

# 「千里」の開発と生活環境への影響 ～吹田市山田のこれまでとこれから～

中野 慶太

## はじめに

大阪府吹田市の山田地区は1960年代から1970年代にかけて、千里ニュータウン建設と日本万国博覧会（以下、万博）開催という2つの大きな開発を経験したまちである。そして現在は日本万国博覧会記念公園（以下、万博公園）内にて、三井不動産株式会社による大規模な商業施設の開発と、Jリーグ所属のクラブチームであるガンバ大阪の新スタジアム建設の2つの大型開発事業が進行している。このような大規模な開発は、地元住民の生活に恩恵をもたらすが弊害ももたらすことが多い。しかし、開発に際して発生する弊害を抑える取組みが行われた場合、その影響を最小限に抑えられると考える。ここでは史料や過去の開発による影響などをふまえ、大規模な開発の際に周辺地域の生活環境を守るために求められる取組みについて研究していく。

## 1. 山田の概要

### 1-1. 山田地区の定義

大阪府吹田市の北部広範囲に亘る山田地区はかつて三島郡山田村だった。1955年10月15日に吹田市へ編入され、1957年にはその一部が隣接する茨木市に編入されたが、ここでの山田地区とは茨木市に編入されなかった旧村域を指すものとする。また、現在の吹田市の住居表示における山田東一丁目より同四丁目と山田西一丁目より同四丁目の地域にかけては古くから集落が連なっていたことから、ここでは集落地区と定義する。

### 1-2. 吹田市・山田地区の現在

吹田市は大阪府の北部に位置する、人口36万2845人（2014年12月末時点）<sup>1</sup>のまちで、大阪北郊のベッドタウンとして発展している。西日本有数の高速道路網の要衝である吹田ジャンクションや、大阪市北区に存在した梅田貨物駅の代替として整備された日本貨物鉄道株式会社の吹田貨物ターミナル駅も市内に所在する。吹田市は南北に長く、淀川、安威川などの河川に面している南部は低地で、住宅のみならず食料品や医薬品の工場も多く立地しているが、山田地区を含む北部は丘陵地帯で千里ニュータウンを代表例として住宅が殆どである。南部には商業的な施設が多く、大阪市の副都心として発展した江坂地区やアサヒビール株式会社吹田工場などが立地している。一方、北部には非商業的な施設が多く、大阪大学吹田学舎や万博公園、国立循環器病研究センターなどが立地している。そのような北部に位置する山田地区は都心部への移動だけでなく、大阪モノレールの利用で山田駅から大阪空港駅まで15分、門真市駅まで20分で行けるなど東西の移動も便利である。都心部への移動については、阪急千里線の山田駅から梅田駅まで27分、天六<sup>2</sup>を経由して北浜まで27分、山田

<sup>1</sup> 吹田市ホームページ 毎月末 町丁別人口・世帯数 平成26年1月末～12月末

地区南側に位置する JR 東海道線千里丘駅を利用すると大阪駅まで 14 分、京都駅まで最速 27 分で行けるなど、特に京阪間において至便な立地であることから近年住宅開発が多く行われるようになった。直近 10 年では集落部において、およそ半分の地区で人口の減少がみられるが、世帯数は増加しており、これらは新規の戸建住宅の分譲やマンションの分譲によるものと考えられる（図 1・図 2 参照）。

### 1-3. 山田地区の歴史

「山田」という地名の由来は伊勢山田（現在の三重県伊勢市豊川町付近）に由来する説と、河内飛鳥の山田郷（近つ飛鳥、現在の南河内郡太子町山田付近）に由来する説の 2 つが考えられている。

1 つ目の伊勢山田に由来するという説は、山田村村誌（山田村役場, 1936, p7）に『雄略天皇二十二年九月十五日豊受大神宮丹波國與射郡眞名ヶ原ヨリ伊勢國山田ヶ原へ遷ラセ玉ウ時倭姫尊ノ命ニヨリ當地へ玉ヲ以テ山田ノ原ト唱フ』と記載されていることを根拠とする説だ。加えて現在の古江台五丁目付近に伊勢田という小字も存在していたことから、山田地区の多くの郷土史ではこちらが多く支持されている。

2 つ目の河内飛鳥の山田郷に由来する説は、645 年に孝徳天皇が難波長柄豊碇宮へ遷都された際に、山田郷から山田連が、大陸文化に近く難波の入江に近い山田地区に移ってきたという説である。池田（1987）がこの説を支持している。山田地区は旧国では摂津国嶋下郡に属しており、難波宮の北側に位置していた。難波宮に関して吹田市立博物館館長の小山修三は「難波宮の北の至近に位置する吹田の地は、前期後期それぞれの難波宮と深く関わりを持っていました」（吹田市立博物館, 2010, 巻頭）と述べていることから、こちらの説も大いに考えられる。

