

第1節 位置と自然

大都市近郊のゆたかな自然のあるまち

丹波層群と大阪層群上部・段丘

天王山を含む京都西山から能勢地域は、石炭紀～ジュラ紀（約3億～1.5億年前）の遠洋性岩類および陸源砕屑岩よりなる丹波帯の南部にあたります。岩石は泥質岩（頁岩、粘板岩）・砂岩・チャート、緑色岩類を主とします。

現在の天王山は、地質時代のごく新しい出来事により基盤岩石の山地と平地に分かれ、その境には、やわらかい大阪層群の上部層や段丘層よりなる丘陵や台地段丘の地形（80万～2万年前）がみられ、断層によって著しい変位を受けています。

大山崎町は、京都盆地の南西端である乙訓地域の南部に位置します。東は京都市、北は長岡京市、南は桂川・宇治川・木津川を隔てて八幡市と相対し、西は天王山を背景に大阪府島本町と接して、京都と大阪の中心へそれぞれ10キロメートル、30キロメートルの距離にある大都市近郊のまちです。

本町は京都府をはじめ、滋賀県・奈良県にまたがる地域を流域とする淀川水系の桂川・宇治川・木津川の三川が合流する地点に位置するとともに、名神高速道路・JR東海道本線・JR東海道新幹線等の国土幹線が縦横に走っており、治水上、交通上、重要な役割を担っています。

町域は、東西3.1キロメートル、南北2.85キロメートル、面積5.97平方キロメートルで、北に広く、南に狭い扇状をなしています。

その地形は、大きく東西に分かれ、町の西部は丹波層群^{*}からなる天王山を中心とする山地部で、この天王山は山崎合戦で有名です。

東部には、山地の東から小泉川方面にかけて大阪層群上部^{*}や段丘層からなる台地や段丘が展開します。この部分は昭和30年代まで竹林に覆われていましたが、今日、住宅地に変容しています。

また、南部は、天王山と淀川（桂川）に挟まれ、住宅が密集しています。

これに対して、国道171号線沿いの平野部は、かつては水田地帯でしたが、現在は工場や住宅等が進出し、景観が大きく変化しました。

本町は、このように都市化が進んできましたが、天王山のゆたかなみどりと三川合流地点の美しい景観、農地や小河川もある自然に恵まれた大都市近郊のまちです。

図表3 大山崎町の位置



第2節 歴 史

多彩な歴史と伝統文化のあるまち

大山崎町に関わる歴史は古く、今からおおよそ二万年前の旧石器時代に生活の営みが始められ、縄文時代中期には人々が定住していたものと推定されています。

古墳時代には、この地域に大きな力をもつ豪族が出現し、鳥居前古墳や恵解山古墳など大きな前方後円墳を築造し、府下最大級の集落に発展しました。

この後、奈良、京都、難波の古都に近い当地は、国の政治の舞台にもたびたび登場しています。

『古事記』や『日本書紀』には、乙訓は弟国として記されており、6世紀に樟葉宮（枚方市）で即位した継体天皇が、弟国宮に移ったことが記されています。

7世紀には、難波にあった孝徳天皇は中大兄皇子の進める飛鳥遷都に反対し、国位を捨てて山崎に宮を建てて隠棲したと伝えられます。

奈良時代には、僧行基が山崎において淀川に山崎橋を架け、山崎院を建立して布教活動の拠点としました。

桓武天皇の長岡京遷都に伴い、山崎の地は陸路・水路の要地となり、山崎橋は国の管理する橋となり、山陽道の整備・駅の設置がなされ、津（港）が開かれました。

都が京都へ移った後の平安時代も、その地理的条件から交通の要衝として大きな役割を果たし、都への玄関口として貴族等の居住や往来、国内外の物資の流通が多く、嵯峨天皇の河陽離宮が造営され、後に山城国府が置かれ、産業・政治・経済・文化の中心として栄えました。

鎌倉・室町時代には、荏胡麻油の生産が活発になり、離宮八幡宮に仕える神人たちは油座を結成し、神社の力を背景として広い範囲で専売権を得ました。これによって町は活気に満ち、多くの貴族や文化人が訪れました。戦国期には大山崎惣中が成立し、自治都市としての地位を確立していきました。

