

## 第4章 市の地理的、社会的特徴

### 第1節 位置及び面積

柏原市は、大阪府の中央東部に位置し、大阪市の都心から約20km、河内平野の東南端にある。東は信貴生駒山系を隔てて奈良県と接し、西は藤井寺市、南は羽曳野市、北は八尾市に隣接している。

東西6.60km、南北6.63kmとほぼ同じであり、市域面積は25.39km<sup>2</sup>である。

### 第2節 自然的条件

#### 1 地 勢

本市域は、西部が大阪平野、東部が信貴生駒山系があり、山地から低地へと高低差に富んでいることが特色で、市域の約65%が山地で占められ、平地は約35%となっている。

市域中央を府下で2番目に大きい大和川が市域を二分する形で東から西に流れており、これに石川、原川が南から合流している。江戸時代中期以前の大和川は、石川が合流するあたりから北流（現在の長瀬川付近）して河内平野を形成し、淀川に南から合流していたが、宝永元年（1704年）以降の付け替え工事によって現在の流路になったものであり、現在でも大和川右岸の中小河川は北流している。

#### 2 河川・水路

本市域を流れる河川には、大和川をはじめ、淀川水系（寝屋川流域）の恩智川・平野川、大和川水系の原川・石川の一級河川と、これらに注ぐ準用河川及び普通河川がある。一級河川の大阪府管理区間では、平野川を除き時間雨量50mmに対しての暫定的な改修が概成している。

#### 3 地形・地質

##### （1）地 形

本市の地形は、大和川によって形成された旧大和川扇状地及び大和川河谷の低地並びに石川低地、二上山前山の玉手山丘陵、生駒山地並びに二上山地に大別できる。

低地は、旧大和川、大和川、石川によって形成された氾濫原性の平地であり、旧大和川、石川沿いには自然堤防がみられる。

丘陵地は大部分が宅地造成による人工改変地で、半独立状の丘となっている。

山地のうち生駒山地の西斜面では、30～35度以上の急斜面が多くみられる。また、二上山地は生駒山地と地質の異なる明神山と寺山により構成される。山地斜面は全体的に

開析され、浸食谷が樹枝状に発達している。

## (2) 地 質

本市の表層地質は、概ね地形と対応している。

低地の沖積層は層厚10～15mで分布し、締まりの緩い砂礫、砂、シルト、粘土等からなる軟弱な地層である。

丘陵地は二上層群の固結堆積物である礫岩と、同じく二上層群の火山性岩石である凝灰岩よりなる。また、丘陵部の西側は約200万年前～約30万年前頃にかけて堆積した砂礫、砂、粘土や火山灰などが繰り返し重なった大阪層群に覆われている。

生駒山地は主に領家花崗岩類、二上山地は主に安山岩質の岩石地盤である。花崗岩類は節理が発達し、風化を受けてマサ土化が進んでおり、風化は深層にまで及んでいる。

なお、生駒山地の領家花崗岩類上にある亀の瀬周辺は、地質構造上、慢性的な地すべり地帯となっており、これまでに何度も地すべりが発生している。

## 4 気 象

本市の気象は、大阪湾からの海風の影響を受けて比較的温暖である。過去5年間(平成13年(2001年)～平成17年(2005年))の気象をみると、平均気温17.2(最高38.4、最低0.1)、平均湿度63.0%、平均風速2.6m/s、平均降水量1,071.6mmであり、風向きは北東ないし北北東の風が多いが、冬は西風が強い。

## 第3節 社会的条件

### 1 人 口

本市の人口は、平成17年(2005年)の国勢調査では人口77,034人、世帯数29,284世帯で、一世帯当たり人口は2.63人、人口密度は3,034人/km<sup>2</sup>である。

昭和33年(1958年)市政施行当時3万4千人であった人口は、高度経済成長の進行とともに増加傾向が顕著になり、昭和35年(1960年)から昭和55年(1980年)の20年間で1.96倍になり、平成7年には8万人を超え、従前に比べて増加のペースがスローダウンしたものの、増加し続けた。しかし、平成10年以降は、世帯数は増加を続けるものの、人口は減少を続けている。

総人口における65歳以上の人口は、年々増加し平成17年(2005)国勢調査で16.9%の比率を占めている。また、本市における常住人口は79,213人、昼間人口は71,479人(いずれも平成12年国勢調査)となっている。

外国人登録者数については、平成18年11月末現在で、1,263人となっている。

### 2 交通網

本市には、JR関西本線と近鉄大阪線及び道明寺線の3本の鉄道が通っている。JR関

西本線は市域の北西から中心市街地を経て大和川沿いに奈良県王寺町に抜けており、柏原駅、高井田駅、河内堅上駅がある。近鉄大阪線はＪＲ関西本線と平行して市街地を南北に通り、高井田から大和川を渡って奈良県香芝市に抜けており、法善寺駅、堅下駅、安堂駅、河内国分駅、大阪教育大前駅がある。また、近鉄道明寺線はＪＲ関西本線の柏原駅と近鉄南大阪線の道明寺駅（藤井寺市）を南北に結ぶ支線であり、柏原南口駅がある。

主要道路としては、市域の南端を西名阪自動車道が東西に抜け、柏原インターチェンジがある。また、国道25号がＪＲ関西本線とほぼ平行して大阪と奈良を結んでおり、国分から国道165号が分岐して近鉄大阪線と平行に香芝市に抜けている。これらと交差して、南北に大阪外環状線（国道170号）と国道170号、東西に主要地方道堺大和高田線が走っている。

本市には空港はないが、隣接する八尾市に八尾空港があり、比較的近い距離に位置している。

### 3 土地利用状況

本市は、大和川が金剛生駒山地に亀の瀬溪谷を刻み、大阪と奈良を結ぶ古くからの交通の要衝となっていた。このため、東高野街道、奈良街道及び長尾街道沿いに集落が発達し、これらが現在の市街地の核となっている。

明治22年に大阪鉄道（現ＪＲ関西本線）が大和川沿いに、明治30年に河南鉄道（現近鉄大阪線）が開通し、本市の根幹をなす公共交通機関となっている。

山地は主に樹林地であったが、隆起準平原である生駒山地では、樹枝状に発達した浸食谷の谷底部が水田や果樹園として利用され、南西側の緩斜面や扇状地にぶどう園が形成されていた。

旧大和川河床地は、良質で豊富な地下水に恵まれたため、染色関連の工場が早くから立地し、長瀬川沿いには昭和初期の大阪・奈良間、柏原・富田林間の産業道路の開通により立地に拍車がかかった。このため、現在でも河川沿いは工業地となっている。

高度経済成長期に、柏原、堅下の平坦地や国分の緩傾斜地の住宅地化が進み、ぶどう園等の耕作地が減少した。また、南部の玉手山丘陵の住宅地開発が進み、大阪教育大学、大阪府中小企業団地（工業）が立地している。しかし、古代から要衝として開けた地域であったため、埋蔵文化財や古墳群がいたる所に分布し、開発は緩慢であった。

このように、本市は住宅・産業都市として発展してきたため、西部低地には旧市街地を核とする住宅及び商工業の混在市街地、台地・丘陵地には住宅地、中小企業団地、大学等の新興市街地、河川沿いには工業地が広がり、山麓から山地にかけては果樹農業地域となっている。