

阪神間の住宅地形成に関する基礎的研究 (1)

—近代日本の大都市郊外住宅地形成過程—

坂本勝比古

研究の目的

この研究は、我が国における近代の有数な住宅地として発展を続けてきた阪神間の、いわゆる郊外住宅地について、その発展過程を近代都市の発達と密接に関連付けられるものとし、その発達を可能としたさまざまな要因を通して明らかにしたいという目的を持っている。

この要因を探るには、産業革命による工業化の進展によって、都市への人口の集中があり、それは交通機関の発達をうながし、また都市の汚染によって、人口の郊外への移住が奨励され、芦屋・西宮・伊丹等の衛星都市の宅地化が進むこととなった、このような事象を総合的に考察することが必要であるが、加えて都市住宅、あるいは郊外地住宅という日本の住宅史のなかで、新しく登場する住宅群が洋風化思想に影響されて、どのような対応を試みたのか、といった問題を明らかにすることが必要と考えられる。そのために必要な基礎的資料の収集や現況の調査を行った。

第1章 阪神間の都市環境

1-1 地理的条件

緑深い六甲山系の山並みが緩やかな南斜面の眺望の良い山麓の丘陵地を生み、また緩やかに蛇行して流れる武庫川が流域に肥沃な平野部をつくるという、恵まれた地理的条件によって形成されたのが、阪神間の市街地である。

この地域は、大阪と神戸という大都市を両翼として、西から芦屋・西宮・尼崎・伊丹・宝塚の諸都市を中核として発展してきた。元来、この地域は、神戸市灘区の山麓から多数出土した銅鐸や芦屋山手の会下山遺跡に見られるように、古代の住居跡に始まり、近世に至って、とみに盛んとなった灘五郷の清酒生産地として、あるいは西国街道の宿駅としての役割など、古くから人々の集い住まう豊かな田園集落としての性格を有してきた。また、この阪神間の骨格を形成する自然の地形として、西部地域では住吉川・芦屋川・夙川と並ぶ中小河川が、神戸市東部・芦屋市・西宮市をよぎり、大阪湾沿いの東西の海岸線に対して直角に山手に延び、河川による自然景観を形成している。

また東部地域では、緩やかな流れを形成する武庫川・猪名川・神崎川が、伊丹・尼崎・西宮の市街地を貫流している。

1-2 交通機関

このように、恵まれた地理的環境にありながら、幕末・明治初期の段階では、江戸時代の名残を受けて、のどかな田園風景が広がっていた。この地域が全国的に有数の郊外住宅地として発展するようになったのは、明治7(1874)年、大阪～神戸間の鉄道開通によるところが大きい。この鉄道の開通は明治5年に初めて開通した新橋～横浜間の鉄道に次いで、我が国2番目であった。このとき、蒸気機関車が神戸～大阪間33kmを1時間10分で走り、途中停車駅は三ノ宮・住吉・西宮・神崎のみであった。このうち住吉に停車したことは、のちにこの村を日本一の長者村として位置付けることになる。それは、この地に大阪・神戸の著名な富豪が居を構えるようになり、阪神間郊外住宅地の発生の最初の要因となったからである。

次に開通した交通機関は私鉄関連であった。明治38年4月、大阪出入橋～神戸三ノ宮間を結ぶ阪神電気鉄道が株式会社として開業し、沿線に多くの駅舎が開設された。

この阪神電鉄の開通は、旧国鉄(JR西日本)が阪神間のほぼ中央部を東西に走行しているのに対して、海側に平行して走り、海側の開発に役立った。もともと阪神間は海岸線に近いところに集落が多く、散在していた。酒造関係の醸造場、酒蔵やその関係の人家などがそれで、例えば西灘、御影・魚崎・青木・深江・芦屋・打出・西宮・今津・鳴尾・尼崎・野田等の町や、集落をつないで阪神電鉄が走ることとなった。ただ、阪神電鉄は最初から乗客を増やすための手段として組織的な住宅地の開発は行わず、その時期は大正後半を待たなければならなかった。

明治43(1910)年3月、箕面有馬電気軌道(のちの阪急電鉄)が開通し、大阪梅田と宝塚、石橋～箕面間に電車が走るようになった。阪急電鉄は小林一三の方針もあって、積極的に沿線の住宅地の開発を進めるが、その早い例として、池田市室町の分譲住宅(明治43年3月)、箕面市桜井の分譲住宅(明治44年6月)がある。

また阪神間については、大正9年7月、阪急電鉄の大阪～神戸間が開通した。この線は阪神間の山手を走り、阪神電鉄とは対照的な路線で、阪神電鉄が各集落地をめぐるため比較的カーブが多いのに対して、阪急電鉄は田園地帯が多かったせいで、直線的な区間が多かった。阪急はこのほか、伊丹線(大正9年7月)、今津線(今津～宝塚間、大正10年9月・15年12月)、甲陽支線(大正13年10月)を開通させた。阪神国道(2号線)は、大正15年12月に開通し、翌昭和2年7月にはこの国道上を阪神国道電軌会社線が営業を開始するなど、国私鉄道および幹線道路の開設によって、阪神間の交通基盤が整うこととなった。これによって、阪神間の山手山麓への路線の乗り入れが実現し、また、西宮北口から宝塚への開通によって、大阪～宝塚間の宝塚本線とつながった。

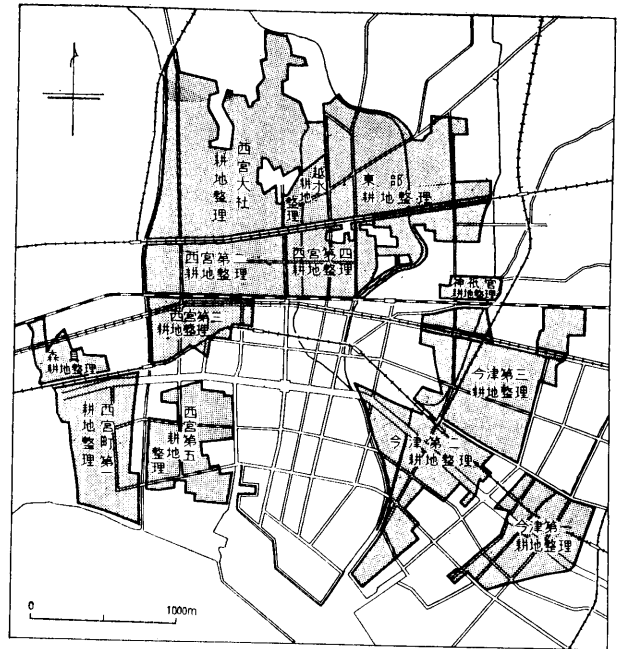


図1 西宮の耕地整理施行区域図
(西宮市史第3巻より)

