

都市の空間構造の変遷から 市内交通を読み解く

大阪市立大学・都市研究プラザ
水内俊雄

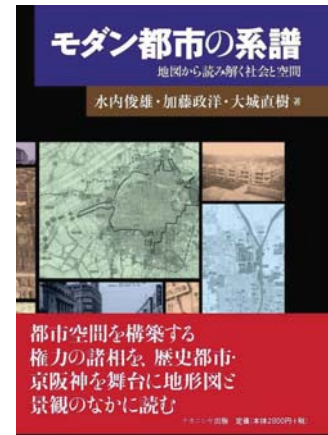
mizuuchi@ur-plaza.osaka-cu.ac.jp

URP
Osaka City University
大阪市立大学
Urban Research Plaza
都市研究プラザ



天保国絵図 (1835年~1938年) 摂津国より

1



発表者水内の近年の
仕事は・・・
都市研究プラザとは、
大学内のベンチャー、
ソーシャルビジネスの培
養地



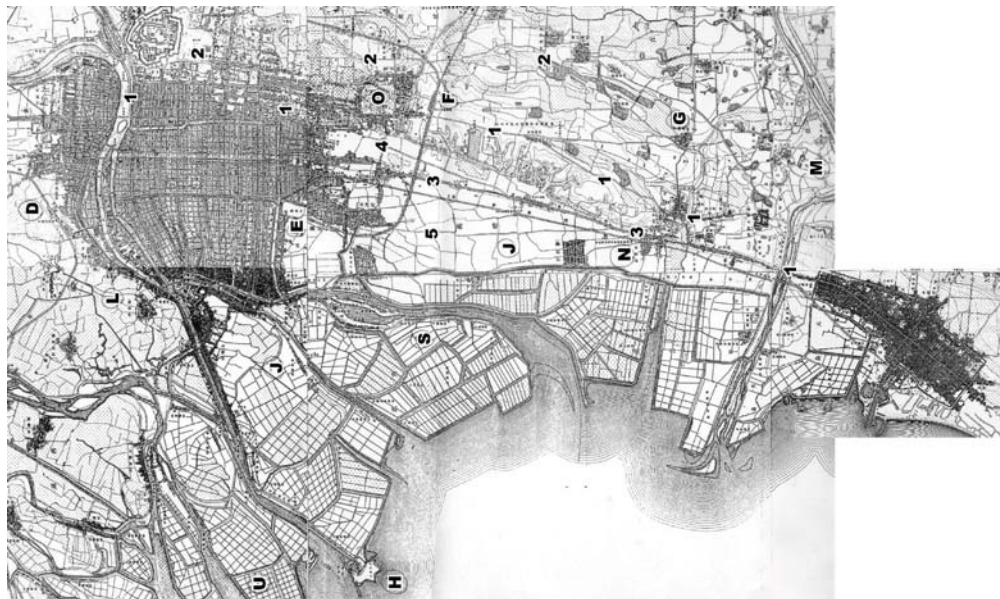