山田自治会郷土史編纂委員会（2001）によると、日本書紀の完成以降、山田村は藤原氏、平家、赤松氏、香西氏、織田氏、豊臣氏の所領となった。江戸時代に入ると天領となったのち、京都所司代役知、高槻藩領、淀藩領となり幕末を迎えた。1871 年 8 月に廃藩置県の詔書が發布され、3 府 302 県が誕生した際には淀県となり、12 月に大阪府へ移された。

従って、山田地区が嶋下郡（三島郡の前身）の山田村として大阪府の所管となったのは 1871 年の 12 月である。その後、1889 年の町村制施行までは、上村、中村、別所村、小川村、下村と山田地区を構成していた 5 つの地域に分けた山田五村という分類が存在していたが、現在も山田地区の自治会の名に残されている。

旧山田村の小字は大変多く、小字の数は人口に比例するとされていることから村は大変賑わっていたことが予想される（図 3 参照）。旧集落においては大きな開発・区画整理事業が行われてこなかったことから、現在においても細い道が多く、軽自動車以外の自動車が通行できないような道が多く残存している。

## 2. 昭和の二大開発

純農村であった山田地区が大きく転機を迎えたのは昭和中期の千里ニュータウンの建設と

<sup>2</sup> 大阪市営地下鉄天神橋筋六丁目駅のこと。2013 年 12 月 21 日以前は阪急の車内アナウンスにおいても天神橋筋六丁目に加えて天六と案内されていた。上六（上本町六丁目）、谷九（谷町九丁目）などと共に大阪の地名の略称として地元の生活に浸透している。

万博の開催である。この2つの開発により山田地区の生活環境は大きく発展した。共に国家プロジェクトとして位置づけられていた事業で、強力に推進されたことによりどちらも事業開始から5年以内に一部、または全部が完成しているという共通点がある。

## 2-1. 千里ニュータウンの開発

千里ニュータウンの開発は、都市の発展と共に郊外での住宅地開発が行われるようになり始めた1960年に工事が着工し、1962年9月にC住区（現在の佐竹台）の入居が始まった。千里ニュータウンは吹田市と豊中市に跨っており、双方での差異<sup>3</sup>もあるが一体的に開発されている。各地区内には近隣センターという小規模な商業施設があるが、より核となる商業施設として北地区センター（以降、北千里）、南地区センター（以降、南千里）、中央地区センター（以降、千里中央）が設けられている。

千里ニュータウンの開発による生活環境の発展事例としては大きく3点挙げられる。

1つ目に京阪神急行電鉄千里山線（現在の阪急電鉄千里線）の延伸である。茂原（1957）によると、1921年10月に北大阪電気鉄道株式会社によって千里山駅までは開業された。1963年には千里山駅から新千里山駅（現在の南千里駅）まで延伸され、1967年には北千里駅まで延伸された。南千里・北千里と梅田を1本で結び、現在北千里—梅田間は約30分で結ばれている。

2つ目に北大阪急行電鉄（以降、北急）の開業である。北急は万博の観客輸送を使命として設立されたが、万博終了後も千里ニュータウンと大阪市内方面を結ぶ鉄道として営業を続けている。北急の開業により千里中央から江坂、その先地下鉄御堂筋線に乗り入れて梅田、本町、難波、天王寺へと大阪市内に乗り換えなしで向かえるようになった。

3つ目に千里中央の発展である。千里中央は北急の千里中央駅が開業しただけでなく、箕面、豊中、吹田、そして千里ニュータウン内を営業する阪急バスの路線結節点となり、北大阪における交通の一大ターミナルとなった。1990年には大阪モノレールが千里中央—南茨木で、1997年には南茨木—門真市、大阪空港—柴原が開通したことにより、千里中央はより交通の要衝としての地位を高めることになった。

交通網以外にも専門店街せんちゅうパルの開業や阪急百貨店千里阪急の開店、オフィスビルの建設が進められ、千里中央は都市機能を備えるようになった。石原・竹村（2008）は、ショッピングセンターが拡大を始めた時期を1970年代からとしている。東京や大阪ではニュータウン開発などで郊外化が進む最中に開業したせんちゅうパルは、郊外のショッピングセンターとして先駆的な存在であると考えられる。

山田地区の多くの住民が、高価な買回り品は大阪市内で購入し、身近な買回り品や最寄り品については千里中央で購入している。それは千里ニュータウンの開発により、山田地区の交通網、利用する商業施設が大きく変わったからだと考えられる。2015年1月現在、山田地区（特に集落地区）を取り巻く路線バスは220円の運賃区間では山田地区と千里中央、JR茨木駅を結ぶ路線が、240円の運賃区間では山田地区とJR岸辺駅、阪急吹田駅、JR吹田駅を結ぶ路線が運行されている。千里中央はこれらのバスの運行されている行先の中で最も大規模で

