

高校生・大学生のための都市まちづくり研究入門

Chapter 2 b 阪神地域の都市のなりたち～地形、水系、外国人居留地後編～

2-3. 阪神地域の都市化と阪神間モダニズム

明治以降の近代化と都市化

それでは阪神地域の都市化の過程について、簡単に振り返ります。

まず、内陸部の**住宅地開発**についてです。大阪は明治以前から秀吉が都市の基盤を整備し商人の街大坂として大きく発展を遂げていました。しかし、それはいわゆる船場を中心とするエリアであり、周辺部では農村も多く見られ、今時の言葉で言うなら都市近郊農村が形成されていました。例えば、JRの環状線の福島駅や野田駅周辺について、かつての地図をみるとそれぞれ福島村、野田村と記載されており、住宅の周りには農地が広がっている様子が見られます。明治維新以降、国策により神戸が**国際貿易港**として発達しましたが、当時の都市の規模としては大阪や京都と比較するとそう大きなものではありませんでした。現在、兵庫県が広大な県土を有しているのは、この神戸の港を守り、発展させるために多くの旧国を合併させて一つの県としたことが背景にあります。

さて、明治に入ったころには神戸と大阪に挟まれた阪神エリアには海岸部に形成された一部の市街地を除くと村落と農地が広がっていました。しかし、大正に入り、自然が豊かであり水や空気も清冽で、景色のよい住環境を求める層が郊外にその居住の地を求めるようになります。特に、現在のJR住吉付近は別荘地としてのニーズが高く、船場などの豪商たちが多くの別荘地を構えました。当時の大阪は大気汚染や水質汚染などが問題となり、風光明媚かつ自然が豊かであり、鉄道も整備され大阪から約20km弱しか離れていない場所は別荘地としては最適であったでしょう。しかしそのせいか、この地の物価がとて上昇し、地域の人々の生活を圧迫したことが記録にのこされています。



図2-5. 1868年、貿易港として整備途上の神戸。図の右下のあたりが外国人居留地、生田川の掛け替え前で、現在のフラワーロードを流れています。

鉄道と道路の整備

この地の都市化は鉄道開発が先行し、その後道路が整備されます。当時のこの地の主要な幹線道路は西国街道¹であり、現在のJRの南側を走っていましたが、その幅員は3・6m程度と狭く、馬の引く荷車の離合にも苦慮したことが記録に残されていることからわかるように、近代都市計画の道路としては不十分でした。他の道路はいわゆる里道の様な小道であり、急速な交通の近代化を受けいれるインフラストラクチャとしては不十分でした。この道路の整備を進めたのが、耕地整理事業と呼ばれる事業です。その名前のとおり耕地整理事業は、本来農地を整備するための事業手法で、矩形の農地をつくり、その間に

¹ 江戸時代、京都から西宮まで西に向かう街道（狭義の西国街道）。西宮で山陽道と合して、下関まで至ります。神戸中心部では元町商店街などが西国街道沿いに発展しました。

十分な幅員の「農道」を整備することを事業の目的としています。しかし、逼迫する住宅ニーズを満たすために、阪神地域においてはこの耕地整理事業が宅地整備の手法として採用され、農地のかわりに住宅地が整備され、広幅員の道路が整備されたのです。

このような住宅地開発は**阪神間モダニズム**という新しい文化を地域に生み出しましたが、一方で都市環境という面では負の影響も与えました。まず、住宅ニーズを受けて道路整備、宅地の整備が進められることにより、多くの緑地や農地が失われたことです。当時の開発においては、阪神地域の各地で農地が開発され、代わりに住宅と道路が整備されました。その結果、緑地が失われただけでなく多くの水路が暗渠化し、さらに一定幅員の道路を有する整形の矩形の街割りが形成され、それがやや単調な都市景観をつくり出しました。阪神地域を実際に歩くとわかると思いますが、矩形の街割りの中に埋もれるように、非整形の路地が走っている地域がいくつか存在しています。これは多くの場合、古い時代に自然発生的に形成された農村の道路網の名残です。少し探してみると付近に神社とか、お地蔵さんなどの農村の名残を見つける事ができると思います。ところでこのような旧農村の区画割りは景観に変化をもたらすだけでなく、緑地や水路の保全にも一役買っている事がわかっています。このような場所では歴史的な水路や巨樹などの古い緑が多く見られます。しかしそれも割合としては少なく、先ほど述べたような開発により緑地や水路が失われてきた歴史があるのです。

