

泉佐野市の住宅地化

—1945～1988年—

北 畠 潤 一

I はじめに

強いインパクトによって、急速な変容が予想される地域の過去を調査・分析し、現状を記録することは、地理学の1つの役割と考える。さて、第2次世界大戦後（以下、戦後）のわが国における高度成長期は住宅地化が旺盛な時期であった。それは都心の再開発による立体化とともに、近郊の田畑・森林・河川敷・埋立地、そして沼沢・池・浅海などが、住宅地・公園・道路・商店・学校・病院・駐車場などに変貌する過程であり、日常的で極く身近な地域的事象であった。その結果、住宅地化に関する地理学的研究も豊富な蓄積をみたが、特に本研究に関係が深いものを示せば次のとおりである。

1. 従来の研究と本研究の目的

佐藤（1969）は横浜市の宅地造成面積・移動土量・原地形を比較し、北畠（1971）は相模原市の住宅地化・工業団地の形成、生活環境の変化を調査した。北畠（1974）は相模原市の都市化と火災危険地域を抽出し、北畠（1981）は高度成長期の奈良盆地の北西部丘陵の住宅地化と原地形の関連性を分析した。白井（1981）は河泉丘陵の住宅地化を地誌的に捉えて、赤木（1982）は広島宅地造成と地形改変・自然災害を報告した。阿部ほか（1982）は仙台周辺の丘陵地の宅地化と宮城県沖地震の被災地との関係を調査し、中山（1982）は神戸の宅地開発と海面埋立・環境保全を報告した。松原（1982）は多摩田園都市の住宅地化の東急主導の土地区画・高密度開発・土地利用の混在を究明し、北畠（1984）は大阪平野の北部丘陵地の住宅地化と原地形を分析した。北畠（1985）は奈良盆地の住宅地化と地域社会の変容を解明し、北畠（1986）は奈良県田原本町の住宅地化と交通・地形を論じた。

また、香川（1988）は大阪市西区の高層住宅の立地による景観的・非景観的变化を検証し、香川（1990）は名古屋市の中高層住宅の価格は実勢地価の高低を直接反映しないことを指摘した。北畠（1992）は大阪市公共住宅の立地と室構成の地域性を追究し、北畠（1993）は奈良県三郷町の住宅地化と土地分類の相関を調査した。北畠（1994 a）は奈良県三郷町の都市化を近接性・利便性・地価・地形との関係で捉え、北畠（1994 b）は奈良県三郷町の都市化と都市公園整備の地域性を調査した。北畠（1994 c）は奈良県三郷町の土地利用とその変化を分析し、

北畠(1995)は大阪平野の南部丘陵地の住宅地化と原地形の関係を究明した。しかし、以上の研究の中には関西国際空港に直結し、将来、関西国際空港の強いインパクトを受けて、急速な地域変容が予想される、戦後の泉佐野市の高度成長期を頂点として進展した住宅地化を中心課題とした地理学的研究はない。そこに本研究の意義があると考えられる。

本研究の目的は、(1)第2次世界大戦の終結からバブル崩壊期までの間に、大阪府泉佐野市で進展した住宅地化の過程を、地域に即して時期別に調査・分析し、(2)住宅地化の要因を利便性・近接性、第2次世界大戦前(以下、戦前)の土地利用、戦後の変容などの社会環境的側面と、起伏量・谷密度・標高・表層地質・地形などの自然的基盤の2つの側面から検討することにより、関西国際空港の影響で発生する地域変貌以前の時点における、住宅地化の地域的特性を解明することにある。

2. 研究対象地域

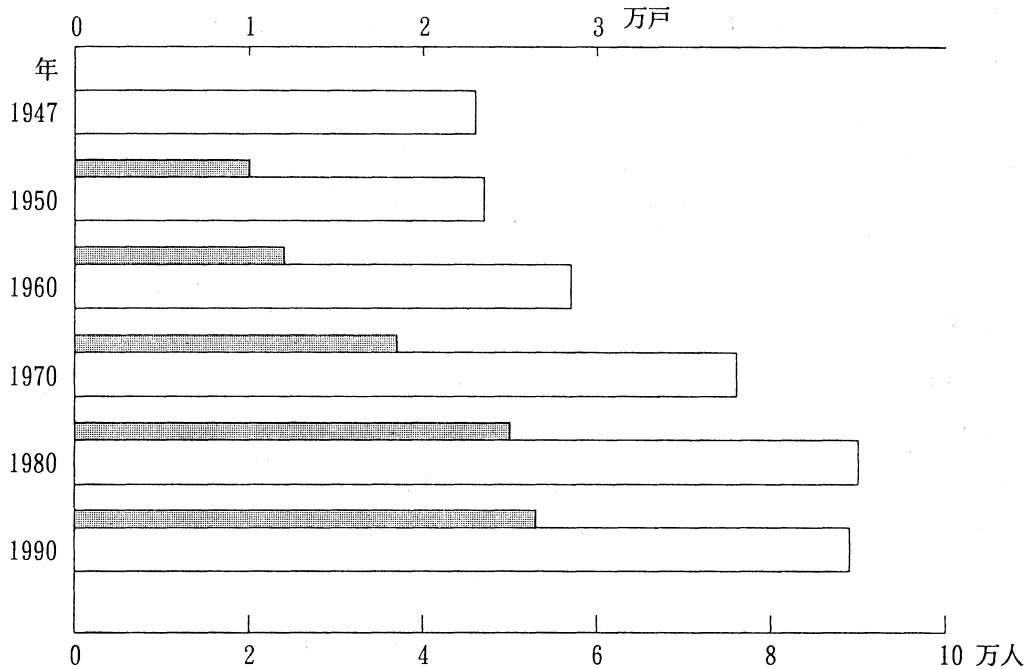
研究対象地域は大阪府泉佐野市(以下、泉佐野市)である。泉佐野市は大阪市の南郊約30 kmに位置し、東は大阪府貝塚市・大阪府泉南郡熊取町、南は和歌山県那賀郡打田町・粉河町、西は大阪府泉南郡田尻町・泉南市などに隣接している。泉佐野市の全市域面積は51.6 km²(1990年5月末現在⁽¹⁾)、北部は大阪湾に面し、南部は和泉山地である。臨海地域は埋立地・三角州性低地・自然堤防・砂州からなる。汀線から5 km程の間は泉南台地であり、その南には泉南丘陵の中・低位丘陵地がある。泉南台地と泉南丘陵には、古くから大小多数の灌漑用溜池が散在する。また、東部の一角には高位段丘地と小起伏丘陵地が偏在し、さらに南部には和泉山地北斜面の中・小起伏山地、山麓地、および樫井川沿岸の扇状地性低地が帯状にのびている。交通線は、阪神高速4号湾岸線・府道堺阪南線・南海本線・国道26号線・府道大阪和泉泉南線・JR阪和線・阪和自動車道(近畿自動車松原海南線)などが、海岸線に並行して通り、関西空港自動車道(国道481号線)・南海空港線・JR関西国際空港線・大阪外環状線(国道170号線)などが、北西から南東方向に走っている。距離は、南海本線で大阪難波駅とは30分間(40 km)、阪神高速4号湾岸線経由では50分間(50 km)。京都駅とはJRで80分間(100 km)、阪和自動車道経由では100分間(100 km)前後である。奈良駅とはJRで80分間(100 km)、阪和自動車道経由でも80分間(100 km)であり、和歌山とは南海本線・JRともに30分間(40 km)、阪和自動車道経由では40分間(40 km)程である。

行政区の編成をみれば、明治初年には佐野村ほか14か村に分かれ、日根郡に属していた。1889年の町村制の施行により、佐野・北中通きたなかとおり・南中道みななかつち・日根野ひねの・長滝ながたき・上之郷かみのごう・大土おおつちの7か村となって、1896年には泉南郡に属した。そして佐野村は1911年に町制を施行し、1937年に佐野町と北中通村が合併した。1948年4月1日に市制が施行され、1954年4月1日、町村合併促進法によって、日根野・南中通・長滝・上之郷・大土の5か村を編入した。

(1) 1991年9月30日の泉佐野市の面積は52.97 km²となる(全国市長会『日本都市年鑑』(1992年)108ページ)。

泉佐野市の住宅地化

図1 泉佐野市の世帯数・人口



注) 1947・1950年の人口は行政区変更分を調整、1947年の世帯数は不明である。
資料) 各年の国勢調査結果により作成。

第2次世界大戦以降の人口・世帯数の経年変化をみれば、1947年の人口は46,096人、世帯数は不明である。1950年は人口47,039人、世帯数10,015戸で、過去3か年で約1,000人近く増加した。1960年は人口56,827人、世帯数11,993戸となり、10年間に約10,000人、2,000戸近くが増加し、1970年は人口77,000人、世帯数19,241戸となって、この10年間には約20,200人、7,250戸程の急増をした。さらに増加は持続され、1980年は人口90,684人、世帯数25,091戸となり、過去10か年間で人口は約13,700人、世帯数は5,850戸増え、高度成長期を頂点とする30年間に、人口は43,645人(48%)、世帯数は15,076戸(60%)⁽²⁾激増した。しかしバブル崩壊後の1990年の人口は88,866人、世帯数は26,575戸となって、この10年間に人口は1,818人減少したが、世帯数は1,484戸増加した(図1)。家族成員数は1950年は1戸当たり4.70人であった。しかし1960年には4.74人となり若干増えたが、1970年は4.00人、1980年は3.61人へと漸減した。そして1990年には3.34人に減少し、過去40年間の核家族化は著しい⁽³⁾。