第2章 宅地形成過程

2-1 耕地整理法による宅地化

明治32(1899)年に制定された耕地整理法は、本来農業基盤の進歩・改良を目的として、土地の交換、分合、開墾、地目変換、道路小路・溜池・畦畔^{ためいけ けいはん}などの変更廃置を行うものであった。しかし、大正・昭和初期の都市の急激な膨張によって、土地利用の再編を行う必要があり、住宅地形成に耕地整理法による、区画整理の方法が取られた。

西宮では旧西宮町の時代にその周辺部から始められた。すなわち、大正9年5月から阪神電鉄路線以南で、夙川の右岸から芦屋との境に至る旧精道村までの区域が最初の耕地整理地区となり、次いで夙川の左岸、旧国鉄と阪神電鉄路線に囲まれた地区が、西宮第三整理地区となり(現在の寿町・千歳町・安井町・末広町・分銅町・常盤町・平松町)大正13年に換地処分された。このほか、夙川の左岸など数カ所、さらに北部の旧大社村が、西宮町と共同で、阪急電車路線以北、夙川左岸地区を、大規模に整理し、これは大正13年から昭和5年にかけて進められた。このほか、今津町・鳴尾町などで、併行して区画整理が行われた(図1, 表1)。

芦屋市の例を見ると、芦屋に初めて駅舎が造られたのは明治38年の阪神電気鉄道の開通により、打出と芦屋の2カ所に設けられた。旧国鉄の芦屋駅ができたのは、後れて大正2年であり、阪急の芦屋川駅が大正9年であることから、芦屋の住宅地としての発展は、阪神路線周辺から始められた。住宅地の提供としては、芦屋でも耕地整理法に基づく区画整理が、大正6年から昭和16年頃にかけて、市域を16区に分けて行われた。芦屋の西芦屋町・三条町等の、整然とした町割り、この時期に形成されたものである。また市街化が進んで、芦屋川周辺および打出、宮川の方へも住宅地が形成されていった(図2, 表2)。

表1 西宮の耕地整理・土地区画整理事業
(西宮市史第3巻より)

名称	設立年月日	面積 ヘクタール	換地処分年月日
西宮第一耕地整理組合	大正9.5.8.	21.114	大正12.5.3.
西宮第二耕地整理組合	10.10.3.	30.282	13.1.31.
西宮第三耕地整理組合	12.10.25.	21.610	昭和2.9.16.
西宮第四耕地整理組合	14.1.7.	28.645	5.9.3.
西宮第五耕地整理組合	14.9.16.	29.965	5.11.15.
西宮大社耕地整理組合	12.6.16.	95.090	5.9.3.
大社村森具耕地整理組合	13.3.7.	12.743	2.3.25.
大社村越水耕地整理組合	14.6.1.	12.154	5.4.25.
大社村東部耕地整理組合	昭和2.12.12.	82.457	7.9.30.
今津第一耕地整理組合		29.837	大正15.
今津第二耕地整理組合	大正14.9.25.	40.626	昭和5.11.24.
今津第三耕地整理組合		59.104	10.6.6.
芝村紙祇官耕地整理組合	大正14.10.28.	6.382	10.5.7.
鳴尾村第一耕地整理組合	昭和2.12.27.	55.834	6.12.25.
大社村南郷山土地区画整理 一人施行地区	6.8.25.	4.380	7.5.2.
大社村上越木岩土地区画整理組合	7.3.16.	45.654	21.5.16.
西宮市今津土地区画整理組合	9.5.4.	37.613	27.2.22.
鳴尾村東部土地区画整理組合	5.12.17.	76.540	17.6.9.
鳴尾村北部土地区画整理組合	9.2.22.	106.879	20.2.18.
鳴尾村小松土地区画整理組合	15.1.27.	42.975	35.4.7.
三和商事武庫川土地区画整理組合	12.1.27.	5.400	39.8.7.
鳴尾村砂浜新田土地区画整理 共同施行地区	10.6.22.	10.713	15.3.28.
瓦木村甲子園口土地区画整理組合	9.1.18.	43.921	19.1.20.
武庫川第一土地区画整理組合	10.5.14.	29.015	14.10.24.
武庫川第二土地区画整理組合	14.1.10.	7.181	19.6.24.
瓦木中央土地区画整理組合	14.12.26.	78.905	26.12.22.
上甲子園土地区画整理組合	15.4.8.	19.291	27.12.10.
新鞠住宅土地区画整理共同施行地区	8.12.20.	6.949	11.12.21.
門戸土地区画整理共同施行地区	4.12.13.	2.204	8.14.
西宮市高座山土地区画整理 共同施行地区	13.1.27.	10.410	17.12.3.
西宮市久出ヶ谷土地区画整理組合	13.6.25.	29.508	19.8.
西宮市甲陽園保勝土地区画整理組合	15.3.16.	12.093	24.6.18.
西宮都市計画西国街道 土地区画整理事業	11.12.22.	13.214	21.2.19.

西宮市「区画整理」により作成。昭和20年以降の設立年月日のものを除く。

このような手法は、尼崎市や伊丹市でも見られ、阪神間の住宅地化を進める上で、最大の面積・規模を占めるに至った。

2-2 私鉄の土地分譲

私鉄の路線発達は、郊外住宅地の開発と表裏の関係にあり、両者がうまく協調することによって、私鉄の経営を成り立たせることに役立ってきた。これは全国各地の私鉄と沿線の住宅地の発展事情を見ると明らかであるが、その特徴を阪神間について見ると、次のごとくである。

まず、この地域は阪神電鉄と阪急電鉄という二つの大手私鉄によって路線が形成され、これが旧国鉄(JR西日本)の路線を挟む形となり、狭いところでは、およそ南北2km幅の帯状の細長い市街地を、東西に3本の主要鉄道が走るという恵まれた条件を持っている。

2-2-1 阪急電鉄

明治43年3月10日、箕面有馬電気軌道株式会社は、大阪梅田～宝塚間支線として、石橋～箕面間を開通させた。この開通に先立って、前年の明治42年3月、池田住宅地経営のため、用地2万7000坪を買収し、これが明治43年3月から売り出された池田室町の住宅地分譲であり、このとき、土地と共に建物の分譲も合わせて行われた。この事例は全国的に見ても、極めて早い時期であったといえる。経営主の小林一三は、沿線に良好な住宅地を建てることによって、居住者の電車利用の回数を増やすことに大きく着目していった。

