、光善寺地区ともいうのだが、文献によると地区を指す場合“蹠蛇”を使うほうが適切だということでこちらの名称を使った。



▲図1 5つの地区の枚方市内での位置

2 5つの地区の特徴

これらの特徴を調べるため、私は各地区を自分の足で歩き、町の様子を観察した。また、今の町並みになる前のことは文献で調べた。

A 楠葉地区

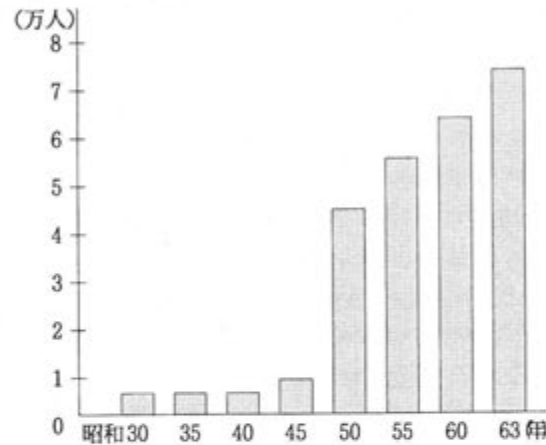
この町を一言で表すとすれば“広い”ということになるだろうか。

楠葉地区はその昔、湿地帯であったため人口も少ない小さな村だったそうである。その村が急に変わったのは、京阪電鉄の都市開発計画がもち上がったからだった。その町はローズタウンといわれ、近代的な“計画性のある町”をめざしていた。

— 計画性のある町として —

大きな駅前広場、バスターミナルがつけられた。また駅を基点に、縦横に幅の広い道路が走った。

このことは路線バスの発展をうながすことになってゆき、町の拡大につながっていった。



▲図2 楠葉駅の乗降客の推移

B 牧野地区

この牧野地区は私の選んだ5つの地区の中でもかなり古顔の地区である。

普通、古顔=旧式な町並みということがいえそうだが牧野地区も例外ではない。企業による大規模な開発もなかったため非計画的な傾向が強く、町の規模拡大の可能性も薄い。

様子①駅にはつきものの“駅前広場”がない。駅を中心に、ではなく町の中の駅といった感じである。

当然ながら、駅前広場がなければ、その駅を起点とする路線バスの運行はない。このことは町の発展にも大きくかかわる。

②幅6m以下の道路が多い。(幅6mといえば、2車線程度)これは、古顔の町牧野らしい。もちろんこのような道路にりっぱな歩道などというものはあるはずはない。(スペースがない)その結果、歩行者、自転車、乗用車が乱れあって通行しているところが多い。

C 枚方地区

江戸時代から「枚方宿」すなわち宿場町として栄えてきた。今でも、少なくともはしたものの、かつての街道沿いに宿屋が軒をつらねる、という風景を見ることができ。現在は枚方地区の名前通り、枚方市の中心地区である。

この町も牧野地区以上の“古顔”であるが、市の中心となったため、近代的な町として整備しなおされたのである。

様子①枚方市の行政上の中心地となり、官公庁の建物が集中するようになった。そのために、町の整備が進められることとなった。

②市と京阪電鉄により枚方市駅前開発事業が行われ、駅前広場と共にデパートなども開店した。駅を中心にショッピングゾーンが形づくられている。

D 蹉蛇地区

他の地区よりもはやく発展の時期を向かえ、現在は大きな町とはいえない。「のどかな」という言葉がよく似合うような感じの地で、駅を出れば、昔ながらの商店街が続く。これといった大団地建設などという動きもなかったため、旧式なスタイルが今も残っている。