1991年の泉佐野市は全市域が都市計画区域である。うち市街化区域は1,952ha、その居住者は約85,400人である。市街化調整区域は3,297ha、その居住者は約3,900人である。そして人口集中地区面積は1,140ha、その居住者は約69,100人である。1991年の用途別着工建築

(2) 泉州地域で人口変化指数(1989/1975年)が1を超えるのは、堺・泉大津・岸和田・貝塚・泉佐野・泉南・阪南である(大阪湾ベイエリア開発推進協議会『大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン』(1991年)3ページ)。

(3) 1991年9月30日の泉佐野市の人口は89,359人、世帯数は27,973戸、家族成員数は3.19人である(『住民基本台帳人口』)。

物床面積は、居住専用が 70,479 m²、居住産業併用は 12,559 m²、農林水産業用は 431 m²、鉱工業用は 44,318 m²、公益事業用は 355,579 m²、商業用は 32,166 m²、サービス業用は 4,460 m²、公務文教用は 6,289 m² であり、公益事業用建築物の着工床面積が全体の 67.6% を占め、関西国際空港関連工事の進展が著しい。そして居住専用・居住産業併用を合わせると 83,038 m² (15.8%) である。また、構造別建築物数・床面積の合計、および工事費予定額をみれば、1991年の建築物総棟数は 545 棟、総床面積は 526,281 m²、工事費予定額は 20,369,586 万円である。そして全建築物のうち木造建築物は 211 棟 (38.7%) で、鉄骨造の 287 棟について多い (建設省建設経済局編『建築統計年報 (1992年)』)。

一方、鉄骨鉄筋コンクリート造の棟数は 4 棟であるが、床面積の合計は 307,398 m² (58.4%)、工事費予定額は 15,328,300 万円 (75.3%) であり、関西国際空港関連の機動隊・寄宿舍ほか警察庁舎関連工事が着工され (1991年)、続いて大阪府立救命救急センター、国際ビジネス交流拠点のりんくうゲートタワービル (56階、高さ 256 m)、りんくうエネルギーセンタービルなどの大規模建設工事が 1996年 8 月竣工予定で進捗している。鉄筋コンクリート造は 39 棟ある。その床面積の合計は 92,842 m² (17.6%)、工事費予定額は 2,979,834 万円 (14.6%) であり、鉄骨造の棟数は 287 棟 (52.7%) を占めるが、床面積合計は 97,791 m² (18.6%)、工事費予定額は 1,582,963 万円 (7.8%) で、各棟は比較的小規模な建築物である (建設省建設経済局編『建築統計年報 (1992年)』)。

1990年 12 月 31 日現在、泉佐野市の農業粗生産額は 472,000 万円であり、堺市の 669,000 万円について、大阪府下第 2 位である。そして農業粗生産額の中の 372,000 万円は耕種、99,000 万円は畜産が占め、生産農業所得は 187,000 万円、堺市の 244,000 万円、和泉市の 192,000 万円について、大阪府下第 3 位である。農業専従者 1 人当り生産農業所得は ⁽⁴⁾ 1,377,000 円で、貝塚市の 1,511,000 円について大阪府下第 2 位である (農林水産省統計情報部編『生産農業所得統計 (1990年)』)。泉佐野市は古くから溜池灌漑による米作と裏作のタマネギ・キャベツ産地として有名であった。加えて近年はセロリ・レタス・フキ・ショウガ・ミズナスなどの栽培も盛んである。

泉佐野市の事業所は 706 である (1990年 12 月 31 日現在)。うち従事者 10~299 人の規模が 218、300 人以上が 3 であり、その他は 485 である。総従業者は 11,459 人、1 事業所当り従業者は 16.2 人となり、零細企業が卓越する。製造品出荷額は 34,750,900 万円、粗付加価値額は 14,582,400 万円、大阪府下 33 市のうち、事業所数は大東市 (833) について第 13 位、粗付加価値額は岸和田市 (14,317,900 万円) とほぼ類似する額で、第 15 位である (通商産業大臣官房調査統計部編『工業統計表 (1990年・市町村編)』)。さて、研究対象地域には熊野街道が通り、平安時代から熊野詣でと「佐野の市」が開かれた。近世は綿・黒砂糖・ほしか等の集散地として、回船間

(4) 計算式は次のとおりである。

生産農業所得 ÷ 延べ農業従事日数 ÷ 県平均の農業従事者 1 人当り農業従事日数

泉佐野市の住宅地化

屋が活躍する港町であった。明治中期からはタオル工業が発達し、今日、ワイヤーロープ・高圧碍子・スポーク・シャトルなどの地場産業がある。そして総合食品コンビナート誘致のために、1963年から埋立工事が進められ、不二製油阪南工場・大新製糖・大阪第一食糧・学校給食センターほか、大型遠洋漁船基地ならびに水産物保存・加工施設などの関連企業52社（食品22・水産8・保管流通13・関連企業9）が操業している。⁽⁵⁾

りんくうタウンは泉佐野市・大阪府田尻町・泉南市の湾岸に318.4haの埋立地を造成し、関西国際空港の空港機能の支援・補完、高度情報・快適環境・経済活動・親水性などに恵まれた、国際的臨空都市を創造するものである。埋立てられた浅海の水深は0.0~6.0m、地質は南西部が泥・貝がら、中央部は砂、北東部は砂・礫の部分とこまかい砂・貝がら、そして石である（海上保安庁水路部『海図』（1968）8万分の1「大阪湾」）。護岸工事は1986年に開始し、1987年から埋立てを始め、1990年から分譲を開始した。土地利用計画は交通施設用地26%、工場用地24%、緑地・公園21%、商業・業務用地10%、その他に住宅（空港従事者用）・流通・空港関連産業・護岸・下水処理施設などからなる。

3. 研究方法

研究方法は、(1)住宅地化の過程について、大阪府建築部住宅政策課『大阪府住宅・宅地開発状況図・住宅開発状況一覧表』（1977・1978・1979・1986年）、大阪府建築部開発指導課『民間宅地開発行政資料集』（1980年）、住宅・都市整備公団企画調整部調査課『住宅・都市整備公団管理団地一覧』（1983）、および、国土地理院『土地利用図』（1977年）2万5千分の1「樽井」「岸和田西部」「岩出」などを判読し、現地調査によって補った。(2)自然的基盤の側面は、地理調査所・国土地理院『地形図』（1955・1985年）5万分の1「岸和田」「粉河」を基図とし、500m×500mメッシュの起伏量・標高・谷密度などを計測した。また、表層地質・地形分類は国土庁土地局『表層地質図・地形分類図』（1976年）10万分の1「大阪府」を判読した。そして、海底地質・海底地形は、海上保安庁水路部『海図』（1968年）8万分の1「大阪湾」を判読し、現地調査結果と照合して総合的に把握した。(3)研究期間は1945~1988年とした。そして実際に住宅地化が進行した1950~1980年代の40年を10年ごとに小区分し、各時期の住宅地化の地域的特性を解明した。なお、各住宅地の住宅地化した時期は着工時点とし、現地調査は1987・1988・1989・1991・1995年の各8月に実施した。

II 住宅地化の地域的展開

1. 1950年代の住宅地化

泉佐野市では、1945~1951年間の住宅地化は認められない。1952年になり、府営泉ヶ丘（和泉ヶ丘）住宅地、2.16ha、第1種・第2種⁽⁶⁾（災害者住宅）の木造1階建住宅、合計73戸と、

(5) しかし泉佐野市の工業指標における事業所数・従業者数の変化指数（1988/1975年）を泉州地域と比較すれば、何れも下位である（前掲(2)5~10ページ）。

市営末広住宅地（図2）、4.45 ha、第1種・第2種の木造1階建住宅、および簡易耐火構造住宅、合計230戸が建設された。府営泉ヶ丘住宅地（図2）は大阪府熊取町に近い泉ヶ丘1丁目にあり、JR阪和線東佐野駅の南方450～500 mに位置し、南海バスの東佐野駅前停留所から、泉ヶ丘住宅前停留所まで、1区間の距離であって、徒歩でもJR阪和線東佐野駅まで約15分間である。したがって天王寺駅・和歌山駅・関西国際空港などにも利便性・近接性が高い。

府営泉ヶ丘住宅地の西側には新池（300 m×300 m）、南側には奥地（150 m×200 m）という2つの灌漑用溜池がある。これらの溜池は、戦前、JR阪和線東佐野駅の北側と北西・西側に拓かれた、旧新家・下瓦屋南・貝田などの集落の水田に灌漑用水を供給していた。しかし1950年代になり、府営泉ヶ丘住宅地が建設されると、その周囲に一般住宅地区が形成され、新池の東・南岸の一部に小さな水田・草地と針葉樹林を残すのみである。府営泉ヶ丘住宅地の自然的基盤は南高北低の緩傾斜地で、起伏量1.0 m、谷密度7、表層地質は泥・砂・礫互層からなり、泉南台地の標高38.0～41.0 mの小起伏丘陵地である。