2

3



天保国絵図 (1835年~1938年) 摂津国より

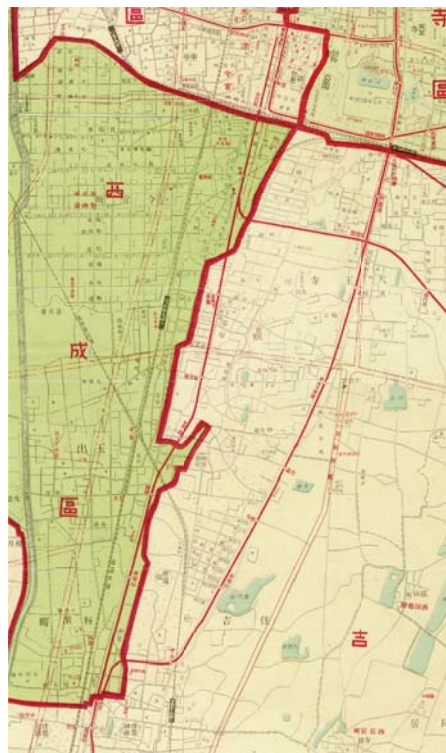
4



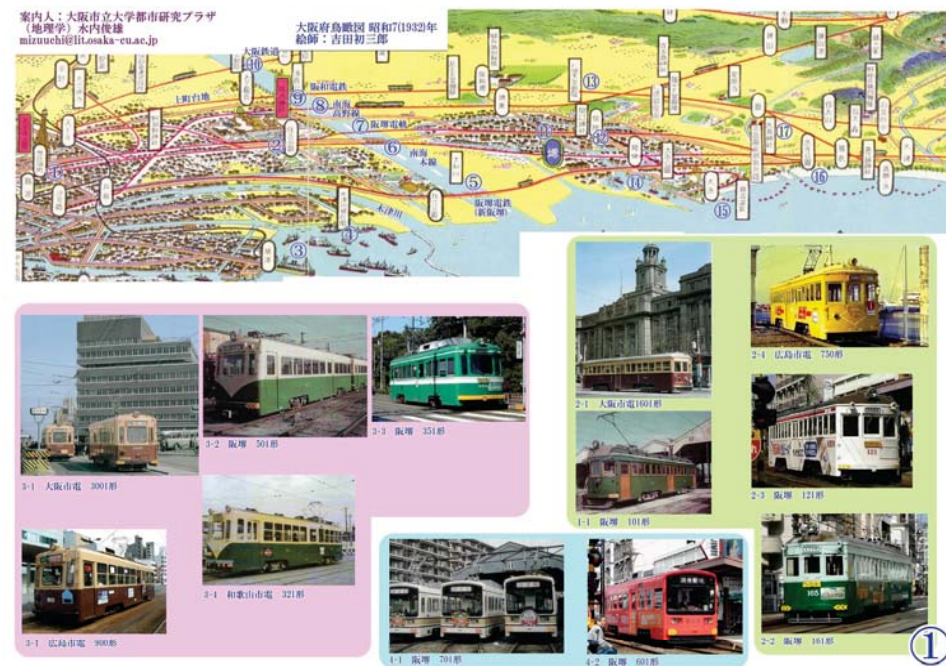
5



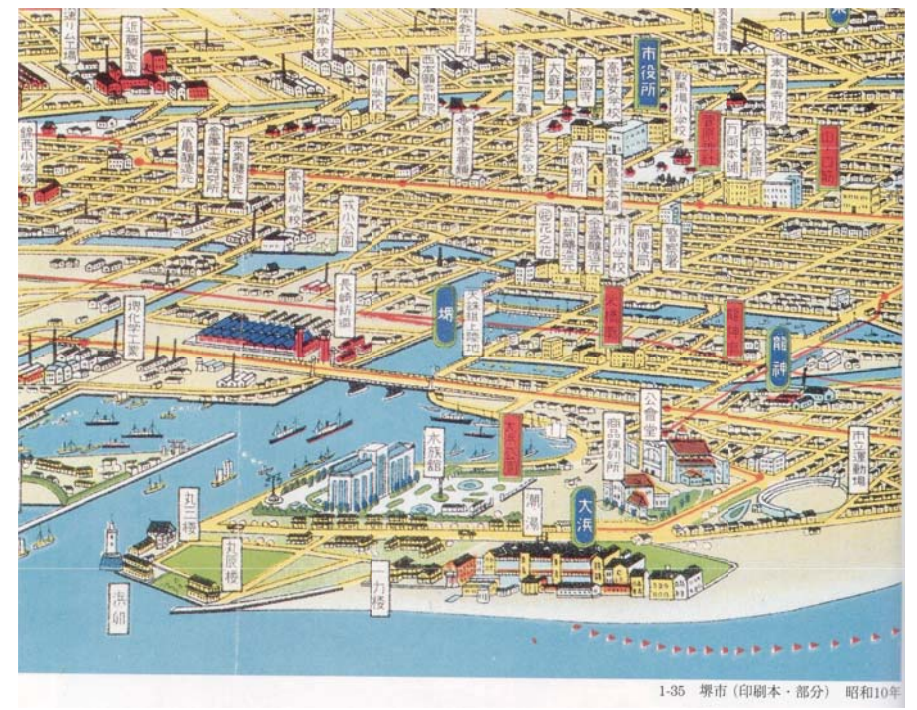
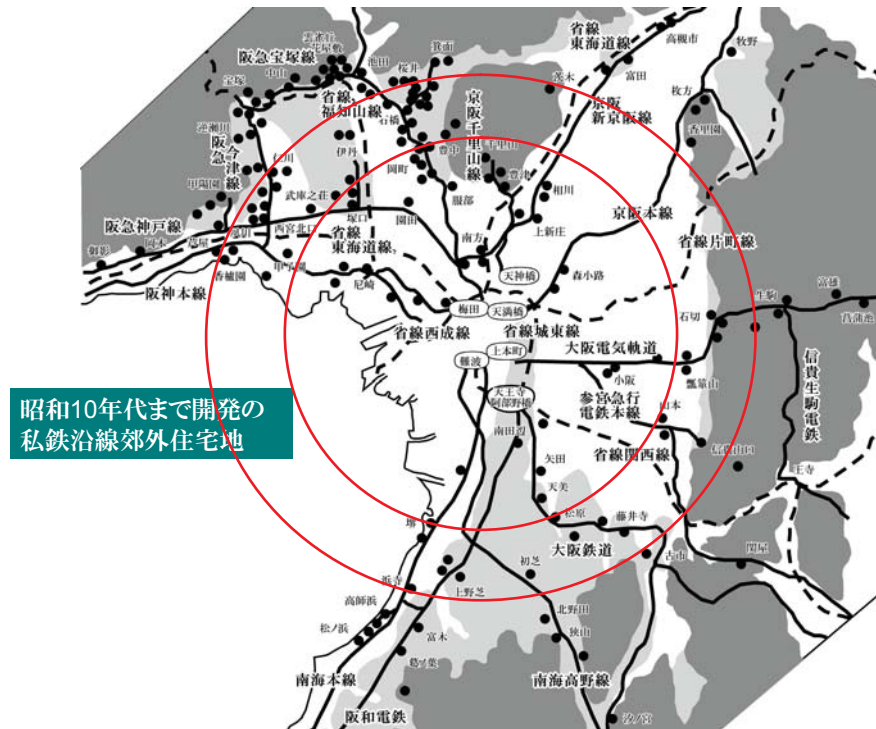
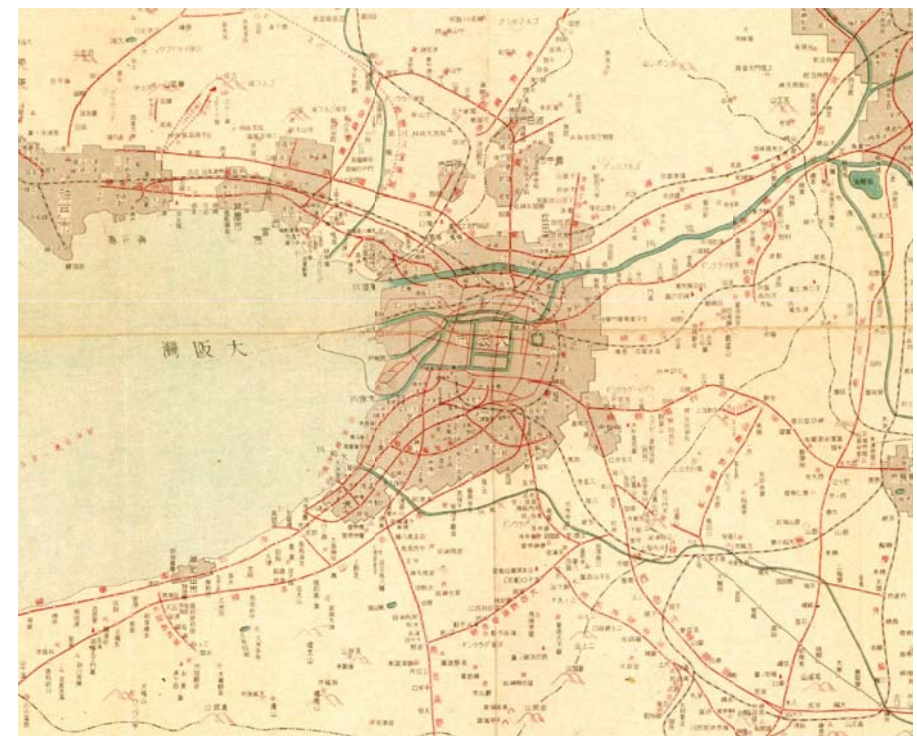
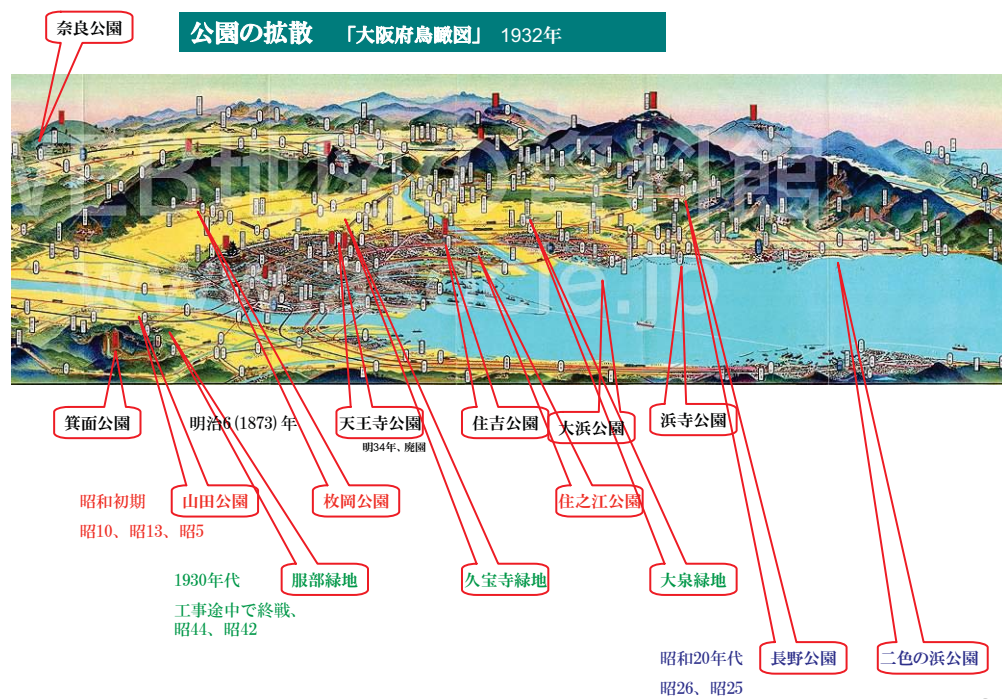
6