様子①「のどかな」という感じだけあって、人どうしの暖かみというのがなんとなく伝わってくる。都会的というのとは少し違った雰囲気をかもしだしている。

②駅前広場はない。“広場”にとってかわるのが駅前商店街だ。もちろんのこと、バスの運行はないから駅へ来る人は自転車の利用者が多い。

E 香里地区

昭和30年(1955年)につくられた香里団地の影響が大きい。枚方市で一番早く大規模な開発の手が入り、枚方市全体の人口の流動にも大きくかかわった。

人口の増加が著しかったが、最近はまだ別の変化をみせている。

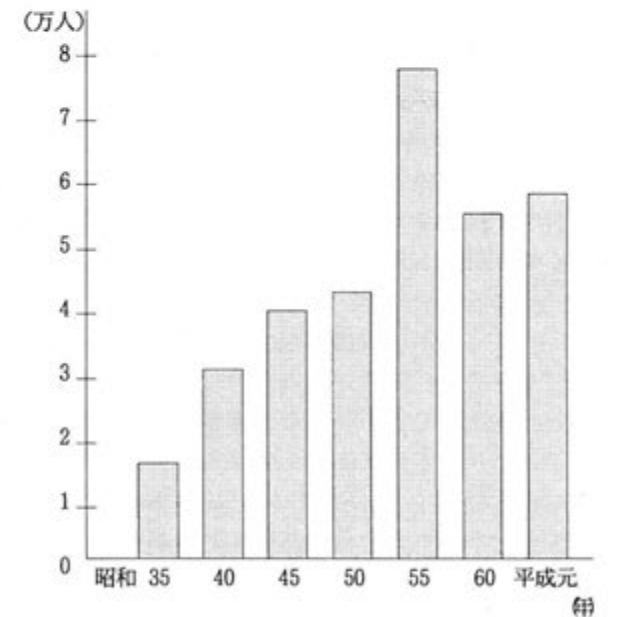
— 計画性のある町として —

団地を造成するにあたり、枚方市が非常に力をいれて開発したのもらしい。

公共施設もよく整い、緑も多く、理想的な町並ができあがっている。

京阪電車の線路上からは少し離れた地区であるために、京阪枚方市駅から香里園駅間の路線バスで結ばれている。

図3で香里団地オープンから、人口は飛躍的な伸びをみせている。が、そのあと昭和55年頃から、少しずつ人口が減り始める。これは、団地に入居した世帯が高齢化し、子供達が独立していったためだと推測されるのだが、このような微妙な変化が、町の様子に大きな影響を与えていくと思われる。



▲図3 香里地区の人口の推移

3 町の変化 ～町ごとの差～

—町ごとの差がうまれてきた理由とは？—

私の選んだ5つの町は大きく2つに分けられる。1つは計画されてつくられた町、もう1つは古くから開かれた町、すなわち計画されていない町である。私は前者のほうを「計画性都市」、後者のほうを「非計画性都市」と呼ぶことにする。

〈計画性都市（楠葉、枚方、香里地区）と非計画性都市（牧野、蹊蛇地区）の違い〉

—交通網の発達という点から—

「5つの町の特徴」のところでも書いたが計画性都市と非計画性都市の根本的な違いの1つは駅前広場の有無にあることがわかる。

駅前広場がないということは、駅を中心とした交通網が発達していないことになり、町の規模の拡大、縮小に影響が出てくるからだ。

そこで、各地区の人達が、最寄りの駅へ行く場合に、どのような交通手段で行くのか、そして人々の集まる最大範囲を調べた。

・計画性都市

- ①楠葉地区 → 路線バス、自転車、徒歩 最大範囲（バスで20分程度）
- ②枚方地区 → 路線バス、自転車、徒歩 最大範囲（バスで15～20分程度）
- ③香里地区 → 路線バス（自転車、徒歩） 最大範囲（バスで20分程度）

・非計画性都市

- ①牧野地区 → 自転車、徒歩（路線バス） 最大範囲（自転車で7分程度
徒歩で10～15分程度）
- ②蹊蛇地区 → 自転車、徒歩 最大範囲（自転車で5～6分程度
徒歩で10分程度）

上のおり、計画性都市では「路線バス」の発達がみられる。

では、なぜ非計画性都市では路線バスは利用されないのだろうか。まったく運行されていないわけではないのだが……。

これを牧野地区に住む人にうかがってみた。すると、

「運行系統が悪いので、バスに乗るとかえって遠まわりになってしまうのです。それに運行本数も少ないので、わざわざバスに乗るよりも、自転車で駅まで行ったほうが早いのです」

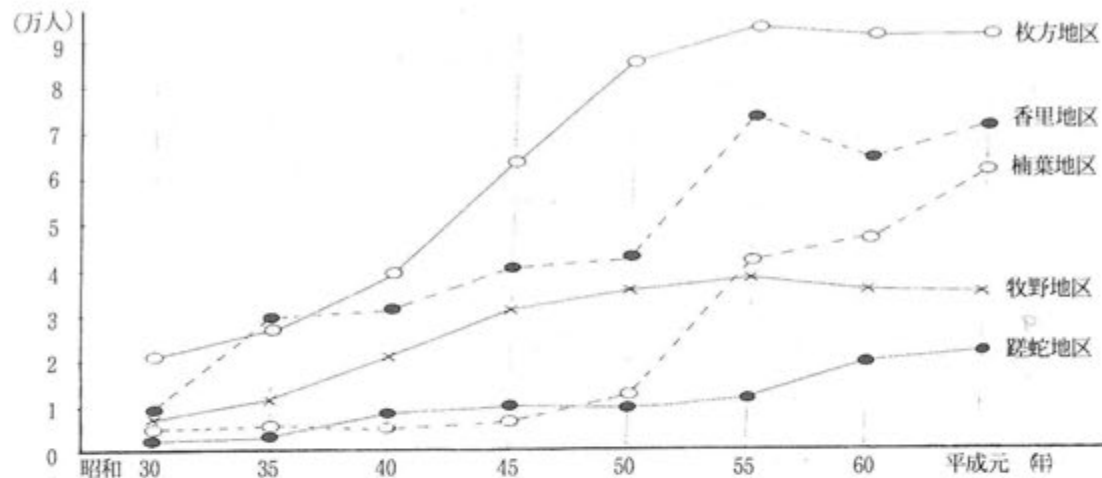
という答えだった。

路線バスと自転車……。駅へ来る人の範囲の差は一目瞭然である。

駅からの交通手段が確保された町は次々と範囲を広げる。奥へ奥へと住宅が広がっていくからだ。こうした町での人口は増加してゆき、交通網の発達しなかった町との差が、少しずつ生まれ、広がっていくのではないか、ということがわかった。