山崎は京に近く、その玄関口であったことから、数多くの戦乱等の歴史を持っています。応仁・文明の乱では、東軍赤松政則軍と西軍畠山義就軍が合戦を行いました。また、戦国時代の終わりの頃には、羽柴秀吉軍と明智光秀軍による天下分け目の「天王山の戦い（山崎合戦）」がありました。この合戦に勝利した秀吉は天王山に築城し、ここを訪れた千利休は、妙喜庵に茶室待庵を造ったと伝えられます。

江戸時代には、油生産が減少しましたが、中世において町の自治を行った神人たちは社家と名を変え、社家中は幕府から自治権を認められて幕末まで神領支配を行いました。油座で知られる離宮八幡宮は、町域の南西端部に位置し、いまでも名勝地として町内外の人々に親しまれています。

そして、幕末には、蛤御門の変における真木和泉守ら十七烈士の最期の戦いが当地で行われました。

明治時代になると、廃藩置県により京都府乙訓郡に属することになり、さらに明治22年の市町村制度施行において、大山崎荘、円明寺村、下植野村の三村が合併し、大山崎村となりました。

村制の時代は、米・麦の他、綿・茶・菜種などを中心とした作物を生産する農村地域でしたが、明治9年に設けられた山崎駅（現 JR 山崎駅）を中心に、近代化が進められました。

戦後、昭和30年代の後半から始まる高度経済成長は、大都市周辺に宅地化の波を及ぼし、地域の様相を一変させました。大山崎村も例外ではなく、昭和35年頃から宅地開発の波が押し寄せ、なかでも昭和41年の京都府住宅供給公社による円明寺が丘団地の開発等により、人口を一挙に約4倍に増加させるとともに、町域の様相を大都市近郊の農業地域から住宅地域へと一変させました。