人びとと海岸

次に、**海岸部**に着目してみましょう。明治以前は海岸付近に多くの漁港、村落が存在し、明治以降にこれらの村落を結ぶように鉄道や整備され、この地の都市開発が進みます。特に昭和30年代頃から神戸、阪神、大阪において臨海部の**埋め立て**が進められ、天然の良港、漁場の多くが失われました。後述のように大阪市部から須磨辺りのエリアにおいて、明治期までの水際線が残されているのは、須磨の海岸と西宮南部の一部に見られるのみであり、ほとんどの海岸線が埋めたてられ人工的な護岸で覆われてしまいました。

現在の国道43号線の多くがほぼ往時の海岸線と重なります。確かに地図をみると、43号線より少し北にいくつか神社が見られますが、これはこの地で漁業を営んできた人々の信仰の対象として大切にされてきた証しであり、ここが海岸線であった証しといえるでしょう。同時に沿岸部の埋め立てで臨海工場地帯が形成され、多くの自然の護岸が失われ、多くの内陸部においては名実ともに「海が遠くなった」という様相が形成されるのです。

遠くなった海は人々と海の心理的なつながりを希薄化させ、また海にまつわる文化や行事の衰退を招きます。以前地域の古老の話として伝え聞いた話によると、かつては西宮の御前浜あたりから須磨あたりまで、白砂青松の風光明媚な景観が続き、散歩にはうってつけのコースであったようです。現在ではそのような景観は失われてしまいました。西宮にある郷土資料館では、バイ貝の貝殻を材料とした手作りの玩具や一本歯のゲタが収蔵され

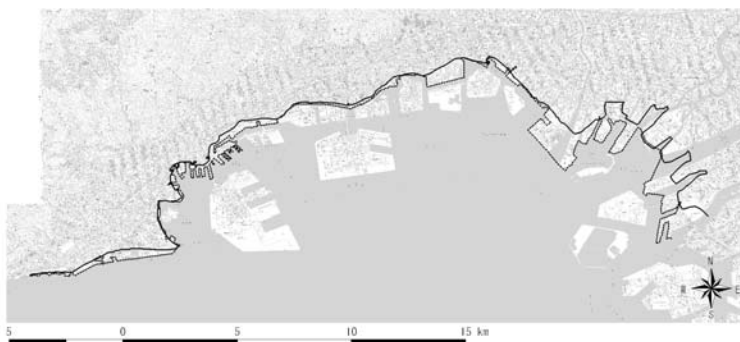


図2-6. 神戸、阪神間地域における水際線の変化。実線が明治期の水際線で、破線は現在の水際線を示します（ただし人工島は考慮していません）。

ています。一本歯のゲタは砂浜でかけっこをする際に、砂に足を取られずにすむので、あつらえ向きだったようです。

これらはいかに砂浜が身近な存在であり、子どもの重要な遊び場であったのかを示すよい材料と言えるでしょう。このようにして都市化した臨海部により、海岸付近の独自の気候特性が失われ、いわゆる都市気候の様相がこの地においても観測されるようになります。

視点2-4. 海岸の変化を通じて、人と水の関係を考えよう！

日本の景観のなかで、もっとも変わったものの一つが**海岸**であり、川の**堤防**です。どちらも人を水（海や川）から隔てようとする。もちろん、それには意味がありました。高潮・津波、あるいは度重なる水害を防ぐため、堤防というハードな防災技術を発達させたのです。さらに堤防は干拓や川を干上がらすことで、新たな国土を造り、耕作地を増やすことにもつながりました（例えば、先程も触れた神戸三宮の旧生田川の河川跡が、現在の加納町にあたります）。その得失のバランスを考えることもまた、まちづくりで大事なポイントかもしれません。

公共交通と都市化

その後、現在の**阪急電鉄**や**阪神電鉄**など鉄道会社による**鉄道整備**と、それとセットになった住宅地開発が進み、いわゆる富裕層の別荘地としてだけでなく、中産層の人々のための住宅地としてのニーズも掘り起こされます。当時の、広告やパンフレットをみると、大阪の環境の悪化を指摘し、郊外で暮らすことの素晴らしさが謳われております。とくに阪神電鉄は「郊外生活のすすめ」という小冊子を定期的に発行し、阪神間の**ベッドタウン**としての魅力をアピールしたようです。当時の富裕層や中産層の間に、郊外に暮らしそこで家庭を持ち、電車に乗って、大阪まで通勤するというライフスタイルが確立してゆきました。これが現在もみられるいわゆる**ベッドタウン**の形成につながります。とくに阪神地域においては、阪急、JR、阪神の3路線があり、また神戸や阪神地域の地理の特性上、平野部が南北に短いこともあり、エリアの多くの部分が駅の徒歩圏に収まりました。そのために、他の地域よりも開発が進み、この時期に著しいスピードで都市化がすすんできました。とくに阪急電鉄は当時村落の少ない北部の山麓付近に路線を設けたため、直線区間が多く、速度をあげることができたこと、またまだ周辺に住宅が少なかったので電車もすいていたことから、快適な通勤環境を売りにしていたようです。