7



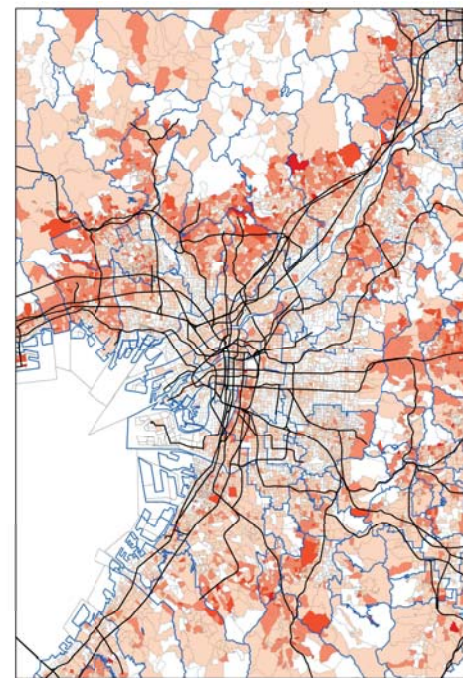
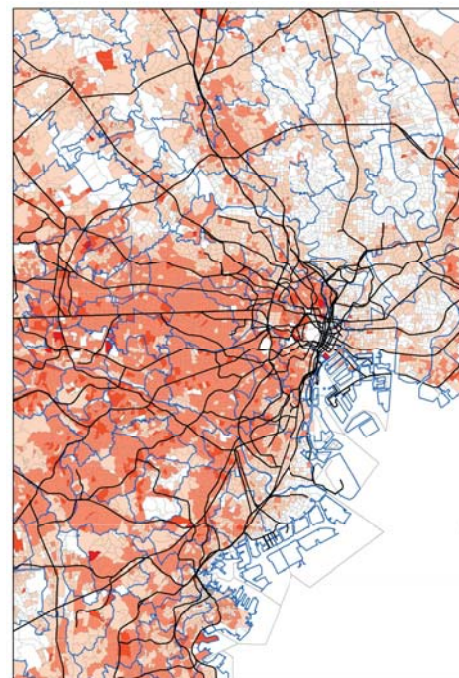
8