<sup>3</sup> 吹田市側の住居表示は〇〇台（青山台、古江台、藤白台など）と全て台で統一されていることに対して、豊中市側の住居表示は新千里〇町（〇内には地区内の道路を境界として東西南北が入る）と違いがみられる。

より安く行ける。また、自家用車においてもより至近距離にあることから、千里中央が一部の買回り品についても購入の場となるのだ。

## 2-2. 万国博の開発

万博は1970年3月15日より同年9月13日まで185日間開催され、来場者数は6,421万人を数えた。「人類の進歩と調和」をテーマに77カ国が参加した、アジアで最初に行われた万国博覧会であった。万博開催に向けて、山田地区内をはじめ万博会場周辺ではアクセス道路の整備など、大規模な工事がおこなわれた（図4-1・2参照）。万博の開発による生活環境の発展事例としては2点挙げられる。

1つ目に万博開催に向けて大規模なインフラ整備が行われたことだ。日本万国博覧会関連事業（1970）によると、万国博関連事業として2府6県4市<sup>4</sup>で道路、港湾、観光等の整備や公安対策等が行われ、その総額は6,502億4,660万円に上った。これにより下水道整備や府道大阪中央環状線の整備、岸部地下道<sup>5</sup>の開通など吹田市内で大規模な工事が行われた。また、近鉄奈良駅周辺の線路地下化や神戸高速鉄道の開業、国道24号線伏見バイパスの開通など、周辺府県でもインフラの整備が行われた。また、北大阪急行（1994）によると、北急は1970年2月24日に営業を開始し、万国博中央口駅から新大阪駅まで17分、梅田駅まで24分で結び、万博会期中の巨大な輸送需要に対応した。交通網の整備のみならず、市内で下水道の建設や万博会場に隣接して新しいごみ処理場が建設されるなど、万博に関連して当座の整備だけでなく、同時に永続的に使用されるインフラ整備が行われたのである。

2つ目に万博開催後の設備の活用と再開である。北大阪急行（1994）によると、北急は万博会期中4,148万人もの観客輸送を行ったが、終了後の下期の輸送実績は600万人と大きく落ち込んでいる。北急の設備は万博終了後の輸送体制としては過剰だったが、地下鉄との相互乗り入れにより、輸送量が低くともその後も高頻度の輸送を行う必要があった。これは千里ニュータウンをはじめとする沿線住民にとって、開発によって得られた恩恵であり、その後の利用の促進につながったと考えることができる。

万博開催後、会場跡地は万博公園として整備された。万博公園内の自然文化園は自然文化施設以外にも日本初の文化人類学の博物館である国立民族学博物館のような文化施設も備えている。現在周辺には大阪大学吹田学舎や国立循環器病研究センターなども立地しており、高度な学術・文化・研究機関が集中していることから吹田市にとって大変重要な地域となった。

山田地区周辺には現在も竹林が多く、かつては筍の缶詰工場もあった。万博開催後は跡地に植林がされたことから、吹田市内においても特に緑の多い地域となった。また阪急電車で梅田まで30分圏内となり、通勤にも至便な立地となった。山田地区の住民にとって関わりの深い千里中央に駅のある北急は、万博開催時に多くの旅客輸送の実績があり、2015年1月現在初乗り運賃が90円という安さで営業している。他にも万博開催時の地元の治安維持の為に設けられた吹田警察署の派出所（現在は交番）も現在に至るまで設置されているなど、

<sup>4</sup> 大阪、京都の2府、福井、三重、滋賀、兵庫、奈良、和歌山の6県、吹田市、大阪市、京都市、神戸市の4市である。

<sup>5</sup> 大阪府道豊中岸部線の岸部地下道は、万博へのアクセス道路として位置づけられ1968年11月に着工、1971年3月に完成した。地下道と岸辺駅を結ぶ道路、岸辺駅の駅前広場整備を含めた総事業費は31億4000万円と、吹田市市制発足以来当時までの道路整備予算を上回るものだった。

万博開催に向けて整備されたインフラの多くが現在も活用されている。万博会場跡地の万博公園は山田地区の住民をはじめ多くの人々の憩いの場となり、園内に残る岡本太郎作「太陽の塔」を代表例として、万博開催は吹田市のアイデンティティとして確立された(図5参照)。