各分譲住宅地を都市計画的視点で見ると、電鉄会社が経営する住宅地であるだけに駅前の最も交通至便な地区が選ばれて、分譲されているが、駅近くの住宅地というだけで、碁盤目状の街区割り、1戸当たり100坪内外のものが中心となっており、公園や公共施設についての配慮は不十分である。

特に池田室町、箕面桜井など明治末期の分譲住宅地に

ついてこれを見ると、まだまだ稚拙な域を出ないと思われる。

大正9年分譲の岡本住宅地と大正14年分譲の伊丹線稲野住宅地もほぼ同様であり、1ブロックを南北2列の敷地に配置するやり方で、手法としては最も効率的な方法といえる。日本の場合、どうしても南向きの日当たりを重視する上から、方位が問題視され、岡本分譲地のように緩やかな南下がりの傾斜地においては、最も適切な敷

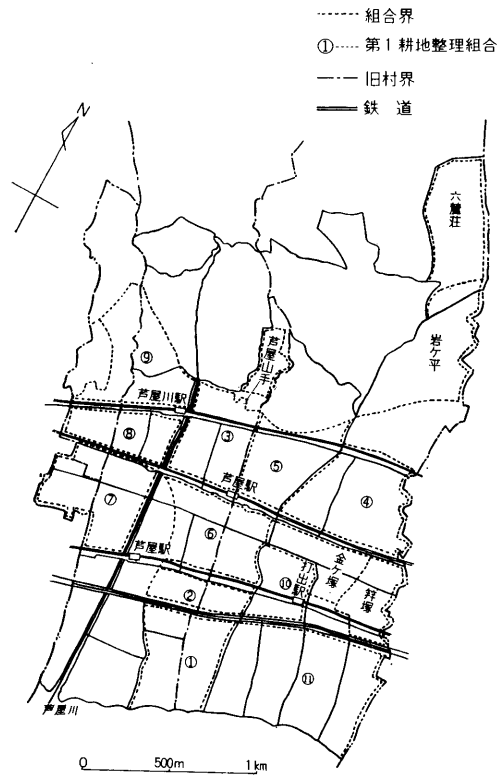


図2 芦屋の耕地整理・区画整理施行区域図
(新修芦屋市史より)

表2 芦屋の耕地整理・土地区画整理事業 (新修芦屋市史より)

組合名	面積 町 反 畝 歩	許可年月日	着手年月日	竣工年月日	解散完了年月日	組合長
第1耕地整理組合	32. 8. 7. 04	大正 5. 5. 26	大正 6. 1. 8	大正 9. 11. 1.	大正 14. 12. 15	山村吉蔵
第2	11. 7. 4. 29	〃 7. 8. 26	〃 7. 11. 30	〃 12. 12. 30.	昭和 5. 4. 5	猿丸又左エ門
第3	17. 2. 3. 10	〃 7. 7. 10	〃 7. 11. 15	〃 13. 2. 16.	〃 5. 4. 5	〃
第4	37. 5. 8. 26	〃 7. 9. 12	〃 7. 11. 30	〃	〃 11.	杉岡藤左エ門
第5	22. 6. 2. 04	〃 7. 8. 13	〃 7. 11. 20	〃 13. 2. 16.	〃 5. 4. 5	猿丸又左エ門
第6	21. 1. 0. 19	〃 8. 3. 28	〃 8. 12. 1	〃 14. 10. 30.	〃 5. 4. 5	〃
第7	23. 5. 6. 10	〃 8. 8. 20	〃 8. 12. 1	〃 14. 3. 30.	〃 8.	〃
第8	19. 0. 9. 06	〃 8. 8. 16	〃 8. 12. 1	〃 14. 12. 30.	〃 10. 5. 11	〃
第9	24. 4. 5. 14	〃 8. 12. 25	〃 9. 4. 26	〃	〃 10.	〃
第10	11. 9. 0. 00	〃 11. 8. 11	〃 11. 9. 25	昭和 4. 11. 30.	〃 11.	杉岡藤左エ門
第11	58. 1. 7. 06	〃 12. 2. 9	〃 13. 4. 15	〃 6. 8. 8.	〃 11.	〃
岩ヶ平土地区画整理組合	30. 1. 4. 19	昭和 5. 12. 27	昭和 6. 2. 26	〃	〃 16.	猿丸又左エ門
弁塚耕地整理組合	11. 2. 3. 00	大正13. 1. 21	大正14. 1. 17	〃	〃 11.	天王寺谷忠左エ門
金塚	10. 3. 5. 00	〃 15. 11. 19	昭和 2. 2. 17	〃	〃 16.	〃
六麓荘土地区画整理 一人施行地区	30. 1. 4. 04	昭和 4. 7. 22	〃 4. 8. 1	昭和 6. 6. 5.	〃 7. 7. 2	森本喜太郎
芦屋・打手山土地区画整理 共同施行地区	45. 3. 1. 24	〃	〃	〃	〃 13.	北谷博玄

(注) 1) 竣工年月日欄の第4・第9・弁塚・金塚・岩ヶ平・打手山手の各地区は昭和10年には全部完了しており、ほぼ昭和8年に竣工していたようである。

2) 六麓荘地区の代表者森本氏は株式会社六麓荘の専務取締役である。

3) 本表は「第1耕地整理組合事業並決算報告書」の付表を若干補って作成した。

地割りといえるが、折角のまとまった分譲地でありながら、初期の段階では、分譲地の特徴というか、個性を主張するようなドラマチックなブロック割りや、公共施設（例えば公園・街路樹・クラブハウス・店舗・公民館といった共同で用いられる施設）が、計画されていないものが多い。

これらの点についてイギリスにおける田園都市問題に詳しい片岡安は、大正5年12月に発行された「現代都市之研究」のなかで、ハワードやゼンネットが唱えた田園都市の理想として紹介したレッチワースやポート・サンライト、さらにポレンビルの例にイギリスの田園都市とその成果を説きながら、我が国の郊外住宅地について次のように述べている。

「我国都市の郊外発展は、一面の理想に触れて其本体の計画を考へざりし為め、殆んど凡て失敗せんとして居るのは蓋し当然である。余輩は田園都市の理想を実行するには、余程深き研究を遂げざれば成功せざるものと思ふるものであるが、我国現時の郊外住居は、其不成功甚しきものと言はねばならぬ。我国識者階級の住居観が幼稚にして、社会衛生や風紀向上に密接の関係ある住居問題を軽々しくも迷信や骨董と混同して、唯我独尊的に解釈し、得たり賢こしと済し居るの傾向は誠に苦々しき弊習である。