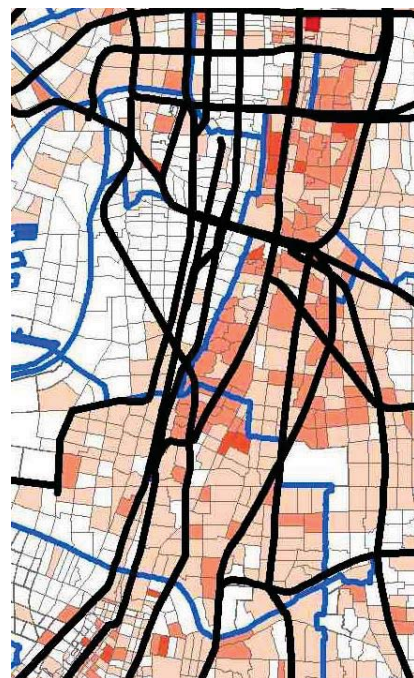
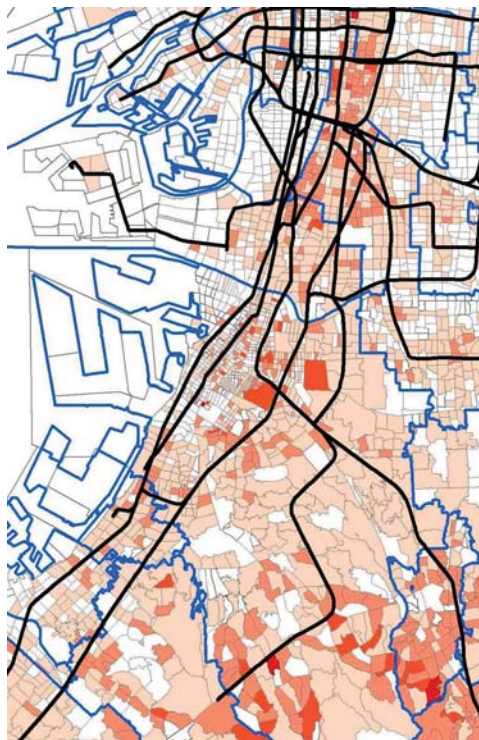


1-34 同上 (原画・部分)