### 3. 平成の二大開発

万博開催から45年経過した2015年に、山田地区に再び大きな開発事業が完成する。毎日放送千里丘放送センターの跡地開発の「ミリカヒルズ」、三井不動産株式会社による遊園地エキスポランド跡地開発、そしてガンバ大阪の新スタジアム建設事業である。中でも、エキスポランド跡地開発と新スタジアム建設事業の2つは共に万博公園敷地内で、共に万博外周道路沿いに事業が行われていることから、山田地区への影響が大きいことが考えられる。ここではこの2つを山田地区の平成の二大開発と位置付ける。

#### 3-1. エキスポランド跡地開発

三井不動産(2013)によると、エキスポランド跡地複合施設開発事業(仮称)は、敷地面積は約172,300㎡、延べ床面積は約250,000㎡で、駐車場4,100台として事業を進められている。想定利用客数は年間約2,000万人で、平日は1日当たり40,000人、休日1日当たり66,000人の来客を想定している(図6参照)。

この事業に関連してまず地元への環境影響が問題となる。事業計画地内の緑地面積が30.6%から16.0%に減少するが、植栽により緑化率としては21%にまで回復させるなどの取組みがみられる。しかし、建設機械の稼働時や施設供用後に発生する二酸化窒素( $\text{NO}_2$ )の予想が吹田市の目標値を超えている。他にも施設供用後に施設より発生が予想される騒音は等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ )に換算すると平日と休日の夜間、万博公園でイベント開催時の休日昼間においては吹田市の目標値<sup>6</sup>を上回っている。観覧車も設置され、鳥類の飛翔経路変更が懸念されるなど、課題は山積している中、明確な解決策を提示していない状況で開発が行われている。

#### 3-2. ガンバ大阪新スタジアム建設

スタジアム募金団体(2012)によると、新スタジアムは敷地面積約90,000㎡で、収容人員は約40,500人と国際試合開催も可能な規模である。スタジアム建設は、法人や個人から集めた寄付金でサッカースタジアムを設立することを目的とした、スタジアム建設募金団体(以降、募金団体)が行っている。スタジアム完成後、募金団体は吹田市立スタジアム(仮称)として吹田市に寄付し、吹田市が受納した後の管理運営は株式会社ガンバ大阪が行うことになっている(図7参照)。

吹田市立スタジアム供用後の問題点として、まずスタジアムの観客が集落地区へ入り込むことが挙げられる。新スタジアムは万博外周道路に対して集落側に建設されることもあり、エキスポランド跡地開発より山田地区の生活圏に近い。従って観客が集落地区内に、住民のプライバシーが侵されることが懸念される。現在使用されている万博記念競技場は、大阪モノレール公園東口駅が至近距離にあることや、試合開催時はJR茨木駅よりスタジアムに隣

<sup>6</sup> 吹田市開発事業の手続き等に関する条例(平成23年3月29日施行)に定められている。

接した場所まで臨時バスが出ている。従ってこれまでこの問題について考慮する必要は殆どなかったが、新スタジアム供用後は新たな課題となる可能性がある。

#### 4. 悪影響から地元を守るために

平成の二大開発において、住民の生活環境を守るために必要な取組みとして、官民協力による公共交通機関の利用促進、行政による規制、そしてデベロッパーの周辺地区に配慮した開発計画の3つが重要であると考ええる。

私は万博外周道路とその周辺道路の混雑について、これらの道路を路線バスで毎日運転している近鉄バス株式会社鳥飼営業所の皆さんを対象に万博周辺道路に関するアンケート調査を行った（図8参照）。アンケートの質問内容は以下の3つである。

- Q 1. 万博公園内のエキスポランドが2009年を以て閉園しましたが、閉園後と閉園前を比較して、現在周辺の道路混雑は緩和されたと感じますか？
- Q 2. ガンバ大阪のホームゲーム開催時は、普段と比較して万博外周（-1）・エキスポロード（-2）は混雑していると感じますか？ また、その際路線バスの運行に遅れは生じることは多いですか？（-3）
- Q 3. 現在、万博公園ではエキスポランド跡地開発とガンバ大阪の新スタジアムの建設が行われていますが、これらの施設が完成した後、現在より道路混雑発生が多くなると思いますか？

その結果、半数以上の運転士がエキスポランド閉園後に道路混雑の緩和を感じていることが分かった。また、ガンバ大阪ホームゲーム開催時においても半数以上の運転士が万博外周道路とエキスポロード<sup>7</sup>で混雑を感じていることが分かった。またホームゲーム開催時の路線バスに遅れが生じることが大変多い・やや多いと答えた運転士は9割以上に上った。平成の二大開発後の道路混雑悪化については8割を超える運転士がそう思うと回答しており、中には回答に付け加えて「メチャクチャ（そう思う）」や「駐車場を増やしてください」などの書き込みもあった。道路利用者にとって平成の二大開発が完成した後の交通状況は、決して快適なものではないと予想していることが分かる。