大山崎村は、この急速な人口増加と、それに伴う行政需要に対応するため、昭和42年11月、大山崎町として町制を施行しています。

図表4 大山崎町の歴史年表

前2万年頃	この頃、天王山麓に人々が住みはじめる	1981	昭和56	大山崎町史史料編発刊
前200年頃	淀川沿岸で米作りはじまる			大山崎町歌・音頭制定
653 白雉4	孝徳天皇、山崎宮を造るという			大山崎町汚水中継ポンプ場完成
731 天平3	行基、山崎院を造るという	1983	昭和58	天王山中腹に休憩所完成 大山崎町史完成
784 延暦3	都が長岡の地に遷る	1984	昭和59	社会福祉協議会、法人化
861 貞観3	河陽離宮を山城国府とする	1985	昭和60	保健センター完成
1482 文明14	細川政元・畠山政長、畠山義就を討つため山崎宝寺に着陣	1986	昭和61	大山崎町新総合計画策定 町体育館完成
	この年、山崎で数百軒焼失	1987	昭和62	町制20周年
1568 永禄11	織田信長が大山崎に禁制を出す	1988	昭和63	第43回国民体育大会フェンシング競技会を開催
1570 元亀元	浅井・朝倉等戦国大名が大山崎に禁制を出す	1989	平成元	第1回おやまざきまつり開催
1582 天正10	羽柴秀吉、山崎合戦で明智光秀を破る	1990	平成2	シルバー人材センター設立
	秀吉、山崎城を築き、利休らと茶会を開く	1991	平成3	大山崎ふるさとセンター完成
1596 文禄5	秀吉、毛利ら諸大名に淀川大改修を命じる			大山崎町新総合計画第2期基本計画策定
1601 慶長6	徳川家康、大山崎を神領とし、自治を認める	1992	平成4	町制25周年
1635 寛永12	離宮八幡宮、寛永の造営成る	1993	平成5	歴史資料館開館
1681 延宝9	木喰以空、観音寺を中興する	1995	平成7	役場新庁舎竣工
1753 宝暦3	大山崎宿と西岡60ヶ村で助郷についての取り決めが成立	1996	平成8	アサヒビール大山崎山荘美術館開館
	禁門の変起こる（その余波で大山崎大火）			大山崎町新総合計画第3期基本計画策定
1864 元治元	京都府が設置され、その管轄下に入る	1997	平成9	町制30周年
1868 明治元	大山崎小学校開校	1998	平成10	西法寺里後線開通
1873 明治6	国鉄山崎駅開業	1999	平成11	山崎駅自転車駐車場完成
1877 明治10	大山崎荘、荘内規則を定める	2000	平成12	大山崎町福祉センター「なごみの郷」オープン
1881 明治14	大山崎村の成立（三村の合併）	2001	平成13	乙訓消防組合発足
1889 明治22	新京阪電車開通、大山崎駅開設			大山崎町第3次総合計画策定
1928 昭和3	国道171号線が開通	2002	平成14	町制35周年
1932 昭和7	大山崎保育所開設	2003	平成15	京都第二外環状道路大山崎JCT～久御山JCT開通
1957 昭和32	上水道給水はじまる			名神高速道路大山崎IC供用開始
1960 昭和35	工場進出はじまる			国道478号供用開始
1961 昭和36	山崎の渡しを廃止	2005	平成17	第1回全国少年フェンシング大会を開催
1962 昭和37	名神高速道路開通	2006	平成18	大山崎町行財政改革プラン改定。（集中改革プラン）
1963 昭和38	乙訓環境衛生組合発足 東海道新幹線開通			大山崎町第3次総合計画第2期基本計画策定
1964 昭和39	円明寺が丘団地建設			京都南部地域行政改革推進会議乙訓地域分科会事務局開所
1966 昭和41	大山崎町制施行	2007	平成19	町制40周年
1967 昭和42	第二乙訓中学校（現大山崎中学校）開校	2008	平成20	大山崎町行財政改革プランの再構築
1971 昭和46	第二大山崎小学校開校 中央公民館完成	2009	平成21	大山崎町「ハート」再生計画策定
1973 昭和48	第2保育所開設	2010	平成22	大山崎町バリアフリー基本構想策定
	第3保育所開設			大山崎町子育て支援センター「ゆめほっぺ」開設
1976 昭和51	大山崎町立老人福祉センター「長寿苑」完成			第26回国民文化祭・京都2011（プレイベント）開催
1979 昭和54	公共下水道供用開始（下植野地区の一部）			

第3節 町のすがた

〔1〕人口と人口構成

（1）昭和40年代の開発による人口の急増

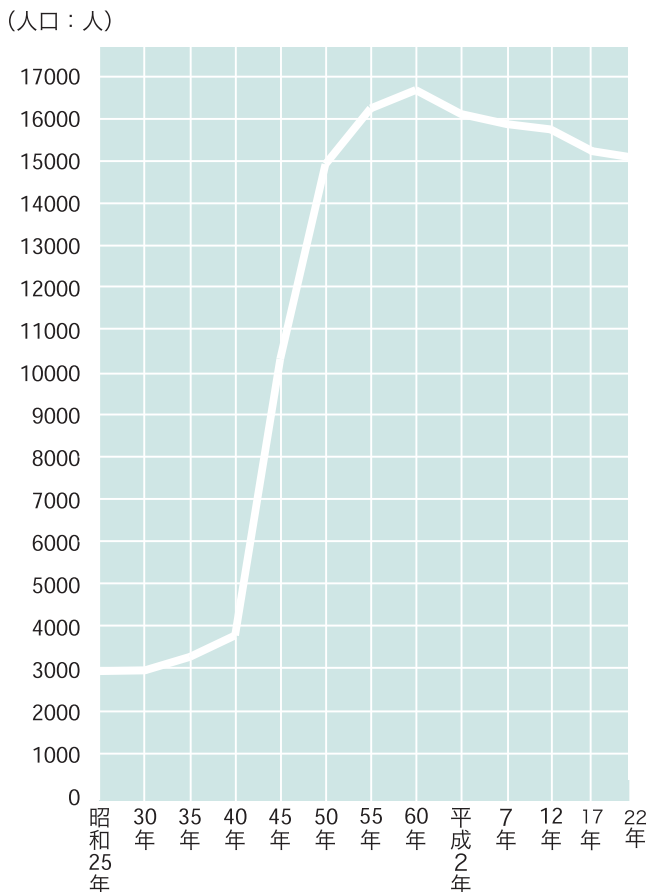
大山崎町の人口は、昭和30年頃までは、緩やかに人口増加が続いていましたが、昭和30年代に入ると人口増加傾向が顕著になり、昭和40年から55年にかけて人口は約4倍に急増しました。この後、昭和61年からは人口は減少に転じ、国勢調査による人口は平成12年は15,736人、平成17年は15,191人、平成22年は15,123人（速報値）と緩やかな減少から横ばいに推移しています。（住民基本台帳の人口では、平成12年15,882人、平成17年15,502人、平成22年15,524人で、ほぼ横ばいに推移しています）