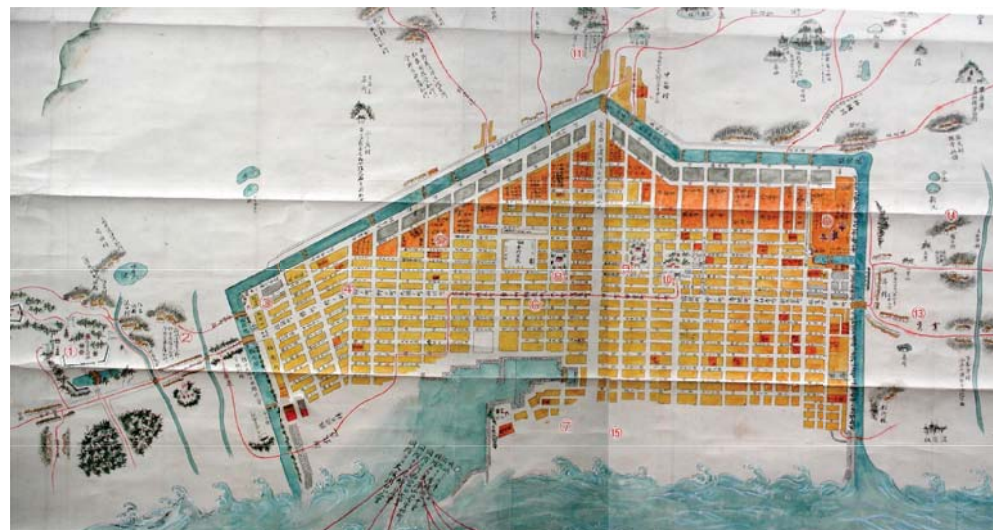
13



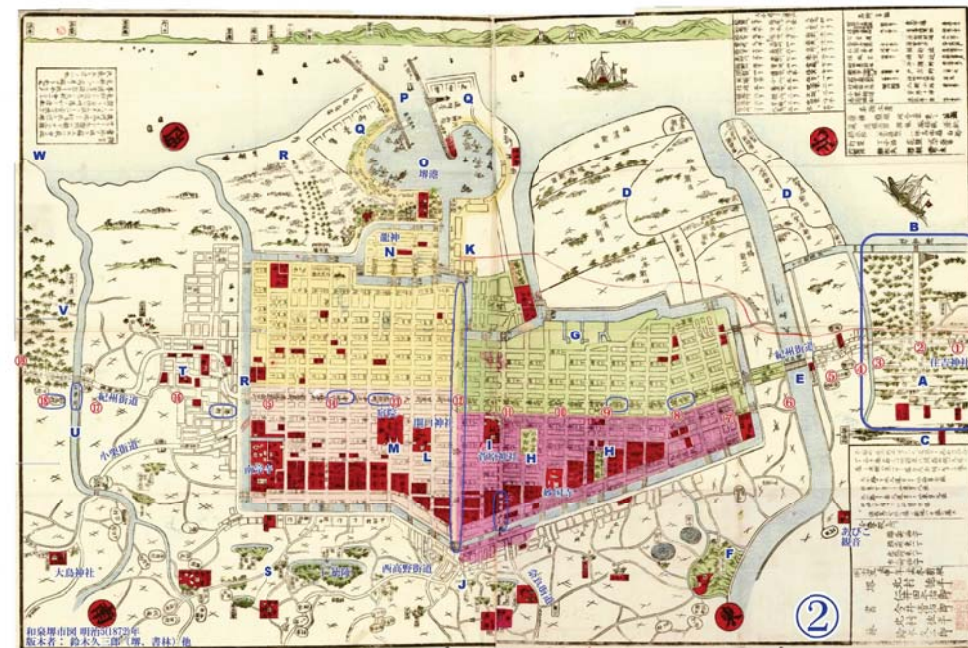
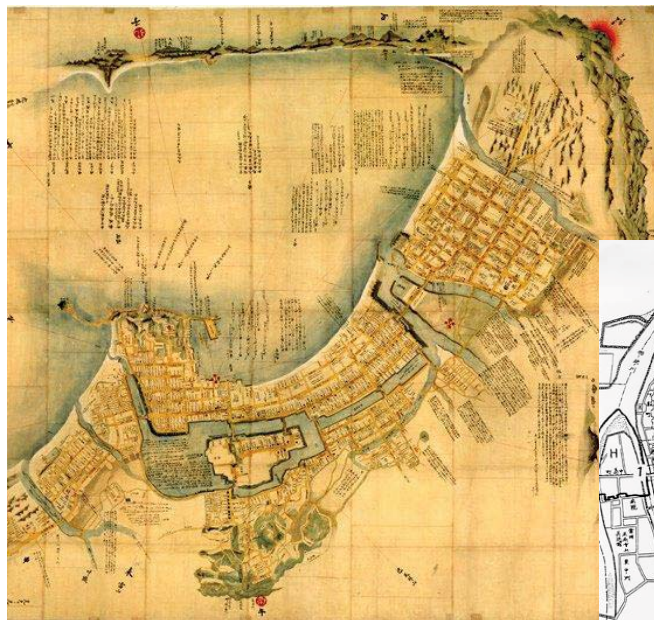
14