従って、道路混雑や関連した公害の抑制の為に、公共交通機関の利用促進が必要である。私は特に大阪モノレールが多くの鉄軌道と接続していることから、大阪モノレールの利用促進は必至と考える。三井不動産（2013）によると、自家用車での来館を極力抑制し鉄道やバスなど公共交通機関の利用を促進するとしている。その中で大阪モノレールの利用は来場者の輸送分担率を18%と位置付けているが、万博外周道路の混雑抑制を考慮すると計画時点でこの数値は低いと考える。

三井不動産（2013）によると、大阪モノレールは日曜祝日の昼間の運転については5分間隔まで増便でき、この場合には輸送分担率を最大で55～61%まで高められるとしている。一方、万博公園と鉄道駅を結ぶ主な公共交通機関である路線バスは、2014年12月現在、土日祝日のみ万博記念公園駅停留所にわずかに乗り入れるだけである。また、現在の万博記念

<sup>7</sup> 大阪府道129号南千里茨木停車場線のうち、JR茨木駅（茨木市駅前一丁目）と万博外周道路の区間の通称

公園に発着するバス路線の運行状況、駅の状態を踏まえると、施設開業後も茨木駅、吹田駅などJR東海道線の数駅と阪急茨木市駅のみが結ばれる可能性が高い。

大阪モノレールは門真市など京阪本線沿線を中心とした北河内地区から、豊中市などの豊能地区まで幅広い範囲で網羅している。路線バスの増便も必要であるが、1便あたりの輸送量が路線バスと比較して多いだけでなく、鉄軌道4社局6路線<sup>8</sup>と接続していることから、大阪モノレールを有効に使うべきである。

新スタジアムについてはモノレールの駅から離れており、建設地の最寄りバス停である記念公園南口停留所には一日数本しか停まらない。よって新スタジアムに来た観客は茨木、吹田、岸辺、千里中央へ向けての路線が集まる、近くの山田樫切山バス停を使うことも現状では考えられる。山田樫切山停留所は集落内にあり、マンションも多く建ち並ぶ。周辺は住宅地であり、地元住民は生活圏に見ず知らずの他人が入ってくることに抵抗を抱いている。また試合終了後を中心に治安悪化も懸念される。従って、観客の帰り道の動線を明確にすることが必要だ。その為には最寄り駅となる万博記念公園駅への案内の充実や、最寄りバス停の記念公園南口停留所にJR茨木駅等へ向かう直行便を発着させるなどの利便性向上が必要だ。

しかし、観客の自家用車による来場も多いことが予想され、その場合にはエキスポランド跡地開発へ来館する自家用車と合わさって周辺道路の混雑が予想される。渋滞や自動車事故、交通公害を防ぐためにも、自家用車への対策は必要だ。自家用車への対策としては、道路の車線増や、空いている駐車場を知らせる電光掲示板などの設置が考えられる。加えて、バス専用レーンを設けて路線バスの定時性を確保することや、需要に応じてバスやモノレールの増便を行うなど、公共交通機関の利便性と優位性を高める取組みも有効であると考えられる。

行政による規制、特に交通に関する規制は、このような大規模な開発が行われた際に起こり得るトラブルから地元住民を合法的に守るために必要と考える。その上で、行き過ぎた規制は個人の権利を大きく侵害することにもなりうるので、規制の運用は必要最小限に止めるべきだ。例としては東京都多摩市の桜ヶ丘地区周辺にて行われている二輪車通行規制（図9参照）など、住民を除外した交通規制や、京都市右京区で行われた観光客が多く利用する道路を特定日時には歩行者専用とした規制など、車両に対する規制などが挙げられる。他にも、建設に際して著しく生活環境を悪化させる開発はあってはならないことから、このような大規模な開発の際に行政機関が厳しい審査を行うことも規模に応じて必要であると考えられる。

最後に周辺地区に配慮した開発計画である。その一例として施設の緑化が挙げられ、兵庫県西宮市にある阪神甲子園球場の蔦や、大阪市浪速区にあるなんばパークスの屋上はその例だ。万博外周道路沿いは針葉樹や常緑樹が数多く植えられていたが、開発に伴って自動車の出入口となる部分を中心に植栽が撤去された。それまで木が多く茂り、緑が豊かであったところが一転として更地となれば吃驚する人は多いはずだ。施設が無機質に現れているよりも、緑化が行われている方が視覚的に住民の違和感を軽減できるので、三井不動産の緑化率向上の取組みは期待できる。他にも都市の温暖化抑制、生物多様性の保全などの観点からも緑化は今回の開発において有効な取組みであると考えられる。

