

高校生・大学生のための都市まちづくり研究入門

Chapter 3 b 日本の近代化と大学の発展～都市化の進展後編～

3-3. 日本の都市化と郊外の誕生：関西学院と日本の近代化

原田の森キャンパス

“大学町”の誕生について、関西学院をケース・スタディにとりあげ、もう少し紹介してみましょ。19世紀末に来日した後のWR・ランバスは布教手段の一つとして教育機関設立に邁進します。しかし、居留地ができて20年近く、周辺は都市化が進み、校地の目処がたちません。第2代院長の吉岡美国は回想しますが、この短い文章には明治維新後の神戸の急速な都市化と、その周辺の“郊外”の関係がにじみ出ています。

同志のものと共に始終神戸市の内外に土地を物色してゐたが、明治21年10月の初め菟原郡都賀野村の内原田村（現神戸市西灘区原田）に2、3万坪の纏まった売りものがあることを、神戸多聞教会の会員で当時パルモア夜学校に通学せる齒科医の雨夜孝太郎氏が通告して呉れられた。（略）交通上からみてこの箇所は余程神戸市の東に偏してゐる嫌ひがあつて検分者の多数が不賛成であつたが Lambuth 先生と他一人は神戸市は追々東へ車へと発展して、遂には御影、西宮尼ヶ崎と続き、やがては大阪と至極密接な関係をもつに至るであらうと予想の下に、その敷地購入の交渉を始めることとなつた。然しながら違ひ将来の予想は兎も角として、当時は殆んど人跡さへ絶へて頗る寂寥な所であつた。

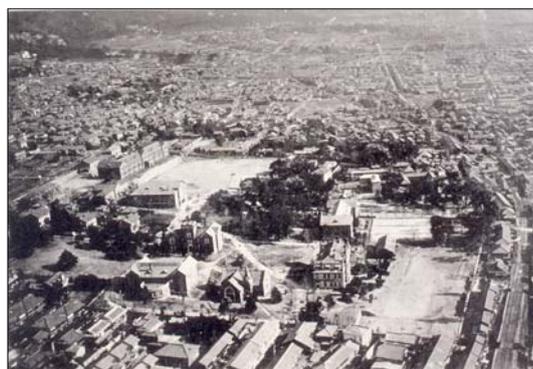


図3-7. 関西学院旧原田の森キャンパス（現王子公園）。中央やや下にランチ・メモリアル・チャペルが、右下に当時の阪急神戸本線（のち上筒井線になるも廃線）が見えます。

こうして神戸という「都市」のはずれの「郊外」だった原田の森は、ランバスの先見の明で関西学院発祥の地となります。40年後に関西学院は上ヶ原に移りますが、そこも神戸、西宮等の都市圏 vs. 電車で通う郊外という対比が続きます。こうして関西学院は日本の高等教育機関としては珍しく、はじめから郊外型キャンパスで出発します。授業開始は1989年10月11日、ランバスと5人の教授、19人の学生・生徒でした。

視点3-3. “都心”と“郊外”

Chapter4では、角野先生が都会の成長について、まず都心部への人口集中と土地利用の高密度化（都市化）から、やがて地価が安い郊外の開発（郊外化）を経て、成熟期に入ると都心でも郊外でも人口が減少し、衰退が始まる（逆都市化）と記述しています。関西学院は都市と郊外のバランスの中に成長してきたわけですが、皆さんが住んでいる場所はどのようでしょう？ まちの歴史をひもときながら、都心と郊外、あるいはさらに田園地帯なのか、考えてみましょう。そこから、新たなリサーチへのアプローチが始まるかもしれません。

都市化の進展：教育環境の悪化

このように歩み始めた関西学院ですが、創立30周年が過ぎたあたりから、二つの問題に直面します。まず、キャンパスの狭隘化と環境悪化です。とくに新興都市神戸の郊外へ

の拡大は「教育環境の悪化」に直結しました。

WR・ランバスが校地として原田の森を選定したのは、この地が喧騒の市街から離れており、教育に適している点にあった。創立当時から大正時代に至るまで、閑静な学院の教育環境は、交通の不便を補って余りあるものであった。ところが大正時代に入ると、神戸市の市街地は年々東方へと目覚ましい膨張を遂げていった。これは、神戸市電気鉄道上筒井線の敷設や阪神急行電鉄神戸線の開通により一層促進されるところとなり、やがて学院の四方は住宅や店舗が立ち並ぶ繁華街となっていった。(略)このようにして、往年の恵まれた原田の森の環境がほとんど失われ、既に限界にきていた。(『関西学院百年史』)



図3-8. 当時の卒業生の方がキャンパスライフを回顧しスケッチ。左下に描かれているのが、図3-6にもある当時の阪急神戸本線(旧上筒井廃線)です。

こうした問題を抜本的に解決する手段として、校地移転計画がもちあがります。そして、移転地候補の一つが当時の武庫郡甲東村、「上ヶ原新田」です。1925年夏のことでした。