視点2-5. 電車（あるいは他の公共交通）で結ばれた街々

あなたが住んでいる“まち”はどんなまちですか？

“都市”には様々な性格があります。①統治に適した場所に発達する**権力（政治）都市**、②信仰に由来する**宗教都市**、③経済活動に特化した**経済都市**、④地方の中心都市として、中央からの富の移転をつかさどる**移転都市**、⑤工場等で生産（富）を生み出す**生産都市**、そして⑥20世紀以降、大都市周辺に発達するベッドタウン／ニュータウン（**郊外都市**）。20世紀初頭、これらの都市を電車で結びつけて新しいライフスタイルを創造するとともに、私鉄経営のモデルを確立したのが阪急電車育ての親、**小林一三**（1873～1957）です。そんな視点から、あなたの身近なまちを見直してみませんか？

阪神間モダニズム

このようなベッドタウンに、新しいライフスタイルを模索する敏感な人々もこぞって住み、そこで文化や芸術の華を咲かせました。いわゆる**阪神間モダニズム**です。谷崎潤一郎の『細雪』という作品があります。これはこの時代の阪神間を描いた作品で映画化もされ

ており、当時の富裕層の船場の商人文化と神戸のハイカラな西洋文化が融合する暮らしや時代の雰囲気がかかれています。

この阪神間モダニズムについては大阪側からアプローチするだけでは不十分です。貿易港を有する港町神戸の存在が大きな役割を果たしているのです。現在の三宮周辺は当時から西国街道も通っており、明治以前から人々の往来も盛んで、大きな市街地が形成されていました。しかし、港湾都市として明治維新以降、都市的な発展を遂げる神戸の人口の受け皿として、当時の神戸の中心部だけでは不十分であり、その近郊のエリアが次第に開発されてゆきますが、これは大阪のある東方向にも伸びてゆきます。建築学者である清家清氏がかつてその著書の中で、市街地は西方向に伸びてゆくことが多いのですが、神戸について東方向に伸びる傾向にあるのが特徴的であると述べています（清家、2000）。これはまさにこの方向に大阪があることがあげられるでしょう。現在三宮周辺には生田神社がありますが、当時はこの周辺は山林、農地でしたが、いまでは完全に市街地化しています。当時の市街地化のスピードをうかがい知ることができます。

そして神戸元町付近には江戸末期に**外国人居留地**がもうけられました。この居留地にはイギリスやオランダなどの商館が建てられ、領事や商人が移り住みました。これにより、さまざまな西洋文化が日本に各地に広がってゆきました。ところで元町居留地付近のかつての地図をみると、街路の区画割りが現在とほとんど変わっていない事がわかります。実は、明治初期の都市計画がそのまま現在にも適用されているのですが、これはとても興味深い事です。当時の日本の西のメインストリートの一つである西国街道の幅員がだいたい3.6メートルであったとされていますが（図3-3を参照してください）、それから比べると現在でも自動車が通行でき、なおかつ十分な幅員の歩道をとれる幅の道路が整備されていたのですから驚くよりほかありません。設計者のイギリス人技師ハートが100年後の車社会の到来を予測していたのかということ、残念ながらそうではありません。当時注目されていたのは馬車です。馬車が滞り無く通行できるように、一定の幅員を持った街路と矩形の街割りが設計され、道路が舗装されましたが、これが現在にも通用したのです。



図2-7. 1870年の神戸外国人居留地区画図。居留地の北側を区切るのが旧西国街道、北西隅は現在大丸百貨店です。

視点2-6. “都市デザイン”から、都市計画者の“思想”を読みとろう！

“まち”の区割りから、何が読めるか？ 神戸外国人居留地の区割りから**植民都市**の本質を、銀座の区割りから明治期の**日本政府の志**を、大阪中之島と北浜にかけての古地図に**商人たちの心意気**を読みとることができるかもしれません。地方都市でも、明治から昭和にかけて各地に延びていった鉄道と町の関係を、都市の構造の発展とそこに潜む**為政者たちの意志の変遷**として読みとることもできます。

2-4. 引用文献

関西学院大学総合政策学部編『都市、環境、エコロジー』関西学院大学出版会、2017。
清家清『家相の科学 21世紀版』知恵の森文庫、2000。

2018年3月

編集：関西学院大学総合政策学部・関西学院千里国際高等部