<sup>8</sup> 連絡駅は以下の各駅 [各線]、蛍池 [阪急宝塚線]、千里中央 [北大阪急行南北線]、山田 [阪急千里線]、南茨木 [阪急京都線]、大日 [大阪市営地下鉄谷町線]、門真市 [京阪本線]

### まとめ —これからの山田に求められるまちづくり

古来より、山田地区は農村として発展し続けてきた。しかし、昭和の二大開発によって、山田地区の生活における快適性や利便性は飛躍的に向上したことが分かった。今後の開発では、これまでの開発によって得られた生活環境を維持した上で、より豊かになる利便性を追求し、メリットを地元住民が享受するべきであると考ええる。

住民の多くは開業による地元の小売店舗や千里中央、山田駅の商業施設への影響、また住環境への悪化を心配している。行政は地元住民の生活環境や安全を考えた政策を講じる必要があり、無理な開発や悪影響の発生する開発が行われた場合には歯止めをかける、いわば最後の砦の存在となる。現在、平成の二大開発については地元住民との開発における協議が行われておらず、行政はより一層住民目線に基づく必要がある。

そしてデベロッパーは地域住民に愛され、生活環境に与える影響を最小限に抑えた開発を行うべきだ。法令や条例に遵守した開発を行うだけでなく、地球温暖化や生態系への影響を抑えるために、工事、供用後とも排出 CO<sub>2</sub> の削減や建築物の省エネ性能の一層の向上が必要だ。

これから、山田地区の住民が「あなたのまちの自慢できるものは何ですか？」と訊かれた際に、千里ニュータウンや万博公園と並んで、この平成の二大開発を誇らしく答えられるような開発こそ、住民にとってもデベロッパーにとっても理想的な開発の姿であると考ええる。

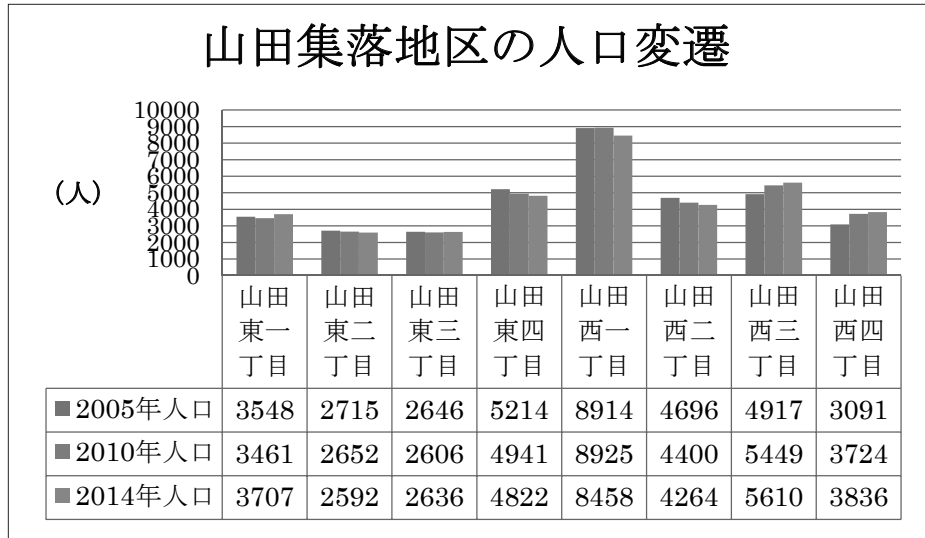
### 謝 辞

今回の論文作成に当たり、近鉄バス株式会社鳥飼営業所の皆様にアンケート調査の協力をいただきました。お忙しい中協力していただいた皆様へ心から感謝の気持ちと御礼を申し上げたく、謝辞にかえさせていただきます。