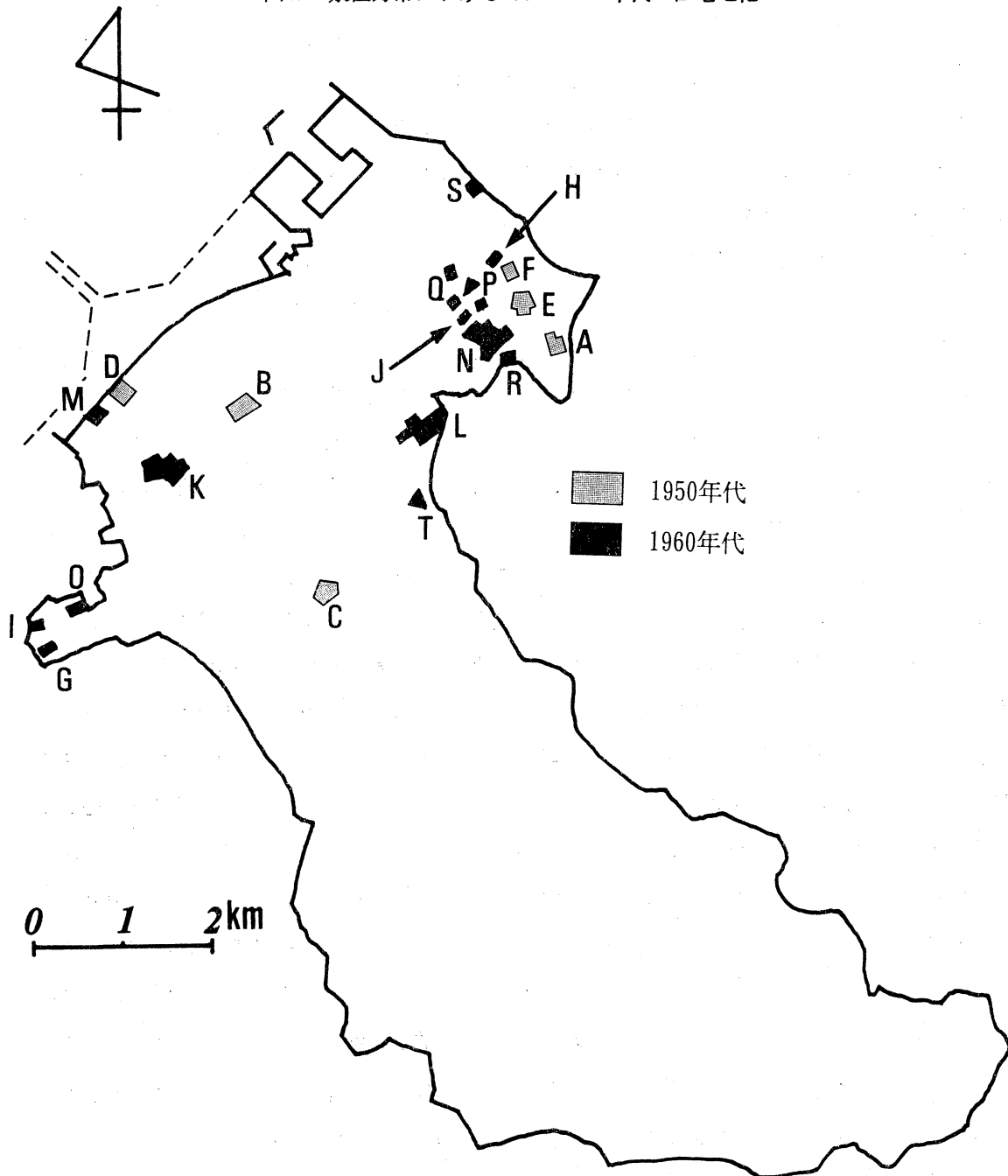
市営末広住宅地（1952年建設）は南海本線泉佐野駅の南方600～650 mにあり、南海本線羽倉崎駅からは東北東1,300 mの高松東2丁目にある。また、この住宅地は泉佐野駅前停留所と、羽倉崎駅前停留所を結ぶ南海バスの高松停留所から、北方300 mに位置している。そして、この住宅地の西方300 mを高架のJR関西空港線が通り、その下には関西空港自動車道がある。さらに、市営末広住宅地の南方300 mには国道26号線が通じており、利便性・近接性が高い。周囲の環境をみれば、市営末広住宅地の北東側の高松東1丁目には、大阪府立佐野工業高校があり、北側の高松北2丁目には泉佐野市立第2小学校と、小ざくら幼稚園、高松特定郵便局がある。そして、その他は一般住宅地区であり、小規模な商業地区・工業地区が混在している。戦前、この住宅地と周辺地域一帯は旧飛行場跡地であった。市営末広住宅地の自然的基盤は緩傾斜地であり、起伏量1.0 m、谷密度4、表層地質は礫層で、泉南台地の標高10.0 mの中・低位段丘地である。

1956年には、長滝に府営長滝住宅地（長滝植田団地）が建設された（図2）。これは3.07 ha、第1種・第2種の木造1階建、および第2種の簡易耐火構造、合計207戸である。位置はJR阪和線日根野駅と長滝駅の間の中側の北側沿線にあり、日根野駅との距離は800 m、長滝駅との間は400～500 m程で、バス路線はない。しかし、すぐ西側を国道481号線（関西空港自動車道）が通り、南側は国道26号線に通じる主要道路に面していて、利便性・近接性が高い。府営長滝住宅地も旧飛行場跡地にあり、通称では長滝植田団地とも呼ばれている。その理由は、この住宅地の北側に、古くから植田池（230 m×230 m）と穂波池（200 m×200 m）の2つの灌漑用溜池があり、植田池の名に由来する。この住宅地の周囲の環境をみると、南・東側にはJRの

（6）「公営住宅法」の収入基準により、入居者を第1種・第2種に分ける。源泉徴収表の総所得額から、同居人1人につき33万円を控除し、その金額を12で割った額が10万円未満の人は第2種に入居できる。第1種は1か月分の収入額が10～16.2万円までの人が入居できる。

泉佐野市の住宅地化

図2 泉佐野市における1950・1960年代の住宅地化



注) A. 府営泉ヶ丘(和泉ヶ丘) B. 市営末広 C. 府営長滝 D. 市営松原第1 E. 府営鶴原
 F. 府営鶴原北 G. 市営南中第4 H. 市営北中第1 I. 市営南中第5 J. 市営北中第2
 K. 府営羽倉崎 L. 民間中庄 M. 市営松原第2 N. 府営佐野台 O. 市営上田ヶ丘
 P. 市営鶴原 Q. 市営下瓦屋 R. 民間鶴原(東佐野台) S. 府営鶴原中央 T. 民間日根野
 資料) 大阪府建築部住宅政策課(1986年)『大阪府住宅・宅地開発状況図・住宅開発状況一覧表』ほ
 か、および、現地調査により作成。

日根野電車区 (200 m×1,000 m) が北東より南西方向にのび、J A西日本総合庁舎もある。そして、一般住宅地区と射手矢紡織・角谷織物などの工業地区があり、極わずかな水田と空地が残っている。府営長滝住宅地の自然的基盤は起伏量 1.0 m, 谷密度 8, 表層地質は礫層であり、泉南台地の標高 36.0 m 程の中・低位段丘地である。

市営松原第 1 住宅地 (図 2) は 1957 年に建設され、面積 2.95 ha, 第 2 種の木造 1 階建, 164 戸である。所在地は松原 3 丁目で、住宅地の西側の空地には 10 本程のクロマツの古木が残り、北西側は海岸道路と防潮堤 (高さ 3.5 m) である。そして、その外側はりんくうタウンに隣接しており、1995 年現在、防潮堤の向うにはりんくうパークの大観覧車、バンジー・ジャンプの鉄塔 (高さ 36.0 m), 工事中のりんくうゲートタワービルの鉄骨 (高さ 256.0 m) などがそびえたち、異様な景観を呈している。市営松原第 1 住宅地の中には、2 つの小さな公園緑地とこだま保育所がある。そして、この住宅地の西側には泉佐野市立佐野中学校、東側は大阪陶業 (大ト)・碍子工業などの工業地区となっている。また、南の羽倉崎 1 丁目には少し水田が残っているが、生活道路の沿線は総て一般住宅地区である。鉄道とは南海本線羽倉崎駅の北方 500 m, 南海空港線・J R 関西空港線りんくうタウン駅から南へ 500 m 地点で結ばれ、羽倉崎駅前停留所と松原町停留所の 1 区間で南海バスも通じている。松原町停留所とこの住宅地の間は 300 m 程で、市営松原第 1 住宅地から南海本線羽倉崎駅までは徒歩でも約 20 分間であり、難波駅・和歌山・関西国際空港方面にも利便性・近接性が高い。市営松原第 1 住宅地の自然的基盤は、起伏量 0.0 m, 谷密度 0, 表層地質は泥層であり、標高 2.0 m 前後の三角州性低地である。

1958 年には府営鶴原住宅地 (図 2) が建設された。面積 1.70 ha, 第 1 種・第 2 種の木造 1 階建, 124 戸である。所在地は鶴原 (新家) で、大阪府貝塚市に近く、J R 阪和線東佐野駅の西側の竈池 (150 m×200 m) 西岸にあり、東佐野駅から西方 150~200 m に位置する。戦前、この地域は旧新家から下瓦屋南集落に続く水田と、人工針葉樹林であった。今日、周囲は一般住宅地区となり、鶴原変電所・和歌山銀行・スーパー松原など、供給処理・運輸流通施設、工業・商業地区もある。また、この住宅地の北西側には、次に述べる府営鶴原北住宅地が隣接し、南海バスの鶴原住宅前停留所もあり、国道 26 号線・国道 170 号線 (大阪外環状線) へも道路が通じており、利便性・近接性が高い。府営鶴原住宅地の自然的基盤は、泉南台地の起伏量 1.0 m, 谷密度 3, 表層地質は礫層、標高 38.0 m の中・低位段丘地である。