箕面電鉄の経営—我国に於て稍組織ある郊外住宅経営を企てたるものは、箕面電鉄会社のそれである。其計画の動機は、他の営利者が企てたと略等しく、鉄道の収益を増さんが為めであつて、決して社会改良運動の活動と言ふにはあらず、全く採算上の考から割り出したるものであるから、其設備等に批難すべきものあれども、大体に於ては賞讃に値するものと言はれて居る。其計画は不完全ながら、兎に角一田園都市の組織を立て、道路を築き、下水を鑿ち、家屋の配列を研究し、其箇々の設計に就ても十分の修練を積み、安価住宅の範例を示したる其功績は大に多とせねばならぬ。左に同社が経営する池田町附近の室町と、桜井町との配置図及び、二三家屋の平面図を示し、一般の参考に供する。然しながら、是等は其配置の拙劣なるを、現代の発達せる都市計画の技術より批難せんとする皮肉の例証にはあらず。唯一貫せる計画の上に、箇々の研究を積みたる住宅が実現されたる其効績を彰表せんとするのである。」

としている。極めて核心を突いた発

言であり、当時の我が国の都市問題、都市計画に対する関心の浅さ、を指摘しており、彼の主張は理想的な田園都市を生むためには、公的機関の参画やその協力が必要であり、なおかつ社会福祉の観点から、利潤を超えた大慈善家、大資本家の好意があつて初めて成り立つものであるとしている。

このような分譲住宅地売出しの手法は、空気は清浄であるからとか、健康地だからとかの言葉が売物になるだけで、分譲地の良好な環境に対する配慮は必ずしも十分なものではなかった。

この会社が行つた住宅地経営の主なものを挙げると。

(イ) 池田室町住宅地（池田市室町）

阪急池田駅のすぐ西側、阪急電車に平行して設けられ、呉服神社を中心とした約10.9haの土地を整然と格子状に街路を通し、南から一番丁、二番丁から拾番丁とし、各街路によってブロックごとに敷地を南北に分割し、南入りと北入りタイプとしている。

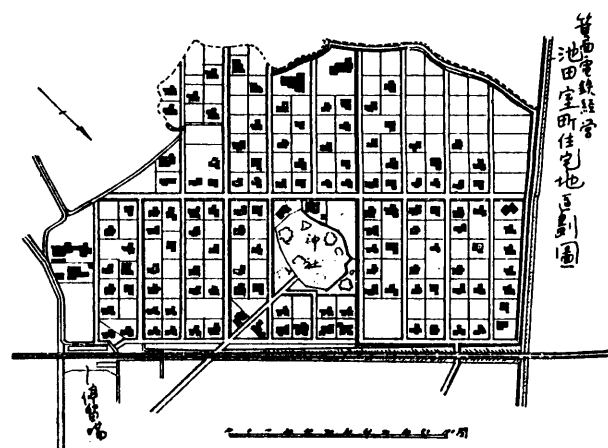


図3-1 池田室町住宅地区画図（明治43年）
（現代都市之研究より）

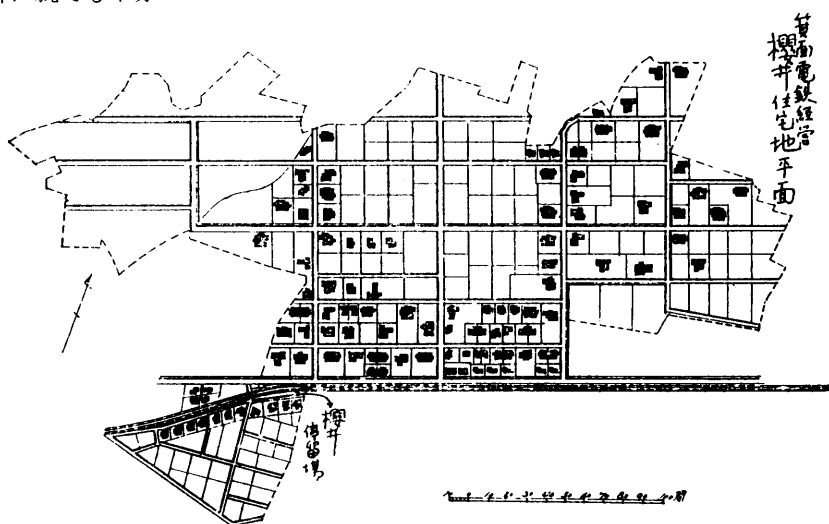


図4 箕面桜井住宅地区画図（明治44年）
（現代都市之研究より）

その数270戸分、各敷地はほぼ正方形で、1戸当たり約100坪、木造2階建てですべて和風、畳敷のL字型平面で、各部屋の独立性は高い。床の間は2階にあって、玄関から廊下、階段を通過して2階へ行くことができる。プランはそれぞれ庭に向かって縁側があり、縁側にはガラス戸の引違い建具が入る。いわば下級武士の住宅に2階を付けたような平面構成である。建坪は1階17.75坪、2階14.45坪であり、明治末期のサラリーマン向けの小住宅として、ふさわしい規模であり、のちに平屋建もできている。現存する住宅は極めて限られている(図3、図5)。(ロ)桜井住宅地(箕面市桜井)

この住宅地も駅前から北方に広がる平地に、格子状に宅地割り成家され、一つの街区に南北に分割された宅地が、全部で約5万5000坪(18.15ha)、33ブロック約241戸の宅地が計画された。桜井の住宅について、現在の十数棟の住宅が残されているが、いずれも和風主体となっている(図4、図5)。

(ハ)岡本住宅地(神戸市東灘区本山町)

大正10年に開始された総坪数1万7557坪(5.79ha)が住宅地で、阪急岡本の東北地域の良好な南斜面にあり、敷地が分譲され、主として購入者が住宅を建てる方法が取られたが、購入者の多くは大阪への通勤者であった(図6-1、2)。