（2）高齢化が進む人口構成

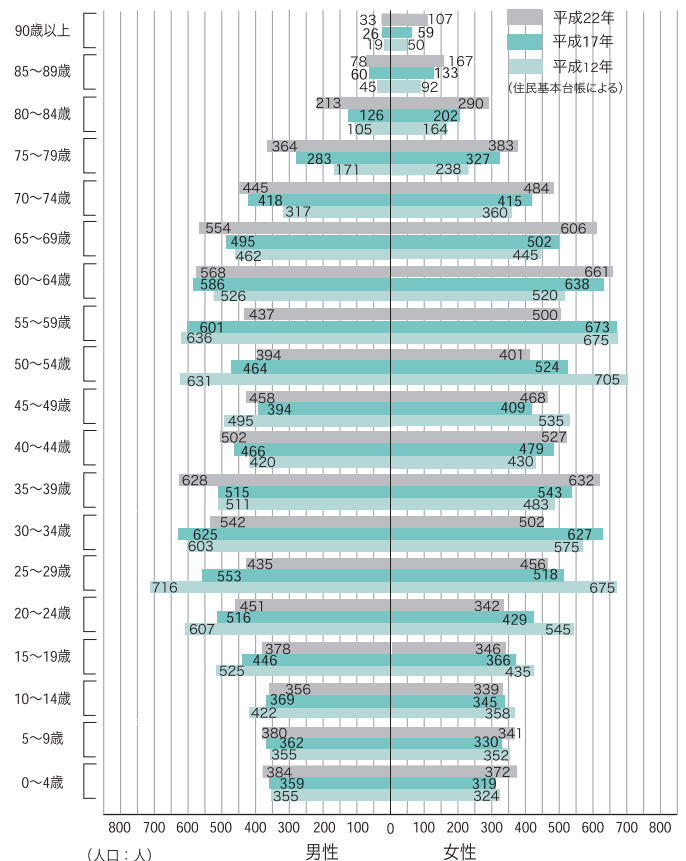
本町においても、少子化の進行と相まって高齢化傾向が急速に進行しています。

65歳以上の高齢者人口と、その総人口に占める比率は、昭和50年には648人、4.3%、平成12年には2,423人、15.4%、平成17年には3,008人、19.8%と増加しています。介護の必要度が高くなる75歳以上の後期高齢者については、昭和50年は189人で、総人口に占める割合は1.3%でしたが、平成12年には856人、5.4%、平成17年には1,188人、7.8%と増加しています。（住民基本台帳では、平成22年の65歳以上の人口は3,724人、24.0%、75歳以上の人口は1,635人、10.5%と増加しています）

図表5 人口の推移



図表6 人口構成の推移



〔2〕世帯構成

（１）世帯数の増加と世帯の細分化

国勢調査の世帯総数は、昭和 40 年には 962 世帯でしたが、昭和 50 年には 4,028 世帯、平成 12 年には 5,744 世帯と大きく増加しました。

昭和 40 年以降、人口の増加とともに世帯数も増加しましたが、同時に核家族化・世帯の小規模化が進み、昭和 40 年から平成 12 年にかけて、人口が 4 倍になったのに対し世帯数は 6 倍となりました。