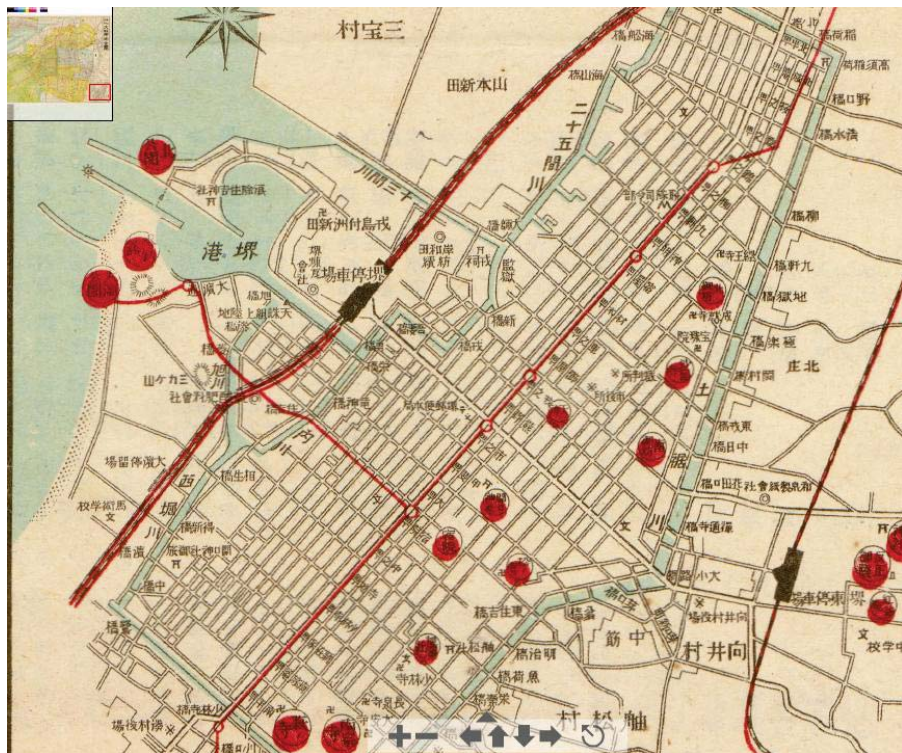
15



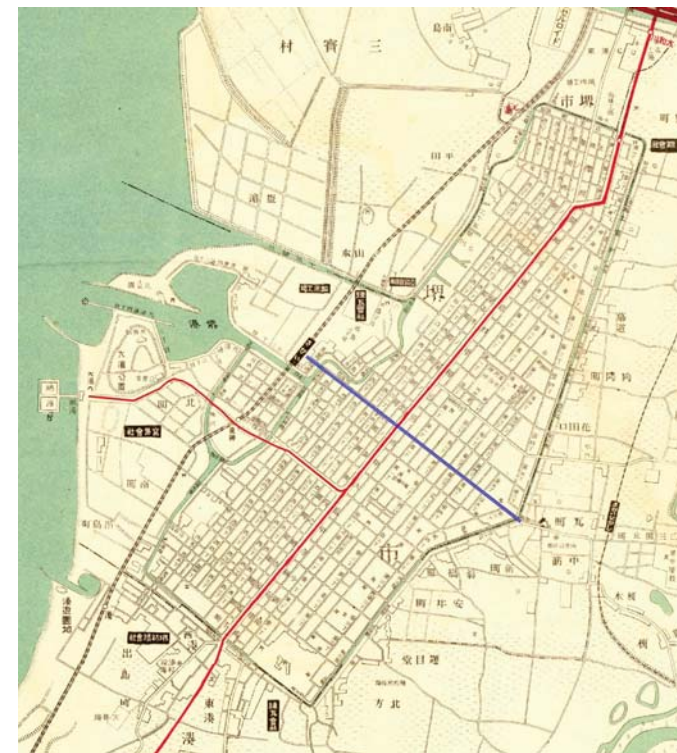
16



18



19



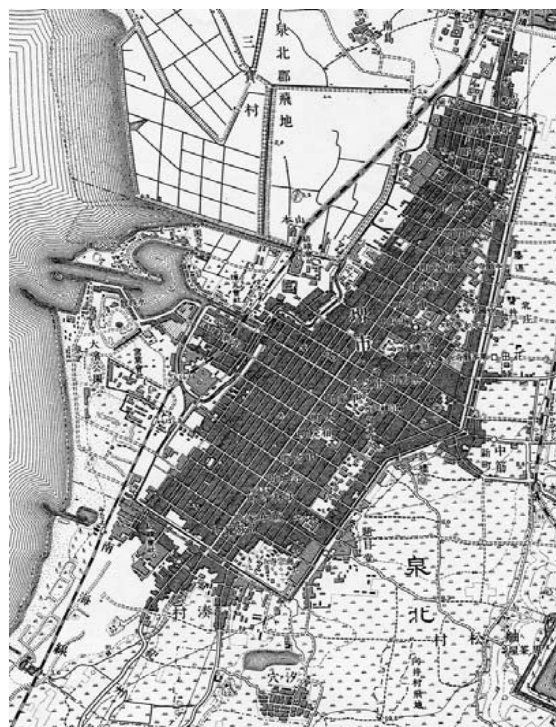
20



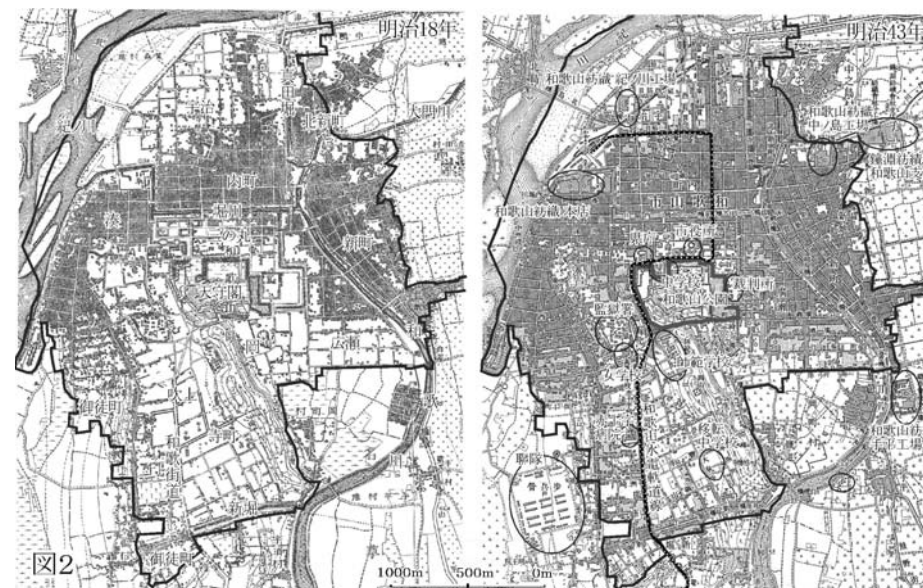
21



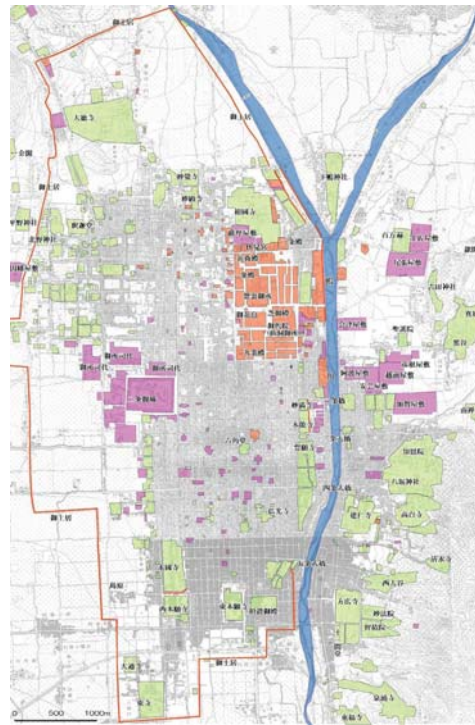
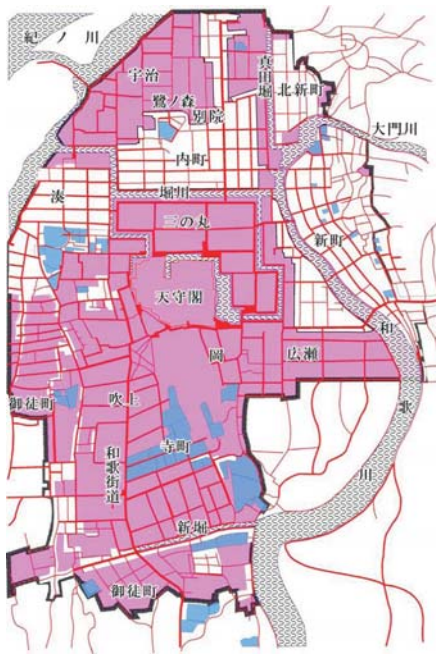
22