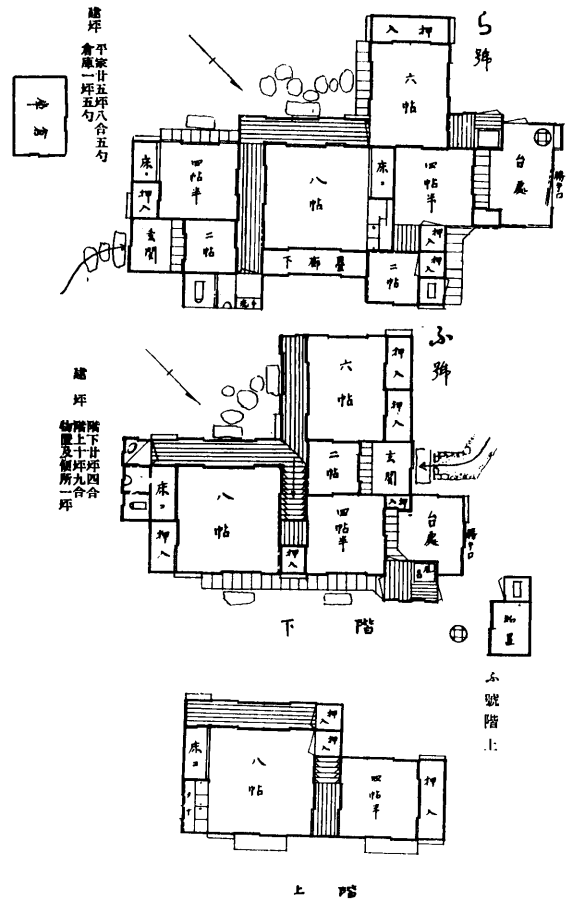


図5 箕面桜井、池田室町住宅平面図 (現代都市之研究より)

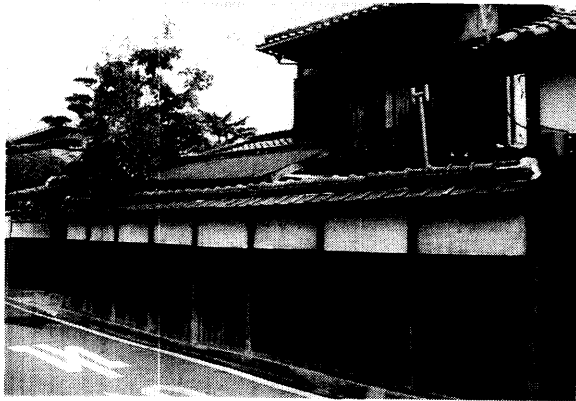


図3-2 池田室町住宅地の現存する初期住宅



図6-2 岡本住宅地の現況、石垣、生垣、和風住宅が目につく

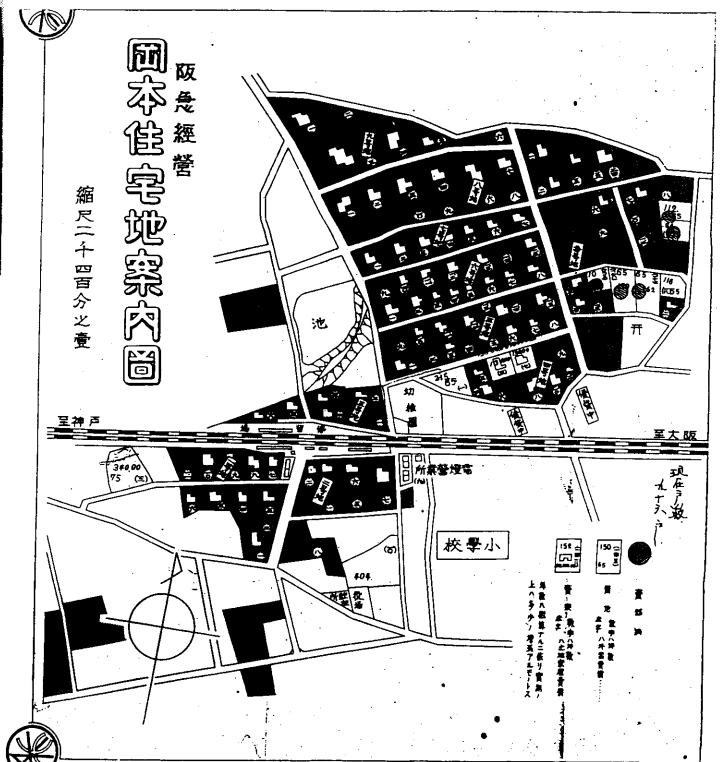


図6-1 阪急経営岡本住宅分譲地の計画(大正10年) (阪急電鉄都市開発部蔵)

(二) 稲野住宅地 (伊丹市稲野町)

阪急電鉄神戸線の開通に引き続いて、大正9年に開設された伊丹線は、塚口から伊丹市に至る間で、この大正10年に分譲を開始した総坪数2万2000坪(7.26ha)、売価18~20円(坪当たり)であり、土地付きの分譲住宅は基本的に和風を主とするもので、現在でも数棟が残存して

いる。分譲宅地は約200戸分で、稲野駅の西方にほぼ基盤目状につくられた(図7-1, 2)。

(ホ) 新伊丹住宅地 (伊丹市梅ノ木)