3-4. 上ヶ原キャンパスへの移転

武庫川周辺：江戸時代からの新田開発と郊外電車による宅地開発

それでは、移転先候補の上ヶ原新田やその周辺の仁川、武庫川などを紹介しましょう。この地域こそ、日本の近代化における都市と郊外の開発をめぐる典型例かもしれません。

まず、**新田**というキーワードに着目して下さい。江戸初期、武庫川水系から一段と高い段丘上に広がる上ヶ原は用水不足に苦しんでいました。1646年に大坂佃村の孫右衛門と九左衛門が開発権を取得、仁川からの**用水工事**を始めます(環境学習都市・にしのみやエココミュニティ情報掲示板「甲東」)。彼らの努力で上ヶ原新田が開かれたのが1653年、その用水や分水樋は今も関西学院の山側に残っています。江戸初期の人口増加を支えた新田開発にまつわる、産業遺産とも言える存在です。その後も工事は重ねられ、隧道126mを含む800mの用水路の完成は1802年です。



図3-9. 関西学院の山側に現存する分水樋：ここで仁川用水からの水を、下流の3つの水路に分けます。

台地の下に広がる武庫川水系も大きく変貌、「摂津の人取り川」として氾濫を繰り返す暴れ川は**治水工事**を重ねます。1911年(明治44年)頃の地図には、武庫川沿いに「樋口新田」「荒木新田」などの地名が散見できます。これは江戸から明治にかけて川を堤防で狭め、**新田化**を進めた歴史が反映されているのかもしれません(図2-3を参照)。

兵庫県HP「武庫川水系河川整備計画」によれば、現在の武庫川の景観につながる近代的改修が進むのは大正に入ってからです。第1期改修は1920~23年に東海道線以南の約5kmでした。費用には河口デルタの支流だった枝川、申川の廃川敷の売却益が充てられました。この廃川跡に1924年、**甲子園球場**が誕生します。第2期工事として、1924~28年に東海道線から逆瀬川までの約8kmが改修されました。関西学院の上ヶ原移転と武庫川下流の整備工事の完成がほぼ同時期にあたります。それでは、河川整備の現場では誰が働いていたのでしょうか？ 実は、多数の朝鮮半島や沖縄出身の人々が従事していたのです(林、2006)。帝国主義時代の日本は、新たに獲得した植民地からの**労働移動**で自らの国土を変えていった、これが近代化・都市化の一側面であり、**国際的労働移動**が大

正年間に現実のものとなっていました。

視点3-4. “国土の開発”と“人口”、そして“災害”

江戸初期の1600年、日本の人口は1,227万人でした。耕地面積は220万町歩、一人当たり0.178ha、実収石高1.61石(241.5kg)で、十分に人口を支えることができました。この後、全国で**新田開発**が展開した結果、江戸中期の1700年、耕地は296万町歩に増えますが、人口は3,128万人、一人当たりの耕地は0.095haに減ります。このため、江戸期後半の人口は3,000万人台で停滞します(このような公開データの利用法は『高等学校課題研究ハンドブック』の「6a-2. 公開データをうまく使いこなそう」などを参考にしてください)。

同時に、新田開発は**環境問題**を引き起こします。例えば、①氾濫原を開発したため、**洪水**や**湛水**が頻発、②台地や山地の開発で、共有地である入会地が失われたり、**用水が不足**、③建材や燃料の需要で山林を伐採、川水が減ったり、逆に洪水がおきる。都市周辺には**げ山**も増えました。④鉱業の発達で、**土砂流失**による川床上昇や洪水、田畑荒廃、水質悪化等が進みます。そして、⑤都市でも**用水不足**、**流行病**、**ゴミ処理**等の問題が生じます。

現在の阪神間に広がる都市空間には、こうした過去が潜んでいます。“まち”をリサーチすることは、その過去も理解することにつながります。そんな時、何より役にたつのが、昔の地図であることは、Chapter 2なども参照して下さい。

関西学院の上ヶ原移転と小林一三：大学を育てながら誘致する

関西学院の歴史に話を戻すと、上ヶ原移転には用地買収、建設、大学設置の供託金などで資金が必要でした。これを仲立ちしたのが阪神急行電鉄(阪急)の小林一三でした。

これは小林が主導する**鉄道沿線開発**の一環に位置づけられます(老川、2016)。1907年に箕面有馬電気軌道(現阪急宝塚線)取締役役に就任した彼は「**乗客は電車が創造する**」をモットーに池田・豊中などでの**住宅地開発**、**宝塚温泉・歌劇場**、梅田での**百貨店経営**などを展開します。もともとは人