1959 年には鶴原 (新家) に府営鶴原北住宅地 (図 2) が建設された。1.67 ha, 第 2 種の木造 1 階建, 115 戸である。位置は大阪府貝塚市に近く、J R 阪和線東佐野駅の西方 400~500 m, 南海本線鶴原駅の南東 1,000 m 余であり、南海バスの鶴原口・北住宅前の 2 つの停留所がある。そして、国道 26 号線・国道 170 号線にも生活道路が通じ、利便性・近接性が高い。この住宅地域は、戦前、旧貝田・新家集落の境界付近の水田であった。そのために、今日も大小多数の灌漑用溜池が残っているが、なかでも才賀池 (180 m×230 m)・庄田池 (200 m×250 m) は比較的大規模なものである。周囲の環境は主に一般住宅地区であるが、西側は泉佐野市立長

泉佐野市の住宅地化

坂小学校・鶴原保育所，北側は東佐野病院・NTT社宅，南東側は先述の府営鶴原住宅地に，北側は市営北中第1住宅地に接している。府営鶴原北住宅地の自然的基盤は，泉南台地の起伏量1.0m，谷密度3，表層地質は礫層，標高30.0m前後の中・低位段丘地である。

以上のように，1950年代の泉佐野市における住宅地化は6か所である(図2)。そのうち，府営住宅地は4か所，合計9.6ha(56.5%)，519戸(56.8%)，市営住宅地は2か所，合計7.4ha(43.5%)，394戸(43.2%)である。すなわち，まだ民間事業や公団による住宅地化はない。1950年代の住宅地化の全面積は17.0ha，全建設戸数は913戸であり，主として第1種・第2種の木造1階建であるが，なかには簡易耐火構造住宅も含まれている。戦前の土地利用は主にクロマツからなる針葉樹林・水田・灌漑用溜池・砂浜・旧飛行場跡地などである。最寄駅からの距離は150~800mにおよび，その平均値は約500mである。国道その他の主要道路にも近く，駅に極近い1つの住宅地以外は，総て南海バス路線・停留所なども設置され，利便性・近接性が高い。また，1950年代の住宅地化の自然的基盤は，泉南台地の中・低位段丘地の標高10.0~40.0mの地域か，泉南台地末端部の狭小な三角州性低地の標高2.0m前後の地域である。そして，起伏量0.0~1.0m，谷密度0~8，表層地質は泥・砂・礫互層の小起伏丘陵地，または礫層の中・低位段丘地，および泥層の三角州性低地である。

2. 1960年代の住宅地化

1961年に市営北中第1住宅地(図2)が建設された。面積は0.19ha，14戸の小規模なもので，第2種の木造1階建住宅である。位置は大阪府貝塚市に近く，JR阪和線東佐野駅の北西600m，南海本線鶴原駅の南東800mで，両駅のほぼ中間である。そして国道26号線へ500m，南海バスの東佐野駅前停留所から2区間の貝田停留所が最寄の停留所である。この地域は戦後は鶴原(貝田町)と呼ばれているが，戦前は旧貝田と下瓦屋南の集落の境界付近の水田であった。そのために，今日でも市営北中第1住宅地の北東側には，道路をはさんで庄田池(160m×250m)，北西側には才賀池(180m×230m)という，2つの灌漑用溜池が残っている。戦後，この住宅地の付近は一般住宅地区と工業地区となり，赤坂織布・丸洋麻業・佐野織布などの工場が立地し，南側は府営鶴原北住宅地(1959年建設)であり，小さな公園緑地と貝田特定郵便局・東佐野病院に接している。市営北中第1住宅地の自然的基盤は，泉南台地の起伏量1.0m，谷密度3，表層地質は礫層，標高30.0m程の中，低位段丘地である。

1961年にはもう1か所，市営南中第4住宅地(図2)の建設をみた。面積0.18ha，15戸の小規模なもので，第2種の木造1階建住宅である。位置は大阪府泉南市・田尻町に近く，国道26号線の南側沿線の南中樫井である。したがって，最寄の南海本線吉見ノ里駅(大阪府田尻町)から南へ1,100m，JR阪和線新家駅からも北北西へ1,100mであり，南海バスではJR阪和線の長滝駅前停留所，および，南海本線の羽倉崎駅前停留所から，路線距離にして約3,000m，停留所にすると8~10区間の距離である。そのために鉄道・バス路線にはあまり恵まれない。しかし国道26号線には極めて近く，利便性・近接性が高い。この住宅地のすぐ南は

榎井川と新家川の合流地点の右岸であり、戦前は旧西村集落の水田であったが、戦後、人工堤防の外側は一般住宅地区や運動競技施設（榎井青少年広場）・工業地区（大和タオル工業協同組合）・公園緑地・商業地区となり、若宮神社・日枝神社、そして榎井川の対岸（左岸）には戎谷牧場もある。また、国道26号線は市営南中第4住宅地の北側で高架になっており、その北側、すなわち国道26号線の北側沿線には、1963年に建設された市営南中第5住宅地（後述）と、1967年に建設をみた市営上田ヶ丘住宅地（後述）がある。市営南中第4住宅地の自然的基盤は、泉南台地の開析谷をほぼ西流する榎井川の扇状地性低地であり、起伏量 1.0 m、谷密度 5、表層地質は砂層、標高 8.50 m である。

1963年には、大阪府泉南市と田尻町に近い南中榎井に市営南中第5住宅地（図2）が建設された。これは 0.14 ha、第2種の木造1階建住宅、10戸の小規模なものである。位置は国道26号線を隔てて、先述の市営南中第4住宅地の北側に隣接しており、鉄道・バス路線には恵まれないが、国道26号線に接している、自動車交通による利便性・近接性が高い。戦前、榎井川右岸のこの地域は旧西村集落の水田であったが、戦後は建物密集地となり、工業地区・一般住宅地区・公園緑地・温室栽培地などに変容した。また、市営南中第5住宅地の自然的基盤は、1961年に建設された市営南中第4住宅地と同じである。

1963年にはもう1か所、市営北中第2住宅地（図2）が建設された。その位置は1961年に建設された市営北中第1住宅地の南方 600 m の上瓦屋であり、JR阪和線東佐野駅の西 700 m、熊取駅からは北へ 1,000 m 程である。また、南海本線鶴原駅・井原の里駅からは、各 1,100 m 前後であるが、国道26号線へは 400 m である。しかしバス路線はない。市営北中第2住宅地は 0.21 ha、10戸と小規模で、第2種の木造1階建住宅である。戦前、この地域は旧下瓦屋南と山出集落の境界付近の水田であった。そのために、今日も原池（100 m×120 m）、中山池（100 m×150 m）ほか、大小多数の灌漑用溜池が残っていて、市営北中第2住宅地は、上瓦屋の竈池（140 m×150 m）の北東岸にある。そして、この住宅地の東側には小さい公園緑地と畑地があり、北側の原池の岸边は草地、南と西側には少し水田が残されている。市営北中第2住宅地の自然的基盤は、泉南丘陵末端部の起伏量 1.0 m、谷密度 3、表層地質は礫層、標高 32.0 m 程の小起伏丘陵地である。

1964年には市営松原第2住宅地（図2）が建設された。0.99 ha、80戸、第2種の簡易耐火構造住宅である。位置は羽倉崎4丁目、泉佐野市立佐野中学校の南西側に隣接し、市営松原第3住宅地の北西側にある。最寄駅は南海本線羽倉崎駅で、その北方 500 m、徒歩15分間程の場所にあり、利便性・近接性は高い。しかし、南海バスの路線はあるが停留所はない。この住宅地は市営松原第1住宅地（1957年建設）と同様に、北西側が海岸道路と防潮堤であり、今日、その外側はりんくうタウンとなっている。市営松原第2住宅地の自然的基盤も、市営松原第1住宅地と同じであり、起伏量 0.0 m、谷密度 0、表層地質は泥層、標高 2.0 m の三角州性低地である。

泉佐野市の住宅地化

1964年にはもう1か所で住宅地化した。それは府営羽倉崎住宅地(図2)であり、5.57 ha、第1種・第2種の中層耐火構造住宅、および、第1種・第2種の簡易耐火構造住宅、合計828戸の比較的大規模な住宅地である。位置は東羽倉崎町・新安松3丁目で、大阪府田尻町に近く、南海本線羽倉崎駅の東側に隣接していて、バス路線はないが、極めて利便性・近接性が高い。戦前、この地域は旧飛行場跡地の西端であったが、戦後は住宅地化が進み、隣接地(新安松1～3丁目)には、末広公園の運動競技施設、市民総合体育館・市営プール・泉佐野自動車教習所・阪南ゴルフセンターなども建設された。そして、根来川左岸の府営羽倉崎住宅地の北側には、水田・畑地が少しあり、この住宅地の北・西側の南海本線沿線には、羽倉崎駅を中心にして運輸流通施設・すえひろ保育園・金野タオル・羽倉崎特定郵便局・紀陽銀行・幸福銀行などがある。府営羽倉崎住宅地の自然的基盤は、泉南台地で、起伏量0.0 m、谷密度0、表層地質は礫層、標高7.0 m程の中・低位段丘地である。

さらに、1964年にはもう1か所で住宅地化をみた。それは初めて民間事業(三物株式会社)によって建設された中庄住宅地(図2)で、24.0 ha、100戸である。中庄の南端にあり、大阪府熊取町に接し、JR阪和線熊取駅の南西300～600 m、南海バスの泉陽ヶ丘停留所・ダンバラ公園前停留所もあり、南海本線泉佐野駅・井原の里駅にも結ばれ、国道26号線へ1,200 m程で、利便性・近接性が高い。この地域は佐野川の左岸にあり、南方には質池(250 m×400 m)・十二谷池(400 m×500 m)、西方には大細利池(200 m×250 m)・中大細利池(150 m×230 m)、北西方には山ノ池(220 m×500 m)ほか、大小多数の灌漑用溜池が分布し、戦前は水田が拓かれていた。戦後は中庄住宅地をはさんで、北側に府営中庄住宅地(1977年建設)、南側には浅沼興産株式会社が建設した、中庄住宅地(松風台・1981年建設)ができた。西には檀波羅浄園斎場・東京製綱工場・泉佐野市立新池中学校・上善寺浄苑・泉佐野市保健センター(休日急病診療所)、北には泉佐野市営新池プール・ゴルフセンター・山口生コン工場・厚生年金住宅、その他、一般住宅地区がある。そして、東には大阪府熊取町の泉陽ヶ丘老人憩の家・大阪電子機器・阪上タオル工場などがある。中庄住宅地の自然的基盤は、泉南丘陵と泉南台地の接点付近であり、起伏量1.0 m、谷密度4、表層地質は泥・砂・礫互層、標高32.0 m程の小起伏丘陵地である。