このなかで極めて個性的で都市計画的配慮が感じられる分譲地が出現した。昭和10年に売り出された新伊丹住宅地であった。この住宅地は総面積9万5000坪(31.35

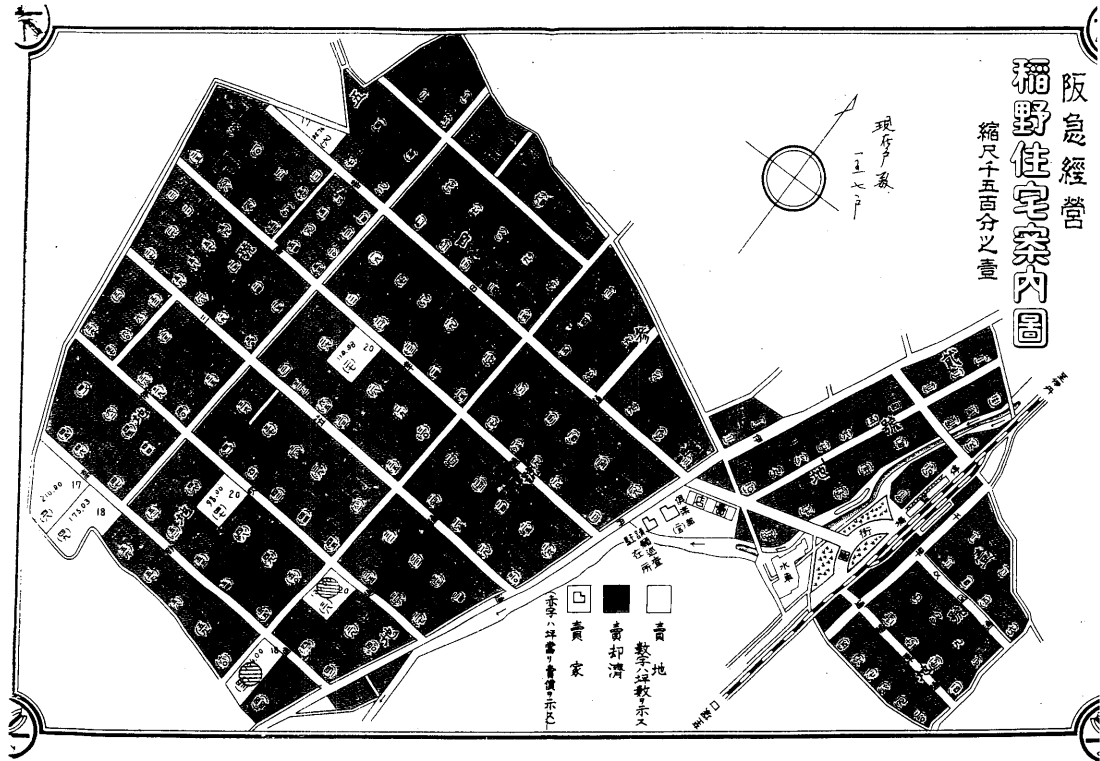


図7-1 阪急経営稲野住宅地の計画 (大正14年) (阪急電鉄土地開発部蔵)

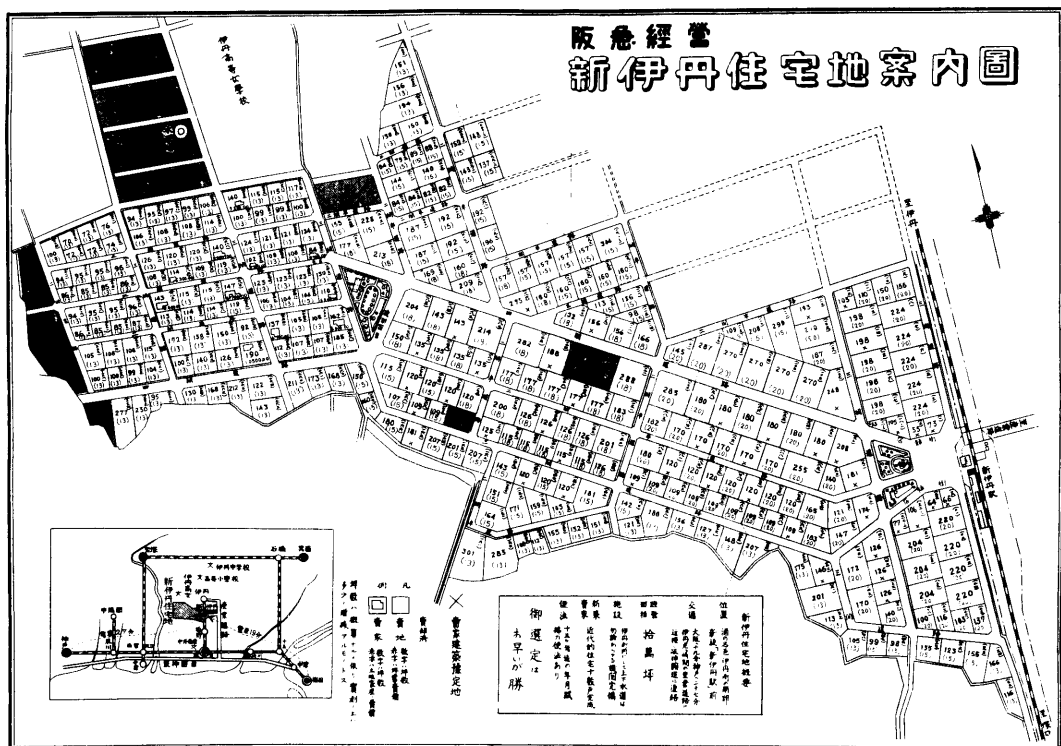


図8-1 阪急経営新伊丹住宅地の計画 (昭和10年) (当時発行のパンフレットより)

ha), このために駅を新設したといわれる。駅前に広場、ロータリーを設け放射状の道路を配し、明らかにブロックによって敷地の面積を変え、特に駅前から北方に向かって延びる4間道路には、270坪前後の敷地規模のブロックと180坪前後の敷地ブロックが道路の両側に配され見事な空間構成となっている。

また部分的に小公園を設け、街路もブロックによって方位に変化を持たせ、バラエティに富んだ軸線と骨格がつくられている(図8-1, 2, 3)。

阪急電鉄が試みた住宅地分譲計画のなかで、最もよく特色を出した計画といえよう。この分譲地に続いて武庫之荘住宅地の計画も注目される内容を持つものとなっている。

(へ) 武庫之荘住宅地(尼崎市武庫之荘)

昭和12年に新設された武庫之荘駅の北側一帯に6万383坪(19.93ha)、売出し戸数70戸、第1次271区画の宅地が分譲されている。



図7-2 稲野住宅地 現存する住宅の1例 和風

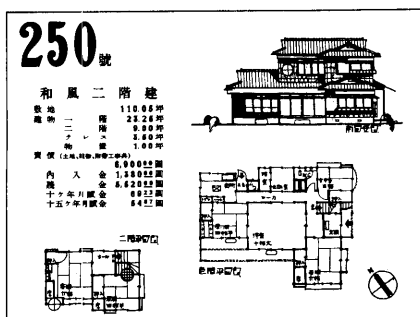


図8-2 現存する住宅の1例(下の写真に対応する)



図8-3 新伊丹住宅地 現存する住宅の1例 和風

この地区の住宅地計画は、駅前ロータリー、全区画南向き、斜めの軸線、主要道路の歩・車道の分離、道路の舗装、要所に小公園の設置、水路の設定など、踏み込んだ施策がうかがえる。

なお、この分譲に合わせ、土地建物を一括した建売り住宅も見られた。その内容は、洋風、和風に大別できるが、池田室町や桜井時代より、かなり進んだ平面構成や、外観意匠を持っており、今回の調査(平成5年8月末)では、建売り住宅で、プラン・立面が示されているもの19棟のうち6棟が残存している(図9-1, 2, 3)。

2-2-2 阪神電鉄

阪神電鉄の住宅地経営は、電鉄の開通が早い割に後れた。ただ、沿線の居住人口の増加を求めた点では同様である。明治41年1月に刊行された“市外居住のすゝめ”は、表題が示すように、人生の幸せには

