

## 2-2 まちづくりの経緯

### 川西市の誕生

市制町村制の発布を経て、明治22年4月に川西村、多田村、東谷村が発足しました。その後、明治26年の摂津鉄道（現在のJR福知山線）の池田までの敷設、同31年の阪鶴鉄道による大阪から有馬口までの直通運転、同43年の箕面有馬電気軌道（現在の阪急電鉄宝塚線）の開通、大正12年の能勢電気軌道（現在の能勢電鉄妙見線）の開通などの交通機関の発達とともに、川西村は発展を遂げ、大正14年には町制を施行しました。

昭和29年には町村合併促進法に基づき、川西町、多田村、東谷村の3町村が合併し、現在の川西市が誕生し、大阪経済圏における都市近郊農業地域として、猪名川の清い流れと北摂山系の緑豊かな自然環境に恵まれた地域として歩みを始めました。

### 高度経済成長期における人口の急増

本市は、大阪市や阪神臨海地域からほぼ20キロメートル圏内に位置し、鉄道を利用すれば25分程度で大阪都心部へ到達できるという交通面での好条件を備えています。このため、高度経済成長期における大都市への人口・産業の急激な集中やその外延的拡大に伴い、いわゆる大都市郊外都市の典型として発展してきました。

本市の都市化は、昭和30年代中頃から始まり、当初は市域南部において住宅地開発が進みました。その後、大手民間ディベロッパーにより、中部や北部の丘陵地を中心にニュータウンの開発が行われました。その結果、人口伸び率は全国でも有数の高い値を示しました。そのことが他の大規模開発の誘引にもつながり、国の住宅供給促進政策等を背景に、開発面積を拡大させることとなりました。

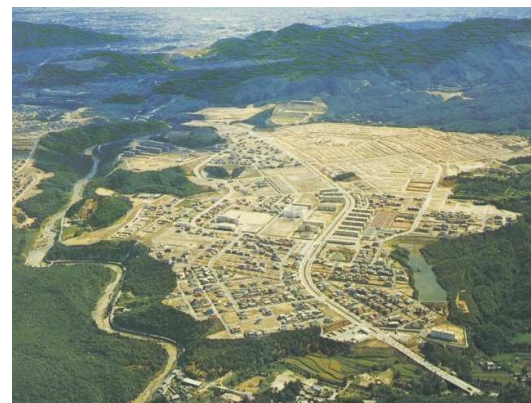
これらの開発により形成された市街地は、道路や公園などの基盤施設の整った良好な住宅市街地のストックともなっています。



能勢電鉄川西能勢口駅（昭和30年頃）  
（能勢電鉄株式会社「能勢電鉄80年史」より）



多田グリーンハイツ（昭和40年代）



清和台（昭和40年代）

一方、開発に伴う公共施設の整備は市の財政に大きな負担となりました。そこで、昭和42年、全国に先駆けて「川西市住宅地造成事業に関する指導要綱」を施行、一定規模以上の団地開発においては、開発業者に公共施設の整備等を求める方式をとることとなりました。

### 川西能勢口駅周辺の再開発

昭和48年以降、川西能勢口駅周辺では、「駅周辺都市整備計画基本構想」に基づき市街地再開発事業や阪急電鉄・能勢電鉄の連続立体交差化事業、川西猪名川線・国道173号などの南北幹線道路整備事業を積極的に実施してきました。

その結果、駅周辺の基盤整備や交通の利便性は飛躍的に向上し、市の玄関口として都市機能の集積が進むとともに、長年にわたる懸案であった南北交通の慢性的な渋滞は解消されました。



川西能勢口駅前の再開発ビル

### 成熟期を迎え～ニュータウンの高齢化など

昭和50年代後半に入り、人口の伸びも落ち着きを見せ始め、それまで立ち遅れていた道路、上下水道等の都市基盤施設の整備に精力的に取り組むこととなりました。

以後、20年以上が経過し、大規模ニュータウンの人口は、全人口の約4割を占めるに至っています。初期のニュータウン開発である多田グリーンハイツや大和団地では、開発されてから半世紀近くの歳月が経過し、周辺の緑地と調和した落ち着いたのある街並みが育まれてきました。これらの良好な環境を保全するための住民主体の取り組みも活発で、地区計画を定める地区も増えています。

その一方、近年は急速な高齢化や施設の老朽化など、いわゆるニュータウンの高齢化問題が顕在化しており、持続可能な住宅地に向けた再生の取り組みが急務となっています。



多田グリーンハイツのまち並み



大和団地のまち並み