1965年に府営佐野台住宅地(図2)が建設された。11.57 ha、第1種・第2種の簡易耐火構造と第1種・第2種の中層耐火構造住宅、合計1,137戸である。位置は大阪府熊取町に近い佐野台であり、JR阪和線の北側沿線で、JR阪和線東佐野駅の南西500 m、JR阪和線熊取駅の北方200 m、国道170号線(大阪外環状線)の沿線である。また、国道26号線から500 m、南海本線井原の里駅からは南東1,000 mである。近くを南海バス路線が通っているが迂回線である。しかし、鉄道線・国道による利便性・近接性は高い。戦前、この地域は水田であり、戦後も大小多数の灌漑用溜池が残されていて、西と北西側は三念寺池(200 m×300 m)、上瓦屋の籠池(140 m×150 m)に接している。また、住宅地の中央には佐野台保育所、南には民間事

業の鶴原住宅地（1968年建設）・泉佐野市立佐野台小学校があり、この住宅地内には5つの公園緑地と、2つの商業地区が形成され、北側には小さな公園緑地を隔てて、市営北中第2住宅地（1963年建設）・市営鶴原住宅地（1967年建設）がある。府営佐野台住宅地の自然的基盤は、起伏量 1.0 m、谷密度 3、表層地質は礫層、泉南台地の標高 38.0 m 程の高位段丘地である。

1967年には3か所で市営住宅地化が進められた。その1つは南中樫井の市営上田ヶ丘住宅地（図2）で、1.55 ha、第2種の簡易耐火構造と、第2種の中層耐火構造住宅、合計 168 戸である。位置は大阪府田尻町・泉南市・泉佐野市の接点に近く、国道26号線の北側沿線であり、自動車による利便性・近接性は高い。公共交通は南海本線吉見ノ里駅へ 800 m、JR 阪和線新家駅へ 1,300 m、南海バスの明治大橋・樫井の停留所へは 200~300 m 離れている。この住宅地の西を樫井川が流れ、戦前は水田であった。今日、北側には大阪府田尻町の夫婦池（150 m × 280 m）・農協倉庫があり、南には市立樫井会館、東には老人センター長寿園、北西にはひかり保育所がある。そして、国道26号線を隔てて、市営南中第4住宅地（1961年建設）、南西側は市営南中第5住宅地（1963年建設）に隣接している。また、3つの公園緑地と1つの商業地区・運輸流通施設があり、西側は大阪府泉南市の工業地区である。市営上田ヶ丘住宅地の自然的基盤は、泉南台地の開析谷を西流した樫井川が、北東に向きをかえる部分の右岸の扇状地性低地と、泉南台地の中・低位段丘地の境界付近であり、起伏量 1.0 m、谷密度 5、表層地質は砂層、標高 9.0 m 前後である。

1967年の住宅地化の2つめは、市営下瓦屋住宅地（図2）である。0.34 ha、第2種の簡易耐火構造、第2種の中層耐火構造住宅、合計38戸、鶴原（貝田町）の国道26号線の東側沿線にある。戦前、この地域は水田であった。戦後も西側には道ノ池（250 m × 400 m）・中ノ池、北側には四角池など、大小多数の灌漑用溜池が残っている。この住宅地の位置は南海本線鶴原駅・井原の里駅から各 800 m、南海バスの第3中学校前・鶴原東の両停留所があるが、迂回路線である。したがって、自動車と鉄道線の利便性・近接性は高い。この住宅地の北側には野口製線・山野綱線、東側に下瓦屋保育所、南側は後述の市営鶴原住宅地（1967年建設）に接している。市営下瓦屋住宅地の自然的基盤は、泉南丘陵の末端部、起伏量 1.0 m、谷密度 3、表層地質は礫層、標高 12.0 m 程の中・低位段丘地である。

1967年の住宅地化の3つめは、市営鶴原住宅地（図2）であり、2.61 ha、第2種の簡易耐火構造、第2種の中層耐火構造住宅、合計192戸である。位置は国道26号線の東側沿線である。南海本線鶴原駅・井原の里駅、および、JR 阪和線東佐野駅・熊取駅より 900~1,000 m、南海バスの第3中学校前・鶴原住宅前などの停留所がある。戦前、この地域は水田であった。そのために、今日も原池（100 m × 110 m）・中山池ほか、数か所の灌漑用溜池が残っている。市営鶴原住宅地の自然的基盤は、先述の市営下瓦屋住宅地（1967年建設）に隣接しており、ほぼ同じである。

1968年には住生不動産株式会社が鶴原住宅地（東佐野台）を建設した（図2）。23.9 ha、94

泉佐野市の住宅地化

戸であり、JR阪和線熊取駅の北東600～700m、大阪府熊取町に接している。この地域は戦前は水田であったが、戦後は住宅地化に伴い泉佐野市立佐野台小学校、JR阪和線を隔てて西側には、先述の府営佐野台住宅地（1965年建設）が建設された。南海バスの熊取駅前停留所から、水荘園前・泉ヶ丘停留所まで、2・3区間の距離で結ばれていて、国道170号線（大阪外環状線）にも近く、利便性・近接性が高い。鶴原住宅地の自然的基盤は、隣接する府営佐野台住宅地（先述）とほぼ同じである。

1969年には2か所で住宅地化をみた。その1つは、住生不動産株式会社が建設した、15.9ha、61戸の日根野住宅地（図2）である。位置は大阪府熊取町に接し、JR阪和線日根野駅の北東800m、熊取駅からは西南西へ800m、JR阪和線の南側沿線である。この日根野住宅地の北東部は、大阪府熊取町大久保に住生不動産株式会社が1969年に建設した、青葉台住宅地に続いており、1つのまとまった住宅地のうち、泉佐野市日根野に属する西部の一部分を日根野住宅地と呼んでいる。日根野住宅地の北東側には、JR阪和線を隔てて、1981年に浅沼興産株式会社が建設した中庄住宅地（後述）、泉佐野市立新池中学校があり、南側は黒崎窯業・日根野住宅地に接している。バス路線からは遠いが、主要道路で国道26号線・阪和自動車道・国道481号線（関西空港自動車道）とも結ばれていて、自動車・JR阪和線による利便性・近接性は高い。戦前、この地域は針葉樹林・畑地・タケ林・水田が混在した。戦後も日根野住宅地の西方のJR阪和線を越えた沿線には、針葉樹林・畑地・タケ林・水田などの一部が残っている。日根野住宅地の自然的基盤は、起伏量1.0m、谷密度4、表層地質は礫層であるが、一部には泥岩がみられる。標高約43.0m、泉南丘陵末端部の小起伏丘陵地である。

1969年に建設された住宅地の2つめは、府営鶴原中央住宅地（図2）、3.53ha、第1種・第2種の中層耐火構造住宅450戸である。位置は鶴原（貝田町）で、見出川の左岸の大阪府貝塚市との境界に近く、南海本線鶴原駅の東側で、国道26号線との間であり、旧紀州街道にも近い。また、南海バスの鶴原駅前停留所があり、バス路線では南海本線井原の里駅・JR阪和線東佐野駅・熊取駅などとも結ばれ、利便性・近接性は極めて高い。戦前、この地域は水田・畑地であった。戦後も見出川左岸の国道26号線以北には畑地が残る、その一部では温室栽培がみられる。そして、この住宅地の西側には老人ホーム暢楽園・杉の子保育園・南海本線鶴原駅・駅前商業地区があり、南側には公園緑地・加支多神社・四角池・山野綱線、東方には中野織布・王子特殊製鋼所・イズミスチール・阪和鋼線・佐野織布などの工場がある。府営鶴原中央住宅地の自然的基盤は、起伏量1.0m、谷密度4、表層地質は砂層、泉南台地末端部の標高10.0m前後の開析谷を、大阪湾岸の三角州性低地に向かって北西流する、見出川の扇状地性低地である。

以上、1960年代の住宅地化は14か所（図2）である。そのうち、府営住宅地は3か所、合計20.67ha、2,415戸、市営住宅地は8か所、合計6.21ha、527戸である。したがって公共的住宅地化は11か所（78.6%）、26.88ha（29.6%）、2,942戸（92.0%）となる。そして、1960年代に

なり、初めて民間事業が建設した住宅地が3か所(21.4%)でき、その合計は63.80 ha(70.4%)、255戸(8.0%)である。すなわち民間事業による住宅地化面積の比重は非常に大きい。1960年代の全住宅地化面積は90.68 ha、全住宅地化戸数は3,197戸である。そして、府営住宅地は第1種・第2種の住宅が併設されており、市営住宅地は総て第2種の住宅で構成され、民間事業が建設した住宅は、全部が1戸建分譲住宅である。構造別にみれば、低層の簡易耐火構造と中層の耐火構造住宅が併存する住宅地は、2か所の府営住宅地と、3か所の市営住宅地であり、その合計は21.64 ha、2,363戸である。中層耐火構造のみの住宅地は、府営住宅地3.53 ha、450戸であり、低層簡易耐火構造のみの住宅地は、市営住宅地0.99 ha、80戸にすぎず、木造1階建住宅のみの住宅地は、0.72 ha、49戸であって、他は民間事業が建設した木造1階建と2階建住宅が併立する住宅地である。