「諸学者の説が一致して居るのは、市外居住、即ち黄塵万丈の都市を離れ、空気の清浄な郊外の地に住居を選ぶことである。」

として市外居住を勧めた。

また、大阪府立医学校長、佐多愛彦が「都市と田園附市外生活の幸福」と題して、

「大阪では工業が発達して、所謂煙突林立煤煙天に漲り、われわれの呼吸する限りの空気という空気は、煤と埃との固まりであるといっても差支へない位となって来た。」

と述べている。佐多博士は、専門の立場から、芦屋山手の地帯が健康地として最適な場所として、自ら別荘を建て、松風山荘住宅地の基を開いた。

阪神電鉄は、明治42年9月の西宮駅付近に最初の貸家を30戸建てられたのを始めとして、翌43年9月鳴尾西畑の枝川畔、今の甲子園駅東南の松林を背景に約70戸の文化住宅が建てられ、また、御影山手にも20戸の高級住宅が建てられたという。

阪神電鉄が最も力を入れたのは甲子園一帯の多角経営であった。この地域は武庫川の支流枝川と申川廃川地の川床22万4000坪が払い下げられ、この地に甲子園プール(昭和3年8月)、南運動場(昭和4年5月)などが次々と建設され、さらにレクリエーション・センターとして、動物園や遊園地を持つ阪神パークがつけられた。このような、スポーツ・娯楽施設の設置に併行して、住宅地が造営されている。この住宅地は昭和3年の夏に旧国道の山側約1万1000坪が初めて売り出され、新国道の山側の旧甲子園ホテルの周辺を上甲子園、新旧国道間を中甲子園、さらに阪神甲子園駅から、南側を浜甲子園住宅地として延べ約12万坪が販売された。このうち約5万坪は、大林組に経営を委ねている。

この経営地は上甲子園の甲子園ホテルの周辺を一番町として浜に近い南運動場の辺りまで十番町の名が付き、

旧枝川の流域に沿ってつくられた街路の両側に宅地を配して、街路には路面電車としての甲子園線が敷かれた。

また、この甲子園住宅経営の中核に新しく甲子園ホテル（昭和5年）が阪神電鉄の融資によって武庫川畔に建てられた。このホテルが阪神間の高級住宅地のイメージを高める上で、役立った（図10）。

2-3 民間土地会社の住宅地経営

(イ) 香栴園 この地域は、西宮市の西北、夙川の右岸旧森具地区、現在の弓場町・屋敷町・松下町から北方へ現在の雲井町・殿山町・高塚町などを含む広い範囲である。明治39年阪神電鉄の開通後、地主の一人、大阪の株屋香野蔵治と樋山喜一が、この地の特色に着目して、道路・橋架を造り、観賞植物を栽培して、ホテルや亭を設け、ウォーターシュートを装置して一大遊園地を造成した。この二人の頭文字をとって香栴園と名付けられた。しかし、その繁盛は一時的に過ぎず、明治43年に衰退しその後神戸の外国商社の手に移り、大正6年大神中央土地株式会社に売却された。大神中央土地はこの地を住宅地として開発し、大正9年の阪急電鉄開設もあって、今に見られるような良好な住環境を生み出した。外人向けのアパートとして建てられたパインクレスト・アパートメントは、長期滞在者用のホテルとして、昭和6年3月に完成した。この地域は、今でも阪神間の住宅地のなかで最も優れた住環境を持っているといえる。

羽衣町に建つ西宮カトリック教会(昭和7年)のゴシック

ク風の高塔、モダニズムの代表的な住宅といえる安井武雄の自邸（昭和6年）など、バラエティに富んだ景観を持っている。この土地分譲についての詳細は不明であるが、いわゆる耕地整理法によってつくられた画一的な町並みと違って、曲がりくねって起伏のある、意外性に富んだ景観の展開は、貴重なものである。

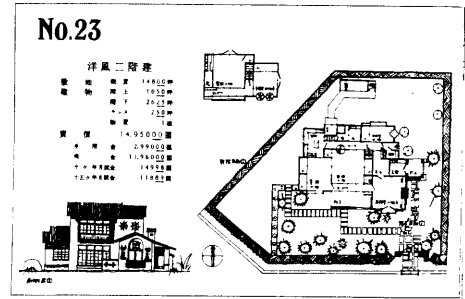


図9-2 現存する住宅の1例（下の写真に対応する）

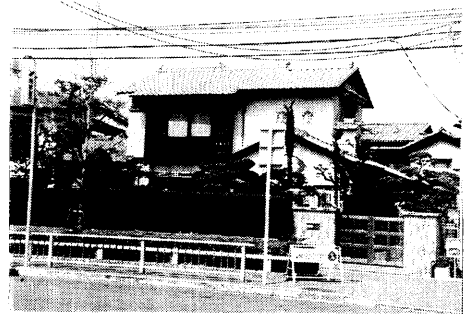


図9-3 武庫之荘住宅地 現存する住宅の1例 洋風

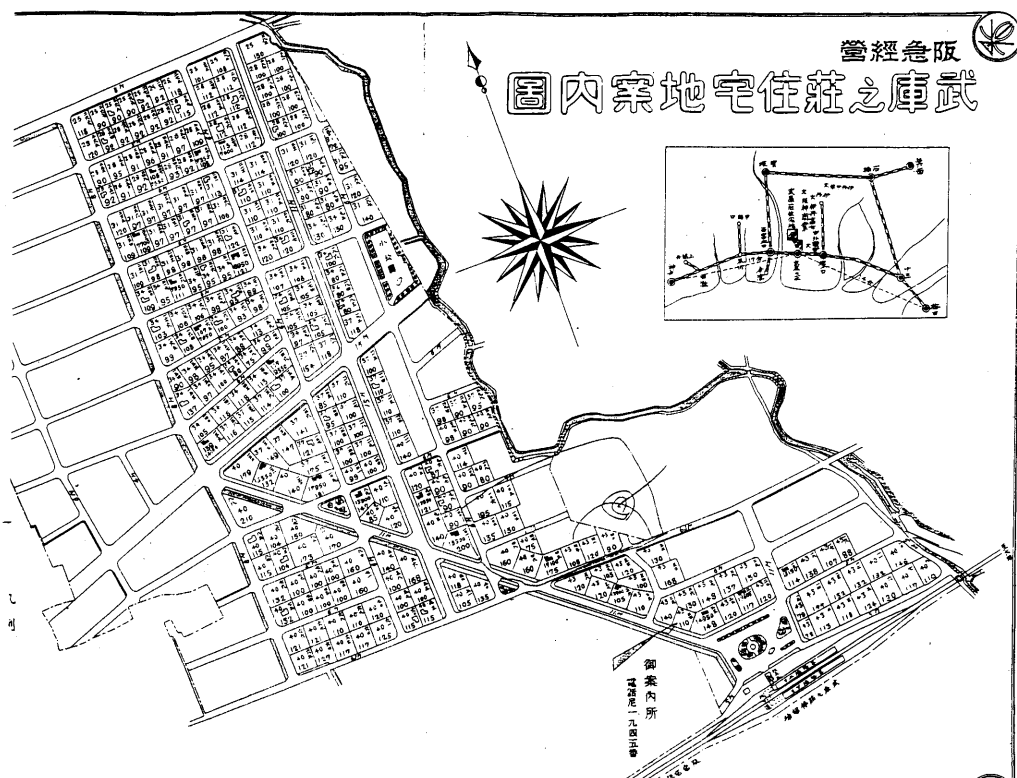


図9-1 阪急経営武庫之荘住宅地の計画（昭和12年）(阪急電鉄土地開発部蔵)

