

Vol. 1
2013年
秋・冬号

上町台地 今昔タイムズ

企画・編集：U-CoRoプロジェクト・ワーキング 発行：大阪ガス エネルギー・文化研究所 (CEL)
問合せ先：tel.06-6205-3518 (担当：CEL 弘本) ※U-CoRo=ゆーこーろ (上町台地コミュニケーション・ルーム)
http://www.osakagas.co.jp/company/efforts/cel/ucoro/index.html

「上町台地 今昔タイムズ」とは

わたしたちが暮らす「上町台地」。古代から今日まで絶えることなく、人々の営みが刻まれています。天災や政変や戦災も、著しい都市化も経験しました。時をさかのぼってみると、まちと暮らしの骨格が浮かび上がってきます。自然の恵みとリスクのとらえ方、人とまちの交わり方、次世代への伝え方…。過去と現在を行き来しながら、未来を考えるきっかけに、U-CoRoプロジェクト第2ステップでは、壁新聞「上町台地 今昔タイムズ」を制作いたします。

大阪のなかの上町台地、上町台地から広がる大阪

平坦な大阪を南北に貫く高台が上町台地です。縄文期の海進や低地での河川氾濫などもあり、古代より人の営みは台地上を中心に重ねられてきました。豊臣大阪城の城下町として台地北側の天満、台地西縁の船場・島之内が開かれ、まちは低地に広がりはじめます。この50年余で大阪平野はほぼ市街化され、遠くから見えた台地上の大阪城、天王寺や四天王寺五重塔などとともに、上町台地は都市のなかに姿を隠しました。ですが、天王寺七坂などまちを駆けばあちこちで、台地の一端を踏みしめることも出来ます。

イギリスでの鉄道開通から間もなく2世紀。あまり知られていませんが、鉄道史は近現代の都市史とも密接に関わっています。例えば、19世紀に開業した都市の鉄道駅は、洋の東西を問わず、その多くが当時の都市の縁辺部に設けられました。大阪でも大阪駅(梅田駅)や天王寺駅は「まちはずれ」にありました。大阪都心部の鉄道史を追うことで、大阪のまちの広がりによってみましょう。

近現代・大阪での都市拡大 鉄道史から垣間見える、



1874 (明治7)年に開業した大阪駅 (大阪市立中央図書館所蔵)



「大阪近傍図」(明治19年製版、31年修正/国際日本文化研究センター所蔵)

明治時代の大阪近傍図

(明治19年製版、明治31年修正)
元地図に市街域(黄網)、川・堀・池(水色)、主な鉄道線、駅、駅名などを追記

■ 最初はまちはずれに造られた、鉄道と駅

大阪の鉄道史は1874(明治7)年の大阪-神戸間の鉄道開通と大阪駅開業からはじまります。地図のとおり、大阪駅は「大阪北口駅」とも呼ばれそうな北辺に開業しました。湊町駅(現JR難波駅)も市街地を避けながら、都心に近づいたことがうかがえます。駅だけでなく鉄道線もまちはずれに敷かれました。大阪-天王寺間を結ぶ

大阪鉄道城東線(現JR大阪環状線の東半分)も明治初中期のまちを迂回して通っています。JR大阪環状線は近世までの旧市街と郊外を隔てた名残と言ってもよいでしょう。



生駒山まで見渡せた田園風景と大阪鉄道(現JR大阪環状線)(明治30年頃の鶴橋-桃谷間、台地の東縁から撮影※)



1926(大正15)年開業の上本町駅の大軌ビルディング。隣接する家並みが低い(大阪市立中央図書館所蔵)