最寄駅と住宅地との距離は、最小0 m、最大1,300 mであり、住宅地間の地域差が大きい。その内訳は0~600 mが6か所、700~1,300 mが7か所、その他が1か所である。また、鉄道を主とし、国道・主要道路、バス路線、またはその中の何れかの交通手段によって、どの住宅地も利便性・近接性が高い。戦前の土地利用は水田・灌漑用溜池が主であるが、旧飛行場跡地、針葉樹林・タケ林・水田、または水田・畑地などの混在地域も認められる。戦後は住宅地化の進展に伴い、その隣接地には一般住宅地区・工業地区・文教地区・厚生地区・商業地区、そして公園緑地・運動競技施設などが形成されたが、環境保全や地域的慣性から、大小多数の灌漑用溜池が残っている。

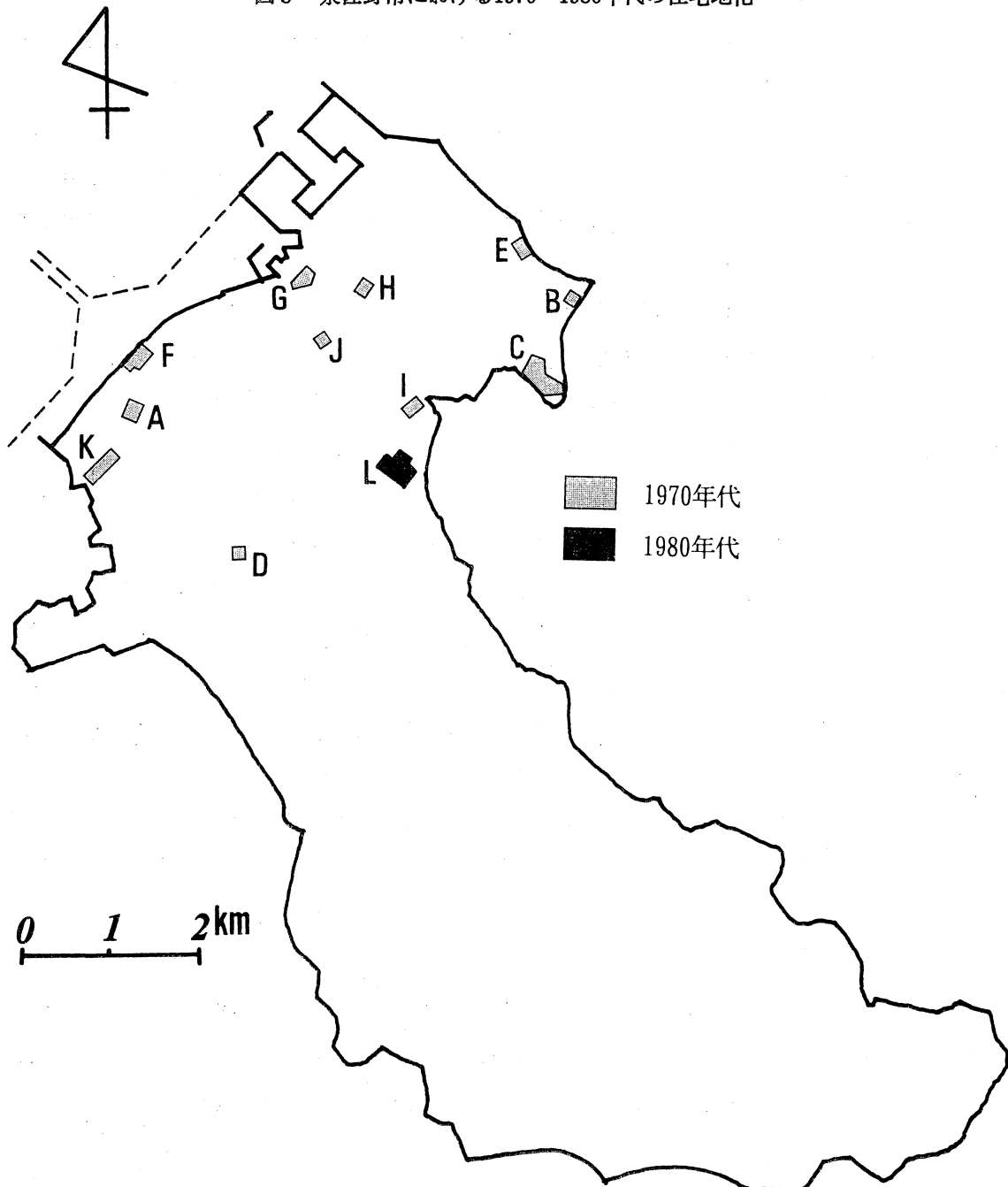
1960年代の住宅地化地域の自然的基盤は、泉南台地の中・低位段丘地が5か所、高位段丘地が1か所、合計6か所であり、泉南丘陵の小起伏丘陵地が3か所、中・低位段丘地が2か所、合計5か所である。そして、三角州性低地が2か所、扇状地性低地が1か所である。標高は最低2.0 m、最高43.0 mの間に分布する。そのうち、30.0~38.0 mが6か所、7.0~10.0 mが4か所、その他が4か所である。起伏量は0.0 mが2か所、他は1.0 mであり、谷密度は0.0が2か所、3が6か所、4が3か所、5が3か所である。表層地質は礫層が7か所、砂層が4か所、泥層が1か所、泥・砂・礫互層が1か所、礫・泥岩の境界付近が1か所である。

3. 1970・1980年代の住宅地化

1971年には5か所で住宅地化した。その1つは、1.66 ha、230戸、第1種・第2種の中層耐火構造住宅の府営長滝第1住宅地(図3)である。位置はJR阪和線長滝駅の北北西800 m、日根野駅の西1,100 m、南海本線羽倉崎駅の南東1,600 mである。また、関西空港自動車道・JR関西空港線の西200 mにあり、国道26号線からは南へ800 m離れている。バス路線は羽倉崎駅前停留所と、長滝駅前停留所間を結ぶ南海バスの長滝西停留所・長滝停留所から300~400 m東であり、利便性・近接性は高い。戦前、この地域は旧飛行場跡地の南部、滑走路の南東端であった。第2次世界大戦中と戦後の一時期、丹生池(100 m×100 m)ほかの灌漑用水により、水田化・畑地化された。しかし、高度成長期には一部に水田・畜舎・温室を残して、

泉佐野市の住宅地化

図3 泉佐野市における1970・1980年代の住宅地化



注) A. 市営松原第3 B. 民間鶴原(国土) C. 民間鶴原(興人) D. 府営長滝第1 E. 府営泉佐野見出 F. 民間笠松 G. 公団佐野湊 H. 民間下瓦屋 I. 府営中庄 J. 府営上町 K. 民間羽倉崎 L. 民間中庄(松風台)

資料) 図2に同じである。

一般住宅地区・工業地区となった。府営長滝第1住宅地の自然的基盤は、起伏量0.0m、谷密度0、標高20.0m、表層地質は礫層、泉南台地の中・低位段丘地である。

1971年、鶴原(新家)に建設された府営泉佐野見出住宅地(図3)は、1.52ha、第1種の中層耐火構造住宅、220戸である。位置は見出川の左岸で、大阪府貝塚市との境界に接してお

り、JR 阪和線東佐野駅の北 500 m、南海本線鶴原駅の南東 900 m、国道 26 号線の南 500 m である。バス路線は東佐野駅前停留所から 1 区間、佐野新家停留所、または次の貝田停留所に近く、利便性・近接性が高い。戦前、この地域は水田・畑地であった。そのために、戦後も西側には庄田池 (160 m×250 m) が残り、その周囲の一部には水田・畑地もみられる。しかし、高度成長期には大部分が一般住宅地区・工業地区・商業地区となり、住宅密集地と商店、そして阪和鋼線・丸洋麻業・溝渕織布・日輝製鋼所などの工場もある。府営泉佐野見出住宅地の自然的基盤は、起伏量 1.0 m、谷密度 3、表層地質は砂層、泉南台地の開析谷を北西流する、見出川の標高 10.0 m 程の扇状地性低地である。

1971 年、松原 2 丁目に建設された市営松原第 3 住宅地 (図 3) は、0.15 ha、第 2 種の中層耐火構造住宅、30 戸である。位置は先述の市営松原第 1 住宅地 (1957 年建設) に近く、市営松原第 2 住宅地 (1964 年建設) の南東側に接している。南海本線羽倉崎駅の北 400 m、徒歩約 10 分間であり、利便性・近接性が高い。バス路線はあるが、羽倉崎駅に近いために停留所はない。戦前、この地域は砂浜・クロマツ林であった。戦後もこの住宅地の南と東に少し水田が残り、西方 250 m には海岸道路と防潮堤がある。しかし、高度成長期に一般住宅地区となり、防潮堤の外側はりんくうタウンが造成されている。市営松原第 3 住宅地の自然的基盤は、起伏量 0.0 m、谷密度 0、表層地質は泥層、標高 2.0 m の三角州性低地である。