【資料】

図1 山田集落地区の人口変遷



吹田市総務部総務室 (2013) 「吹田市統計書—平成 24 年 (2012 年) 版」

吹田市ホームページ 平成 17 年国勢調査町丁別世帯数及び人口

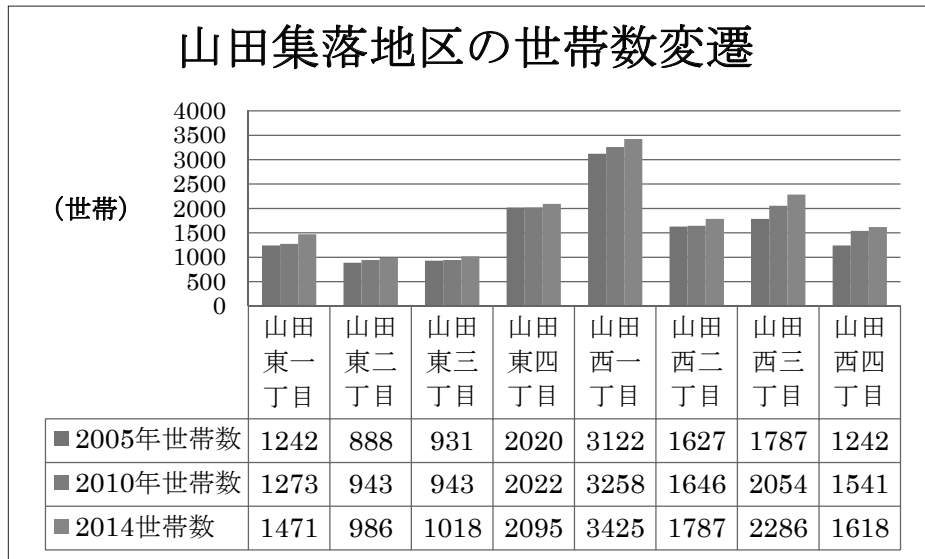
<http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004510/010193/010203.html>  
(最終閲覧日 2015 年 1 月 17 日)

吹田市ホームページ 毎月末 町丁別人口・世帯数 平成 26 年 1 月末～ 12 月末

<http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004511/57912.html>  
(最終閲覧日 2015 年 1 月 17 日)

の 3 つを基に筆者作成

図2 山田集落地区の世帯数変遷



吹田市総務部総務室 (2013) 「吹田市統計書—平成 24 年 (2012 年) 版」

吹田市ホームページ 平成 17 年国勢調査町丁別世帯数及び人口

<http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004510/010193/010203.html>  
(最終閲覧日 2015 年 1 月 17 日)

吹田市ホームページ 毎月末 町丁別人口・世帯数 平成 26 年 1 月末～ 12 月末

<http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004511/57912.html>  
(最終閲覧日 2015 年 1 月 17 日)

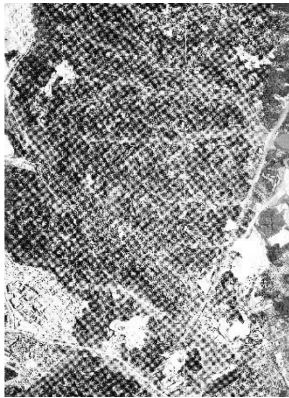
の 3 つを基に筆者作成

図3 吹田市へ合併のちの山田の大字, 小字図



吹田市山田下自治会 (1993)「山田下自治会のあゆみ」より引用

図4-1 1962年の山田地区上空写真



山田自治会郷土史編纂委員会 (2001)  
「山田郷土史 山田のあゆみ」より引用

図4-2 1971年の山田地区上空写真



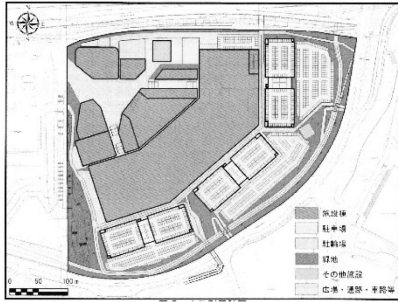
山田自治会郷土史編纂委員会 (2001)  
「山田郷土史 山田のあゆみ」より引用