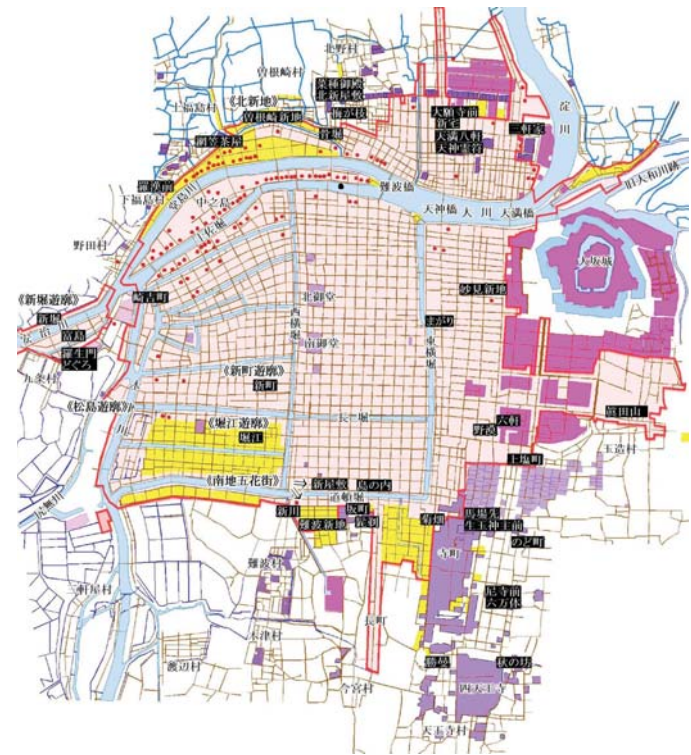
23



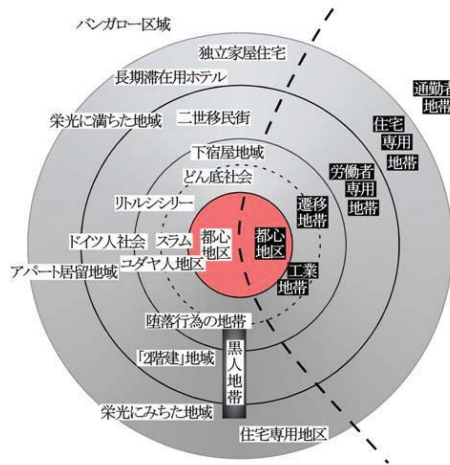
24



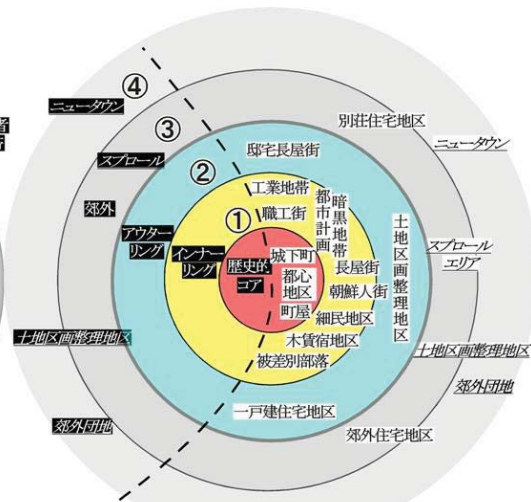
25



26



パークとバージェスによる
同心円状の都市空間構造



昭和10年代の同心円状の
日本の都市空間構造に
戦後の状況も追加

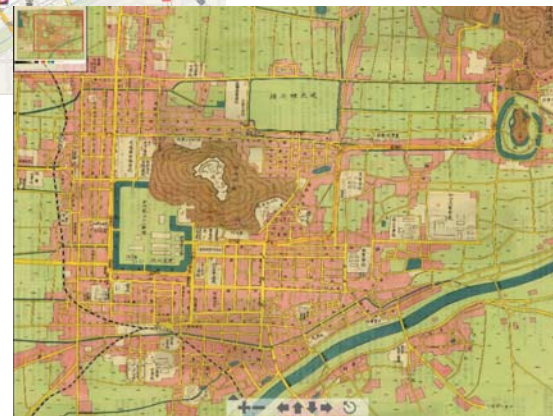
27



28



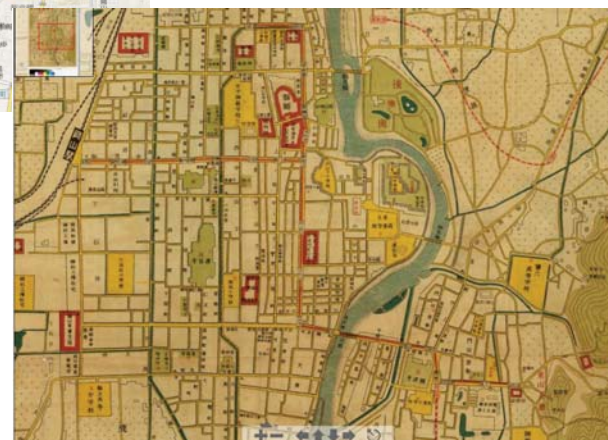
29



30



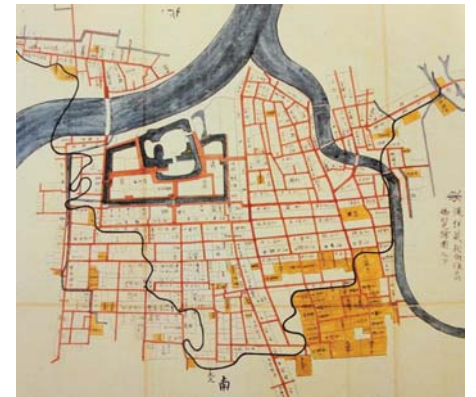
31



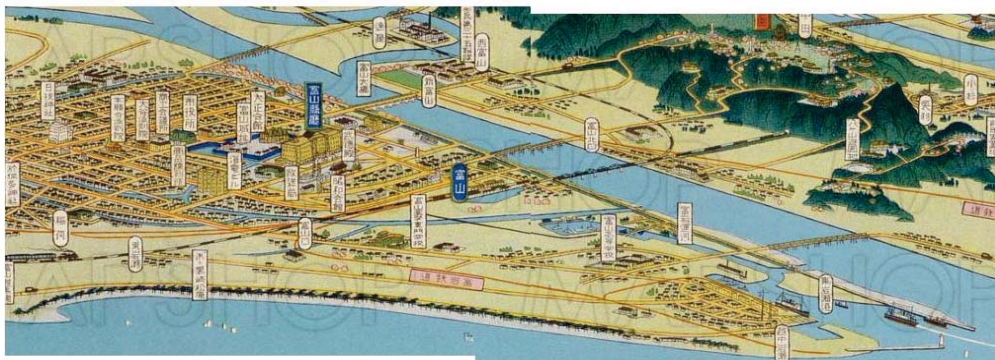
32



33



34



35



36

水内発表の簡単なまとめ 1 2010年8月28日

1. 大阪都市圏から見ると、明治30年代から始まる、近郊寺社、郊外遊園、郊外住宅地への交通機関としてのさきがけ 天王寺西門から上町線 そして住吉大社
2. 明治末期から大正初期、市内と郊外の「テーマパーク」、新世界、大浜遊園、そして濱寺公園、海水浴場との直結 アーバンリゾート地のネットワーク路線 阪堺線 この系譜は重要
3. 上町線沿いで確立する郊外小市民住宅地の阿倍野、阪堺線沿いで確立する庶民の下町、天下茶屋、玉出、住吉 メディアで取り上げられる大阪のイメージ 帝塚山と天下茶屋 都市の居住分化
4. 国際集客を生かして、日本のこうした連携都市エリアの資産をツーリズムとして売り出し、スタディーツアとして阪堺電車沿線の学びが国際的に喧伝されてゆく可能性。
5. 堺市内、歴史的コアの軸の大道筋、そして宿院から大浜への市街横断軸の形成、ある種同企業、南海との鉄道レイル／軽軌ライトレイルの連携