1971 年には、興人株式会社により大阪府熊取町に接する泉ヶ丘 2 丁目に鶴原住宅地 (図 3) が建設された。この住宅地は 69.4 ha、212 戸で、JR 阪和線東佐野駅の南 800 m、熊取駅の東 800 m にあり、国道 170 号線 (大阪外環状線) の北東 500 m、熊取駅前停留所より 2 区間の水荘園前停留所が最寄りの停留所であって利便性・近接性が高い。そして、南海本線井原の里駅からも、8 区間程の距離であるが、南海バスの路線がある。戦前、この地域は針葉樹林であり、谷には水田が拓かれていた。そのために、周囲には針葉樹林の一部と大小多数の灌漑用溜池が残っていて、奥池 (150 m×210 m)・新池 (210 m×350 m)・大谷池 (150 m×310 m) などは比較的大きな池である。しかし、戦後は一般住宅地区・公園緑地・運動競技施設・商業地区・運輸流通施設・文教施設などができ、住宅地化が進められた。興人株式会社が建設した鶴原住宅地の自然的基盤は、起伏量 1.0 m、谷密度 7、表層地質は泥・砂・礫互層、泉南丘陵末端部の標高 48.0 m の小起伏丘陵地である。

1971 年には、国土建設株式会社によって、11.4 ha、53 戸の鶴原住宅地 (図 3) が建設された。位置は大阪府熊取町に接し、貝塚市にも近い泉ヶ丘 4 丁目である。そこは JR 阪和線東佐野駅の東 200 m、徒歩 10 分間程であるが、南海バスも通っていて、東佐野駅前停留所から 1 区間で泉ヶ丘住宅前停留所に達する。国道 26 号線・国道 170 号線 (大阪外環状線) にも、主要道路を経て 1,300 m 程であり、利便性・近接性が極めて高い。戦前、この地域は針葉樹林で、谷には水田が拓かれていた。そのために、戦後も五平池 (170 m×220 m) のような大規模な灌漑用溜池が残り、その西岸は混合樹林、東と南岸は公園緑地である。国土建設株式会社が建

泉佐野市の住宅地化

設した鶴原住宅地の自然的基盤は、起伏量 1.0 m, 谷密度 7, 表層地質は礫層, 標高 40.0 m, 泉南丘陵と泉南台地の接点で、見出川の扇状地性低地と中・低位段丘地の境界付近である。

1972年には、大発産業株式会社によって、笠松 2 丁目の大阪湾岸に、19.4 ha, 131 戸の笠松住宅地（図 3）が建設された。この住宅地の北東側に帝国産業（テザック工場）、南西側には大阪陶業（大トー工場）があり、北西側は海岸道路と防潮堤、その外側はりんくうタウンである。利便性・近接性は高く、南海本線泉佐野駅・羽倉崎駅から 1,100 m, りんくうタウン駅・りんくうジャンクションからは 300 m 程南に位置し、泉佐野駅前停留所から、笠松町停留所まで南海バスで 1 区間、阪神高速 4 号湾岸線・旧紀州街道にも近い。戦前、この地域には大阪窯業工場・大阪海技学校があり、その周囲は砂浜とクロマツ林であった。そして汀線に平行して、旧紀州街道の沿道まで、帯状の水田・畑地がみられた。戦後も水田の一部は残っているが、靄タオル・矢野タオル・米忠タオル・日東紡績・穴瀬製函所・佐野サイジング工業などの工場が立地し、消防署・中央保育所・泉佐野市立青少年センター・泉南中央青果市場などもあり、一般住宅地区となった。笠松住宅地の自然的基盤は、起伏量 0.0 m, 谷密度 0, 表層地質は泥層, 標高 3.0 m, 三角州性低地である。

1974年には、日本住宅公団⁽⁷⁾（住宅・都市整備公団）により、1.2 ha, 326 戸の佐野湊住宅地（佐野湊団地）が建設された（図 3）。この住宅地の特徴は、5 階建耐火構造・3 DK・40 戸（計画床面積 59.91 m²・専用床面積 55.34 m²）、家賃⁽⁸⁾ 53,600～54,900 円、および、14 階建耐火構造・2 DK・286 戸（計画床面積 64.35 m²・専用床面積 49.18 m²）、家賃⁽⁸⁾ 41,900～42,500 円である。そして施設は駐車場用地 702.7 m²（賃貸）、店舗 3・耐火構造、43.0～45.5 m²（賃貸）がある。位置は湊 2 丁目の面開発市街地で、佐野川河口部左岸にあり、西側は阪神高速 4 号湾岸線が通り、佐野漁港である。南には旧紀州街道・国道 26 号線があり、南海本線泉佐野駅・井原の里駅から 600 m である。泉佐野駅前停留所から、佐野湊停留所までは 2 区間で、利便性・近接性が高い。戦前、この地域は砂浜・クロマツ林であり、2・3 の工場があった。戦後は泉佐野市の中心市街地の建物密集地東部にあって、佐野湊住宅地の周囲には、西田製綱所・星工業・大阪日産・泉佐野漁業協同組合・泉南陸運協同組合・NTT 泉佐野営業所・保健所・ルーテル保育園などもあり、一般住宅地区・公園緑地・工業地区・商業地区・公共業務地区・運輸流通施設などを備えている。佐野湊住宅地の自然的基盤は、起伏量 0.0 m, 谷密度 0, 表層地質は泥層, 標高 4.0 m, 三角州性低地である。

1975年には、南海不動産株式会社が下瓦屋住宅地（図 3）を建設した。14.3 ha, 80 戸で、位置は南海本線井原の里駅の南側に隣接し、佐野川の右岸である。国道 170 号線の西方 100 m, 国道 26 号線から 400 m, 旧紀州街道へ 200 m, 阪神高速 4 号湾岸線へは 600 m であり、バス

(7) 日本住宅公団（住宅・都市整備公団）は 1955 年 7 月に「日本住宅公団法」（昭和 30 年 7 月 8 日法律第 53 号）に基づき設定された。

(8) 1983 年 4 月 1 日以降に、新たに入居する場合の家賃を示した。

路線もあって、極めて利便性・近接性が高い。戦前、この地域は水田・畑地であった。そのため中ノ池(180 m×210 m)・道ノ池(200 m×300 m)などの灌漑用溜池が残っている。戦後は南海本線を隔てて、この住宅地の北・南の佐野川右岸には温室栽培とクロマツ林がみられ、アミノ鉄工・中庄浄水場・泉佐野市立日新小学校、東方には泉州信用金庫、北方にはゴルフセンター・警察派出所があり、工業地区・公共業務地区・文教地区・商業地区・供給処理施設なども備えている。下瓦屋住宅地の自然的基盤は、起伏量1.0 m、谷密度3、表層地質は砂質、標高11.0 m、扇状地性低地である。

1977年には、府営中庄住宅地(佐野泉陽ヶ丘住宅)、0.5 ha、第1種・第2種の中層耐火構造住宅、42戸が建設された(図3)。位置は中庄の南端で大阪府熊取町に近く、JR阪和線熊取駅の西方400 mである。また、熊取駅前の泉陽ヶ丘停留所から、1区間のダンバラ公園前停留所へ、南海バスもあるが、徒歩10分間の距離である。そして国道26号線・国道170号線へは600 m、バス路線で南海本線泉佐野駅とも結ばれていて、利便性・近接性が高い。戦前、佐野川中流左岸のこの地域は、水田・タケ林・針葉樹林であった。そのために山ノ池(170 m×500 m)ほか、大小多数の灌漑用溜池が残っている。戦後は厚生年金住宅・ゴルフセンター・真城病院などもでき、一般住宅地区の間に少し水田・草地が認められる。府営中庄住宅地の自然的基盤は、起伏量1.0 m、谷密度3、表層地質は礫層、標高30.0 m、泉南台地の中・低位段丘地である。

1978年には、上町1丁目に府営上町住宅地(府営泉佐野上町住宅)、0.16 ha、第2種の中層耐火構造住宅、16戸が建設された(図3)。位置は南海本線泉佐野駅の東方500 m、井原の里駅の南700 m、両駅付近から南海バスが通じ、国道26号線・旧紀州街道とも300 m程で結ばれており、利便性・近接性は極めて高い。戦前、泉佐野市の中心市街地は泉佐野駅の北側であった。しかし古い歴史をもつ本町の商店街も、今は平日の昼間からシャッターがおりた店舗が多く、衰退現象が著しい。一方、泉佐野駅の南側は戦後の発展が進み、高層化している。例えば、ニチイ・近畿銀行・住友銀行・市民会館・ホテル・泉佐野郵便局・南海電鉄自動車営業所・変電所・職業安定所・新日鉄化学社宅なども立地し、駅前景観の変貌が顕著である。府営上町住宅地の自然的基盤は、起伏量0.0 m、谷密度0、表層地質は礫層、標高13.0 m、泉南台地の中・低位段丘地である。

1979年には、長谷工不動産株式会社・栄泉興産株式会社の2社が2.5 ha、651戸の羽倉崎住宅地(図3)を羽倉崎2丁目に建設した。位置は南海本線羽倉崎駅の西側、旧紀州街道と南海本線の間であり、大阪府田尻町に接している。また、JR阪和線長滝駅・日根野駅とも、国道26号線を経て南海バスで結ばれていて、利便性・近接性は極めて高い。戦前、この地域は水田であった。戦後は一般住宅地区となり、幸福銀行・紀陽銀行・南海羽倉崎検車区、そして、西方400 mにはりんくうタウンができた。羽倉崎住宅地の自然的基盤は、起伏量0.0 m、谷密度0、表層地質は礫層、標高4.0 m、泉南台地の中・低位段丘地である。