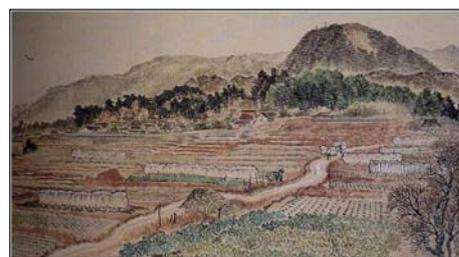


図3-10. 関西学院移転前の上ヶ原新田の様子。

影もまばらだった場所に線路を敷き、ショッピング街や娯楽施設まで開発する**近代的デベロッパー**の出現です。この中に**大学**も加わります。すでに1919年に大阪医科大学予科を阪急沿線に招致し、大学の郊外移転の先鞭をとっていた小林の学校誘致の特徴を、木方(2010)は「大学を育てながら誘致する」と指摘します。折しも阪急は1920年に神戸線を(当時の終点は原田の森キャンパス傍の上筒井駅)、1921年に西宝線(現今津線)を開設していました。

こうしたビジネスプランはさらに大学周辺の街の性格までも形づくりします。2008年5月24日の朝日新聞の記事は以下のように指摘します。

(西宮)市は1958年、ここを西日本初の文教地区に指定。教育にふさわしくない業種の出店を条例の規制で阻んだ。まちの性格を決定づけたきっかけは、神戸市灘区の「原田の森」にあった関西学院の上ヶ原移転にさかのぼる。(略)小林は、移転先として上ヶ原の社有地を譲るうえ、校舎建設費を負担することも約束したという。そこまでの理由について、関学名誉教授の津金沢聡広さんは「学園都市を造り、今津線で通学客を運ぶのが狙いだった」とみる。(朝日新聞「アイデア王の学園都市阪急今津線」)

小林が推進した交通網整備、宅地開発、商業施設・娯楽産業(その中には宝塚歌劇や旧宝塚ファミリーランド、さらには東京宝塚劇場が発展した東宝も含まれるでしょう)、さら

に誘致された高等教育機関などは、旧神戸居留地を発信元とする外国文化の影響とあいまって、阪神間モダニズムを形成していきます。

見慣れたランドスケープ（景観）にさまざまなことがらを読みとろう！

この Chapter の結論は、身近な「見慣れた風景」のなかに潜むさまざまな事柄をひろい上げるのが、都市まちづくり研究の醍醐味の一つである、ということです。私たちがなんの疑いもなく毎日みている景観には、地形・地質上の特徴があり、生態的な遷移が進行し、先史時代からの人間の活動による影響を受けています。さらに都市ができることで後背地である農村も変わり、さらに近代化で人口構造や人の動きも変貌し、それが我々自身を変えていきます。

そうした目で、今も整然として残る神戸旧外国人居留地の街路も、関西学院の背後を今も流れている仁川用水も、かつて洪水のたびに暴れた武庫川、仁川をおさえこんだ堤防も、昔は人影も薄い「武庫の平野」に人を集めた小林一三の阪急電車もそれぞれ歴史を秘めており、その延長線上に都市がなりたっていることを理解した上で、これからのまちづくりを考えていくことが高校生や大学生の皆さんにとっての課題になるかもしれません。

視点3-5. 人の移動

人の**移動**は2つのタイプに大別されます。その一つは歴史的な「**大移動**」＝新天地への進出で、典型例は1万数千年前にベーリング海峡を渡り、北米・南米に広がったネイティブ・アメリカンの祖先でしょう。

大移動以外の移動もいくつかのタイプに分けられます。例えば、**旅行**や**巡礼**など、出発点に戻るのが全体のタイプと、出発点に必ずしも戻らないタイプです。後者の典型は、江戸期から日本の近代化にかけて、“田舎”から“都会”に出た若者たちです。とくに江戸期では多くが男性であったため、都会の男女比は著しく偏りました。さらに都会では感染症や火事等の災害死も多く、上京した者の多くは子供を残さず都会で死んでしまいます。しかし、そこで失われた人口は新たな上京者で埋め合わされる。こうして若者たちが次々にアリ地獄に吸い込まれていくように死んでいく構造を論じたのが「**都市＝アリ地獄**」説です（速水、2001）。

20世紀に入って、**国内移動**も**国際的移動**もともに大規模化します。日本では高度成長期に農村から都市へ、集団就職などで若年労働者が大量移動しました。結果的に、農村は過疎で、都市は過密で苦しみます。現在の阪神地区は、そうやって田舎から出てきた人たち、あるいはその子弟が創り上げた世界であり、各家族にはそれぞれの“**Family History**”があるはずで、皆さんが都市やまちづくりをリサーチする際、住民の人たちはどこから来たのか？ どこに行くのか？ 考えてみましょう（『高等学校課題研究ハンドブック』「Box6 d-1. Family history を探ろう：自らの家族の来し方を調べる」(p.39)も参照）。

3-4. 引用文献

速水融『歴史人口学で見た日本』文藝春秋社、2001。

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。

関西学院百年史編纂事業委員会編『関西学院百年史：1899～1989』関西学院、1994。

木方十根『「大学町」出現』河出書房新社、2010。

老川慶喜『帝国の鉄道』中央公論新社、2016。

山口敬太「近代における奈良・山辺の道の形成とその背景」『ランドスケープ研究』6:25-32、2013。

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