6. 自由都市堺のプライドとしての空間的構成は実にはっきりうかがわれる都市であり、その資産をライトレールは導線として引き継いできた。
7. 市内電車というライトレールは、日本において歴史的コアである城下町（ある種テーマパーク、だから小京都なども生まれる）などの空間構成を見事に使っている。都市の一番の歴史的系譜のDNAを引き継ぎ、都市のプライドを体現しているといっても過言ではない。

37

水内発表の簡単なまとめ 2 2010年8月28日

8. 堺市側にとったら、旧市街、特に堺区がそのもっとも中心となるが、どのように旧市街を再編成するかという都市再生とも深くかかわる。都市の再生をわかりやすく示すスローガン、コンパクトシティ、縮小都市、ライバブルシティ、大きなトレンドは旧市街地の豊かな物的資源を再度活用する、バックトゥザシティのムーブメント（交流人口、中間施設利用人口も含める）。
9. 特に拡大仕切った堺市において、ニュータウン課題と、スプロール地帯課題と、そしてこの歴史的コア地区の課題（一部インナーシティ地区の課題）はきっちりし分ける必要があり、この歴史的コアでは、バリアフリーやアクセシビリティ、モビリティをあらゆる階層に提供できる切り札として、ライトレールと連携のバスネットワークは鍵を握る。
10. 市内交通ネットワークで、旧運輸省のトラム助成の無視のつけは大きく（古臭いというチン電イメージ、阪堺の車両レベルは圧倒的に高いのだから）、都市の空間構成足りない新交通システムや地下鉄の建設にまい進したのは、新しい都市像（旧市街地）からすると、ある種ミスタイクであった。
11. シティ・リージョンの連携都市の先達の阪堺電車において、他種の交通連携は図られるべきであり、いまライトレールを利用した、放射状都市の交通ネットワークの結節化を通じた都市の再生、リハビリテーションは大いに参考になる。
12. 都市内路面交通の復興と歴史的系譜を利用した都市プライドの醸成と歴史的都市の再生、再興 誰にでもライバブルシティ、ハイアクセシビリティ、モビリティ都市

38