泉佐野市の住宅地化

さて、1980年代の住宅地化は1か所である。それは1981年に浅沼興産株式会社が建設した中庄住宅地（松風台）、7.2 ha、391戸である（図3）。位置はJR阪和線熊取駅と日根野駅の中程で、両駅から700～800 m 離れている。鉄道の西側、熊取駅前停留所からダンバラ公園前停留所まで2区間で、南海バスが通じ、利便性・近接性は高い。中庄の南端で、大阪府熊取町に接しているこの地域は、戦前、針葉樹林・タケ林・水田であった。戦後も針葉樹林・タケ林・水田の一部は残り、中庄住宅地の南方には大細利池（200 m×250 m）・中大細利池・原池などもある。しかし、一般住宅地区・工業地区となり、泉佐野市立新池中学校・東京製綱・熊取青葉台住宅地に接している。中庄住宅地の自然的基盤は、起伏量 1.0 m、谷密度 3、表層地質は泥・砂・礫互層、標高 35.0 m、泉南丘陵の小起伏丘陵地である。

以上、1970年代の住宅地化は11か所で起きた。そのうち、府営が4か所、建設規模は16～230戸、中層耐火構造で合計518戸（25.9%）、1か所平均戸数は129.5戸である。面積は0.5～1.66 ha、合計 3.84 ha（3.14%）、1か所平均面積は 0.96 ha である。市営は1か所で、30戸、0.15 ha、中層耐火構造である。公団は1か所で、中・高層326戸、1.2 ha である。民間事業は5か所、規模は低層個人住宅で、53～651戸（56.3%）、面積は 2.5～69.4 ha、合計 117.0 ha（95.8%）、1か所平均面積は 23.4 ha で、比較的大規模である。利便性・近接性はどれも高い。戦前の土地利用は水田・畑地・灌漑用溜池が卓越するが、針葉樹林・タケ林・砂浜・旧飛行場跡地もある。戦後も一部の水田・畑地・灌漑用溜池を残し、一般住宅・工業・商業・業務などの地区、運動競技・運輸・文教・公共・供給処理などの施設、公園緑地となった。最寄駅へは 100～1,300 m、国道・主要道路・バス路線にも近く、利便性・近接性が高い。自然的基盤は起伏量 0.0～1.0 m、平均起伏量 0.4 m、谷密度 0～7、平均谷密度 2.1、礫層が卓越し、泥層・砂層、泥・砂・礫互層地域もある。標高 2.0～48.0 m、平均標高 16.8 m、泉南台地の中・低位段丘地が卓越し、扇状地性低地・三角州性低地がそれにつき、泉南丘陵の小起伏丘陵地も1か所ある。

1980年代の住宅地化は民間事業が1か所で、利便性・近接性は高い。戦前の土地利用は針葉樹林・タケ林・水田・灌漑用溜池であったが、戦後は一部を残し、一般住宅・工業地区となった。自然的基盤は起伏量 1.0 m、谷密度 3、泥・砂・礫互層、標高 35.0 m、泉南丘陵の小起伏丘陵地である。

III ま と め

泉佐野市における1945～1988年間の住宅地化の地域的特性を検討し、次の知見をえた。

(1) 1950年代に初めて6か所の住宅地化をみた。面積 17.0 ha、第1種・第2種合わせて913戸である。一部の簡易耐火構造を除き、殆どは木造1階建住宅である。事業主体は府・市である。戦前、この地域は針葉樹林・水田・溜池・砂浜・旧飛行場跡地であった。戦後は一般住宅・商業地区となった。最寄駅との平均距離は約 500 m、利便性・近接性は高い。自然的基盤を

平均値で見れば、起伏量 0.4 m, 谷密度 2.1, 標高 16.8 m, 礫層の泉南台地の中・低位段丘地が卓越する。

(2) 1960年代は14か所で住宅地化した。面積 90.68 ha, 3,197戸である。府営の第1種・第2種併設住宅地が3か所, 市営の第2種が8か所, 民間が3か所である。低層簡易耐火・中層耐火構造の併設住宅地が増え, 木造1階建の住宅地は減少した。戦前, この地域は水田・溜池であったが, 旧飛行場跡地・針葉樹林・タケ林・畑地もあった。戦後は一般住宅・工業・文教・厚生・商業などの地区や, 公園緑地・運動競技施設が形成され, 一部の溜池・水田が残った。最寄駅との平均距離は約 800 m, 利便性・近接性は高い。自然的基盤を平均値で見れば, 起伏量 0.7 m, 谷密度 3.1, 標高 20.0 m, 礫層・砂層の泉南台地の中・低位段丘地, 泉南丘陵の小起伏丘陵地が卓越する。

(3) 1970年代は11か所, 1980年代は1か所で住宅地化した。1970年代は面積 122.19 ha, 2,001戸である。府営4・市営1・公団1・民間5か所で, 特に民間が今期の住宅地化面積の95.8%, 戸数の56.3%を占め, 初めて1.2 ha, 中・高層326戸の公団住宅地も建設された。戦前, この地域は水田・畑地・溜池・針葉樹林・タケ林・砂浜・旧飛行場跡地であり, 戦後も一部の水田・畑地・溜池は残った。しかし土地利用の高度化が進み, 一般住宅・工業・商業・文教・公共などの地区や, 運動競技・供給処理・公園緑地などの施設が形成された。最寄駅との平均距離は約 500 m, 利便性・近接性は高い。自然的基盤を平均値で見れば, 起伏量 0.4 m, 谷密度 2.1, 標高 16.8 m, 礫層, 泥層, 砂層が多く, 泉南台地の中・低位段丘地が卓越する。また, 1980年代の住宅地化は 7.2 ha, 391戸の民間事業で, 戦前の土地利用は針葉樹林・タケ林・水田であった。戦後は一部を残し, 一般住宅・工業地区となった。最寄駅との距離は 750 m, 利便性・近接性は高い。自然的基盤は起伏量 1.0 m, 谷密度 3, 標高 35.0 m, 泥・砂・礫互層, 泉南丘陵の小起伏丘陵地である。

本研究にあたり, 大阪府建築部住宅政策課・泉佐野市役所から貴重な資料を頂いた。現地調査では住民の皆様にお世話になった。また, 本報告は平成元年度文部省科学研究費補助金(奨励研究B)「大阪平野の南部丘陵地における住宅地化——1945~1988年——」課題番号(01910012)による研究の事例研究の部分である。以上を記して深く感謝申し上げる。

文 献

赤木祥彦「広島における宅地化による地形改変」(『地理』第27巻第9号, 古今書院, 1982年9月) 72~77ページ。

阿部 隆・村山良之「仙台周辺の地形改変と都市問題」(『地理』第27巻第9号, 古今書院, 1982年9月) 44~51ページ。

香川貴志「高層住宅の立地にともなり都心周辺部の変化——大阪市西区におけるケーススタディ——」(日本地理学会『地理学評論』第61巻(Ser. A)第4号, 1988年4月) 350~368ページ。

香川貴志「名古屋市における中高層住宅の立地特性」(広島大学文学部地理学教室『地理科学』第45巻

泉佐野市の住宅地化

- 第1号, 1990年1月) 1~19ページ。
- 北島潤一「相模原市の生活環境——意識調査を中心にして——」(立正大学社会学・社会福祉学会『論叢』Ⅶ, 1971年6月) 3~28ページ。
- 北島潤一「相模原市の火災危険地域——都市化・火災・住民——」(立正大学社会学・社会福祉学会『論叢』Ⅹ, 1974年3月) 3~25ページ。
- 北島潤一「奈良盆地の北西部丘陵地における住宅地化——1965~1976年——」(日本地理学会『地理学評論』第54巻第8号, 1981年8月) 437~447ページ。
- 北島潤一「大阪平野の北部丘陵地における住宅地化——1945~1979年——」(日本地理学会『地理学評論』第57巻第10号, 1984年10月) 703~719ページ。
- 北島潤一「宅地開発と地域社会の変容」(藤田佳久編『奈良県史 第1巻 地理——地域史・景観——』名著出版, 1985年) 703~715ページ。
- 北島潤一「住宅地の開発」(田原本町史編さん委員会『田原本町史 本文編』田原本町役場, 1986年) 1174~1183ページ。
- 北島潤一「大阪市の公共住宅の立地特性と室構成の地域的展開」(日本地理学会『地理学評論』第65巻(Ser. A) 第5号, 1992年5月) 419~432ページ。
- 北島潤一「奈良県三郷町の住宅地化」(奈良産業大学『産業と経済』第7巻第5号, 1993年3月) 61~75ページ。
- 北島潤一「奈良県三郷町の都市化」(奈良産業大学『産業と経済』第8巻第5号, 1994年3月a) 19~35ページ。
- 北島潤一「奈良県三郷町の都市公園」(奈良産業大学『産業と経済』創立10周年記念論文集, 1994年11月b) 301~318ページ。
- 北島潤一「奈良県三郷町の土地利用とその変化」(奈良産業大学『紀要』第10集, 1994年12月c) 89~104ページ。
- 北島潤一「大阪平野の南部丘陵地における住宅地化——1945~1988年——」(奈良産業大学『産業と経済』第9巻第5号, 1995年3月) 41~62ページ。
- 佐藤俊雄「横浜市における宅地造成の地理学的研究」(日本地理学会『地理学評論』第42巻第6号, 1969年6月) 363~375ページ。
- 白井哲之「河泉丘陵の住宅地化」青野壽郎・尾留川正平編『日本地誌』第15巻 大阪府・和歌山県, 第3刷, 二宮書店, 1981年, 253~254ページ。
- 中山利忠「神戸の宅地開発に伴う地形改変——山, 海へ行く——」(『地理』第27巻第9号, 古今書院, 1982年9月) 64~71ページ。
- 松原 宏「東急多摩田園都市における住宅地形成」(日本地理学会『地理学評論』第55巻第3号, 1982年3月) 165~183ページ。