しかし、単に交通網の発達、未発達の差だけが、「町ごとの差」を生み出しているのではない。人口が増える一番の鍵、住宅開発というのがあるはずである。

※注 枚方地区は、非計画性都市型であったが、後の開発で、計画性都市型へとかわった。そのため、現在も両方の特徴をもっているが、ほとんど計画性都市型といえるので、そちらの項に入れた。



—住宅開発という点から—

5つの地区の中の計画性都市3つはいずれも、大規模な開発が行われている。しかも、それはただ単に住宅を造成した、というのではなく、「町の造成」が行われているのである。

もし、無計画に住宅を建築していったらどうなるか？その町の中に中心となる幹線道路ができるだろうか。生活に必要な施設は整うだろうか。

文献によると、昭和40年代に日本の経済が高度成長期をむかえ、住宅開発ラッシュがおとずれた、ということである。もちろんのこと、この時期に枚方市内でも、多くの団地、一戸建の建設があいつぎ、市全体の人口も目をみはるほどの伸びをみせたと書かれている。

しかし、そのラッシュが過ぎ去ったあとも、発展を続けたのは、私が「計画性都市」と名付けた3つの地区だけであった。

町の造成が行われた3つの地区には住宅以外のもの、公共施設、ショッピング街等といった生活に必要な基盤が整っており、重ねて、前に述べた交通網の発達というものがあつたからだろう。

IV まとめ

「枚方市の人口の流動による町の変化」という題で始まった私の研究だが、調べていくうち、町の変化、町ごとの差というものは、人口の流動によるものだけではないことが、わかってきた。

人口の流動ももちろんのことだが、ことに町の変化には交通網の発達が大きく関連していた。重ねて住宅開発、町の生活基盤の整備の程度などが、人口の流動と関係して、町の変化に影響を与えていたのである。

私が初めにかかげた疑問「町ごとの差」とは……？それは、それぞれの町が今現在まで歩んできた過程の微妙な違いによるものだ、と思う。開発のされ方、交通網の関係。そんなほんの少しの違いが、住民達にも反映されている。

私が体験した「同じ市の中で、町の違いだけでこんなにも様子が差があるのか」という驚きは、そのような、住民達に反映された町それぞれの個性と、微妙な雰囲気の違いによるものだったと言えるだろう。

今、枚方市は、その統計を見る限り、発展していく傾向にある。また、市全体の人口も増加傾向にある。これからまた、町の様子も変化してゆくことだろう。

V 感想

今回、私の調べ得ることができた内容は“町の変化”についてのほんの1部分にしかすぎない。私は研究を終えてつくづくそれを感じた。“町の変化”という研究は単に私が想像していた内容よりも、ずっと濃く大きいものだったと思う。

もっと深いところをつけば、いくらでも中身がある。そんな感じだった。

でも、私は今回の研究を通して、地域に対する視野を広げることができた、と感じた。いろいろなことを調べていくうち、自分の住んでいる地域について知らなかった、たくさんの方を知ることができた。

人口の統計を出さなければならないことが、数多くあったので、地区ごとの人口統計資料は枚方市全域の図書館、枚方市役所などにお世話になった。また、昭和30年頃の写真、地図の資料（ここでは省いたが）などを集めるのにも、たくさんの方にお手数をおかけした。いろいろと御協力下さった、枚方市立樟葉図書館、牧野図書館、枚方図書館、蹊蛇図書館、香里ヶ丘図書館、枚方市役所、枚方市企画部企画調査室、中之島図書館の方々、本当にありがとうございました。

VI 参考文献

枚方市統計書	枚方市企画調査室		
	昭和45年度版	昭和51年度版	昭和60年度版
	昭和47年度版	昭和53年度版	昭和62年度版
	昭和49年度版	昭和55年度版	平成元年度版
	昭和50年度版	昭和57年度版	平成2年度版

※注（昭和45年度のものは市役所内に保存されていて、貸出し不可であったため、その写しを送っていただいた。）

くずは散歩	枚方市立樟葉北小学校PTA	樟葉北小学校発行
郷土枚方の歴史	— 改訂版 —	
	枚方市史編さん室	枚方市（1990年）発行
枚方風土記	枚方市企画部企画調査室	枚方市企画部企画調査室（1987年）発行