■ 大阪の縁辺にあった鉄道と駅に向かい、広がりはじめたまち

江戸期から明治初めまで、ほぼ同じ広さを保ってきた大阪の市街地は、明治中期から広がりはじめます。まちはずれだった大阪鉄道城東線も線路脇まで市街地が迫ってきました。明治末から大正期にかけて、現在の私鉄となる鉄道線が開通しはじめます。徐々に広がりはじめた市街地のすき間を縫うように、少しでも都心に入っていくという様子が、当時の地図から読み取れます。特に現在の京阪・天満橋駅や近鉄・上本町駅は、何とか城東線のなかへ入り込んできました。



1914(大正3)年発行の大阪市内詳細図

元地図に市街域(黄網)、川・堀・池(水色)、主な鉄道線、駅、駅名などを追記

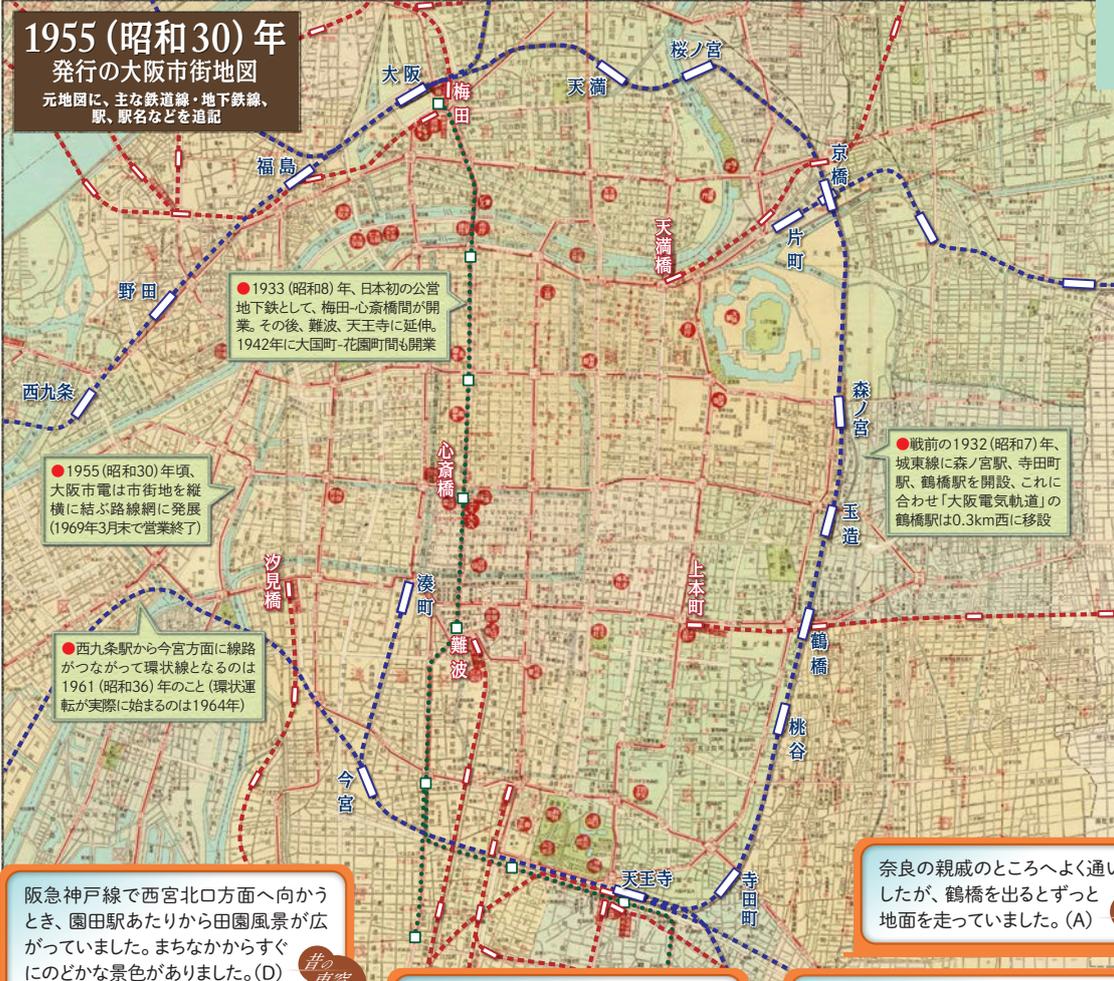
「大阪市内詳細図」(大正3年発行/国際日本文化研究センター所蔵)