人口がほぼ横ばいとなっている現在は、世帯数も平成 17 年には 5,737 世帯、平成 22 年には 5,747 世帯（速報値）と横ばいで推移しています。

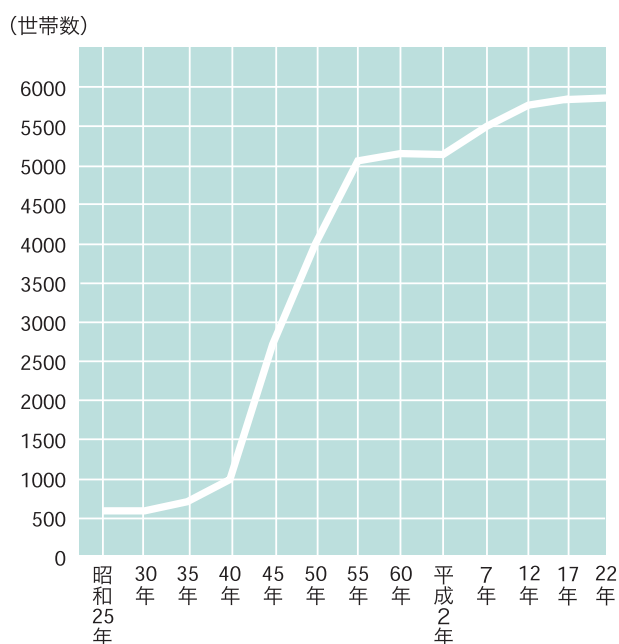
1 世帯当たりの人員は、昭和 40 年では 4.0 人、昭和 50 年では 3.7 人で、平成 12 年には 2.7 人、平成 22 年には 2.6 人になっています。

（２）高齢者のいる世帯の推移

高齢者のいる世帯数の推移をみると、昭和 50 年には 540 世帯（13.6%）でしたが、平成 2 年には 1,066 世帯（20.4%）、平成 12 年には 1,885 世帯（32.8%）、平成 17 年には 2,011 世帯（35.1%）と急速に増加しています。

また、高齢者のいる世帯について構成別にみると、ひとり暮らし世帯数は、昭和 50 年には 14 世帯（高齢者のいる世帯の 2.6%）、平成 2 年には 131 世帯（同 12.3%）で、平成 12 年には 333 世帯（同 17.7%）、平成 17 年には 373 世帯（同 18.5%）に大きく増加しています。夫婦のみの世帯は、昭和 50 年には 66 世帯（12.2%）、平成 2 年には 271 世帯（25.4%）で、平成 12 年には 494 世帯（26.2%）、平成 17 年には 586 世帯（29.1%）に増加しています。今後高齢者人口の比率が高くなるのに伴い、高齢者のみの小規模世帯がさらに増加することが予想されます。

図表 7 世帯数の推移



〔3〕交通

（1）狭い町域に集中する広域交通網

町の中央を東西方向に名神高速道路が走り、狭い町域を南北に分断しています。また、町の中央部を南北方向にJR東海道本線、阪急京都線が走り、町の南部にJR山崎駅とそれに近接して阪急大山崎駅があり、住民の日常生活の足として利用されています。さらに、町の南東部をJR東海道新幹線・国道171号が貫いています。