図5 太陽の塔



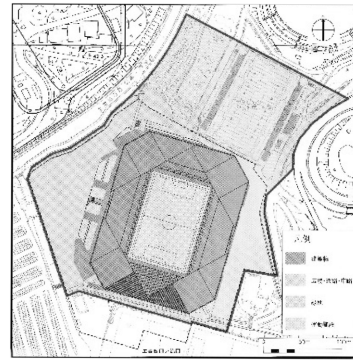
2014年11月15日筆者撮影, 大阪府吹田市にて

図6 エキスポランド跡地開発土地利用図



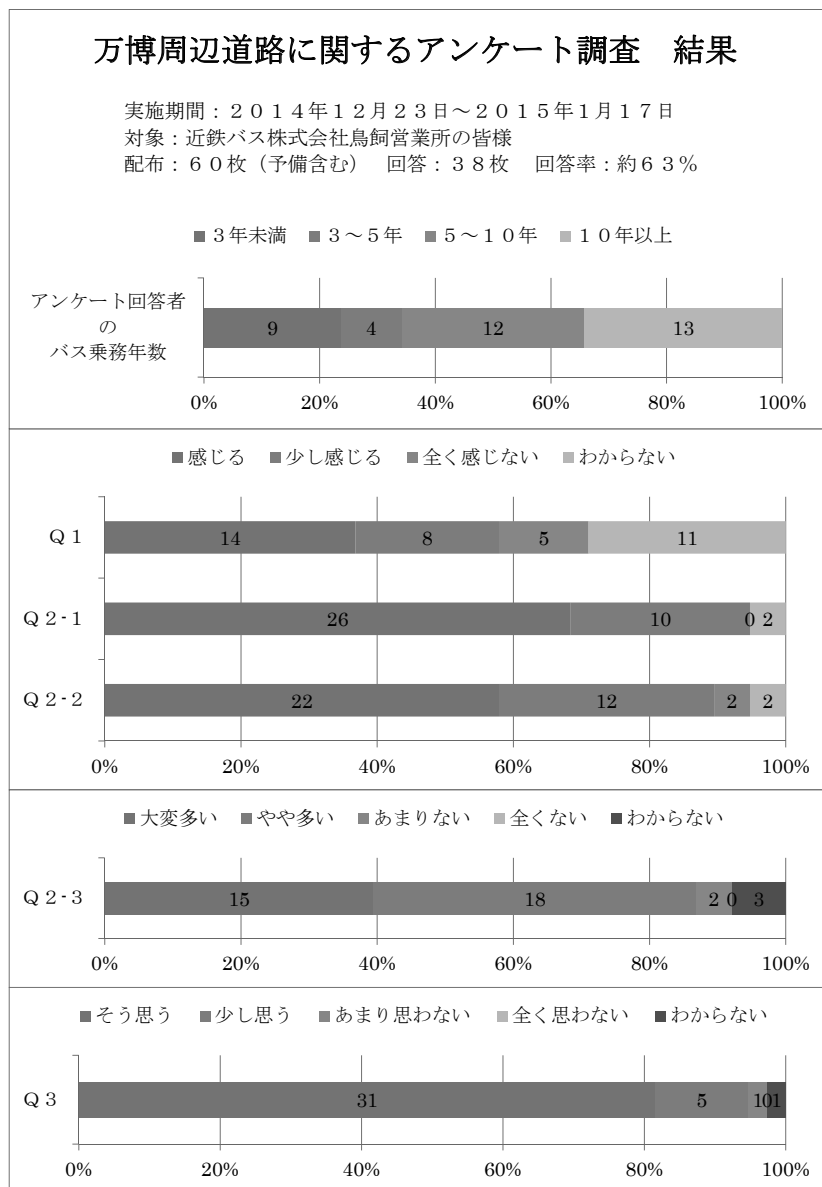
三井不動産株式会社 (2013) 「(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る環境影響評価書 要約書」より引用

図7 土地利用・施設配置計画図



スタジアム建設募金団体 (2012) 「(仮称) 吹田市立スタジアム建設事業 環境影響評価提案書 要約書」より引用

図8 万博周辺道路に関するアンケート調査 結果



筆者が行った万博周辺道路に関するアンケート調査を基に筆者作成

図9 多摩市いろは坂通りの規制標識



2015年1月10日筆者撮影，東京都多摩市にて

### 参考文献

- 池田半兵衛（1987）『好きやねん史「すいた・千里」』創芸出版
- 石原武政・竹村正明編著（2008）『1からの流通論』碩学舎
- 北大阪急行電鉄株式会社（1994）『北大阪急行25年史』北大阪急行電鉄
- 吹田市山田下自治会（1993）「山田下自治会のあゆみ」
- 吹田市史編さん室（2002）「山田地区懇談会資料」
- 吹田市政策企画部政策企画室（2010）「吹田市政70年史」
- 吹田市総務部総務室（2013）「吹田市統計書—平成24年（2012年）版」
- 吹田市ホームページ 平成17年国勢調査町丁別世帯数及び人口  
<http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004510/010193/010203.html>（最終閲覧日2015年1月17日）
- 吹田市ホームページ 毎月末 町丁別人口・世帯数 平成26年1月末～12月末  
[http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004511/\\_57912.html](http://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-somu/somu/001411/004511/_57912.html)（最終閲覧日2015年1月17日）
- 吹田市立博物館（2010）『古代摂津国考—難波宮と吹田—』吹田市立博物館
- スタジアム建設募金団体（2012）「（仮称）吹田市立スタジアム建設事業 環境影響評価提案書 要約書」
- 日本万国博覧会関連事業推進地方協議会（1970）「万国博関連事業報告書」
- 三井不動産株式会社（2013）「（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る環境影響評価書 要約書」
- 茂原祥三（1959）『京阪神急行電鉄五十年史』京阪神急行電鉄株式会社
- 山田小川自治会郷土史編集委員会（1974）「小川村郷土史」
- 山田自治会郷土史編纂委員会（2001）「山田郷土史 山田のあゆみ」
- 山田村役場（1931）「山田村村誌」「千里」の開発と生活環境への影響