※写真は『写真で見る大阪市100年』(大阪市、平成元年)より

最新大阪市街地図 (昭和30年発行/国際日本文化研究センター所蔵)

1955 (昭和30) 年発行の大阪市街地図

元地図に、主な鉄道線・地下鉄線、駅、駅名などを追記



鉄道史から垣間見える、近現代・大阪での都市拡大

■身近だった田園風景を遠ざけていく、鉄道と市街化

大正～昭和初期、城東線 (現JR大阪環状線) のすぐ外側に広がっていた田園地帯で土地区画整理事業が進みます。すでに開通していた私鉄 (現在の京阪や近鉄など) 沿線では、同事業に伴い市街化ははじまりました。戦後の地図にも、田園だった地域が区画整理された様子が映っています。都心では1933 (昭和8) 年に地下鉄が開通していますが、まだ市電網が全盛で、田園だった城東線の外まで伸びたことも見えます。ただ、当時の「通勤圏」はそう広くなかったことも想像できます。

電化直後の城東線鶴橋駅、駅周辺の空が広い (1933年頃の絵はがきから)



阪急神戸線で西宮北口方面へ向かうとき、園田駅あたりから田園風景が広がっていました。まちなかからすぐにのどかな景色がありました。(D)

京橋駅を過ぎると、京阪沿線は2階建ての家ばかりでした。今のようにマンションなどはなく、車窓から見える空は広がったように思います。(C)

布施あたりまでは家が建て込んでいましたが、花園や瓢箪山あたりは田園地帯だったように記憶しています。(B)

近鉄布施駅を過ぎたあたりの駅が、田舎の駅ようだったことを覚えています。遊びに伺った家までの風景も、今では想像もつかないのどかさでした。(E)

京阪で遠足先から帰るとき、京橋駅が近づくと大阪城がよく見えました。終点だった天満橋駅までずっと見えていたように覚えています。(C)

小学校の遠足で京阪に乗りましたが、香里園あたりからは田舎の風景でした。(A)

京阪沿線は守口を過ぎると田畑も増えて「遠くへ来たんだよ」という感じでした。(B)

現在、京阪電車の車窓から大阪城を目にできるのは、京橋-天満橋間の一帯だけ

昔の車窓風景の思い出

- (A) M.Mさん ※いずれも昭和30年代後半の思い出
- (B) 白石喜啓さん ※いずれも昭和30年代後半の思い出
- (C) 永佳子さん ※いずれも昭和20年代後半の思い出
- (D) 岸本智嘉子さん ※昭和40年代半ばの思い出
- (E) 中越慈子さん ※昭和40年頃の思い出



現在、京阪電車の車窓から大阪城を目にできるのは、京橋-天満橋間の一帯だけ

■どこまでも伸びる鉄道、止めどもなく続く市街化

市街地に覆われた現在の地図。明治期の地図と見比べると、上町台地の尾根や谷、水路が縦横に走る田園が、100年余で建物と道路に埋め尽くされた様子が分かります。鉄道は地下化によって都心まで入り、市電も地下鉄に替わっています。そして鉄道は遙か遠くまで伸び、市街地もいまだに広がり続けています。ヨーロッパの先進資本主義国では、都市の成熟とともに鉄道の新設や延伸がほぼ終り、地下鉄の終点が都市のまちはずれです。そうした都市と日本の都市を比べることで、まちのあり方を考え直す機会も得られます。



森ノ宮-大阪城公園間の東側にある車両基地



現在

元地図に主な鉄道線・地下鉄線、駅、駅名などを追記