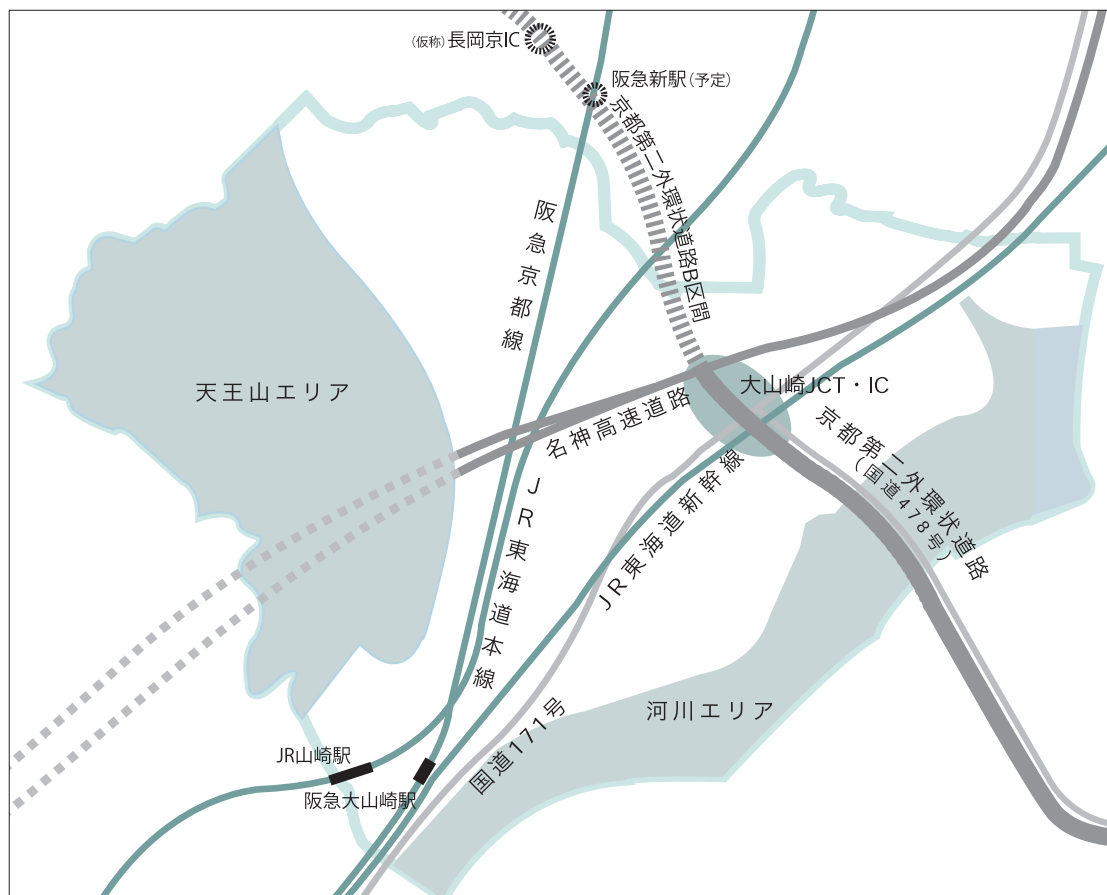
このように狭い町域に多くの広域交通網が集中していますが、近年、名神高速道路、京都第二外環状道路（国道478号を含む。以下同）及び国道171号を結ぶ大山崎JCT・ICが整備されました。さらに、小泉川に沿って京都第二外環状道路B区間及びその側道の整備が進められています。

（2）生活幹線道路

広域交通網が町域を分断しているため、計画的な生活幹線道路の整備に大きな障害となっています。

現在、阪急京都線に沿う方向に府道西京高槻線及び府道下植野大山崎線が走り、隣接する長岡京市、島本町との連絡道として、あるいは、住民の日常生活道路として利用されています。また、天王山山麓には、町道大山崎円明寺線が走り、町の南北をつなぐこれら2つの幹線道路を東西に結ぶ道路として、町道西法寺里後線及び東西線が整備されています。

図表8 広域交通網



〔4〕土地利用

住宅地は、南部の JR 山崎駅及び阪急大山崎駅周辺と、下植野地区、府道西京高槻線沿いの円明寺地区を中心にして発展してきました。高度成長期における宅地化の進行を円明寺が丘団地等大規模な計画的住宅地の開発を受け入れていたことにより、これまではミニ開発などによるスプロール化をあまり被ることなく、また、下水道の整備や治水など比較的計画的な町づくりが進められてきました。したがって、町並みは比較的整然としていますが、一部ミニ開発が進行した地区において、狭隘な道路や密集した住環境がみられます。

一方、広域交通網の整備と住宅開発に伴って農地は減少し、現在では、円明寺地区と下植野地区のごく一部のみとなっています。

商業施設は、JR 山崎駅及び阪急大山崎駅周辺、大山崎鏡田地区、円明寺が丘団地内、国道 171 号沿道等に散在し、商店街としての集積はありません。

町の南東部の JR 東海道新幹線・国道 171 号の東側は、工業系用途地域となっており、大企業が立地しています。

町役場など公共公益施設の多くは、町の中心部にあり、町内各地区へは、遠くても 1.5 キロメートル程度となっています。

また、町のシンボルとなる天王山と淀川は、自然と歴史を保全しながら、レクリエーションの場として整備することにより、住民だけでなく広く京都や大阪を含めた近隣市町の人々の憩いの場として利用されています。