(ロ) 苦楽園 西宮市の北西部越木岩の周辺に広がる地域で、明治38年鳴尾村の辰馬与平、大阪の劉成一、芦屋村の猿丸又左衛門らが地主と共同して開発を始め、同年に大阪の中村伊三郎がこの地を購入し、道路・上水道、電灯・電話、植栽など、住宅地の造成に努め、最初は景観に恵まれたこともあり、別荘地として出発している。

大正8年12月にその経営は西宮土地株式会社に移され、さらに同12年甲陽線が開通することによって、さらに発展することとなる。また、優美な甲山の山麓に展開するこの住宅地は、阪急線やJR線から見ても景観上極めて重要な位置を占めているといえる。

(ハ) 甲陽園 この地域は、甲山の南麓一帯の高地にあり、北は甲山、南は脚下に西宮市街、武庫の平野を眺む恵まれた地形である。大正7年甲陽土地株式会社が、この地の開発に当たった。この地も、最初は遊園地あるいは別荘地、または東亜キネマ撮影所などが設けられたが、甲陽支線が設けられるようになって、住宅地としての地位が一層高められたといえる。

(ニ) 昭和園 この地区は、旧大社町の東南部にあり、阪急電鉄の西宮北口の西北につながる。日本ペイント株式会社が所有する2万6700坪が、昭和2年4月から整地され、区割り整然とした町並みが形成された。現在でも昭和初期の特徴を持つ和洋の住宅の残存しているものが散見できる。

(ホ) 六麓荘 株式会社六麓荘は、劔谷国有林の払い下げを受け、昭和4年土地区画整理の計画が認可され、この計画に従って、高級住宅街を建設した。電力・電話線の地下埋設や上下水道の敷設、街路の完全舗装などが行われ、昭和12年9月、国際ホテルの建設も行われた。

このように、阪神間の住宅地のなかにも民間の土地会社が行った住宅地開発が少なくない。

第3章 阪神間住宅地経営の諸相

先に述べたように、阪神間における私鉄の住宅地経営の実情はかなり明らかとなってきている。確かに池田室町、箕面桜井を始め、各地沿線の開発が積極的に進められた。しかし、初期の段階では「市外居住のすゝめ」「都市と田園附市外生活の幸福」「空気の善悪と市外住居の可否」などといったキャッチフレーズを用いたが、実際のところ私鉄経営者側が沿線住宅の増加による鉄道収益の増加を意図したものが多く、住宅地域全体の住環境を根本から見直して整備するといった思想に伴うものであったかどうかは疑問が残る。

例えば、ハワードが唱えたガーデン・シティ構想は、日本版内務省地方局の有志(編集)「田園都市」のなかで、ある程度積極的に紹介されながら阪急電鉄の池田室町や箕面桜井の経営地にその思想が活かされた痕跡を発見することは困難である。

ただ、見方を変えて、日本の郊外住宅地の規模を見ると、一つの単位がそれ自体余りに大きなものではなく、せいぜい一定の地域区割りの中にできるだけ多くの住宅を詰め込むという手法の開発でしかなかった。

ハワードの田園都市の構想は、人口約3万2000人、町の面積1000エーカー、農地5000エーカーを想定したもので、これだけのスケールの独立した住宅地は当時の日本の社会で実現できるほど、客観的条件は揃っていなかったといってもよい。したがって、池田室町、箕面桜井の方式をあながち否定はできないが、この手法があたかも当時関心を持たれたとされる田園都市論議の影響による、という説には同意できないし、現実に計画された姿から、その影響を読み取ることはできない。

我が国の都市計画のパイオニアといわれる片岡安はその著書「現代の都市之研究」のなかで、

「現に我が国の大都市の近郊は、十数年来住宅地と

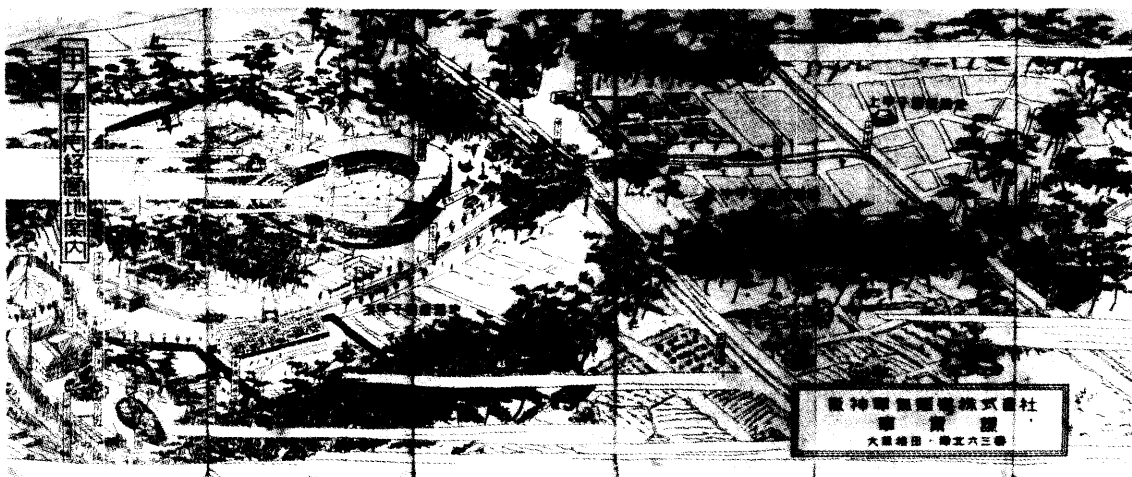


図10 阪神電鉄 甲子園住宅地案内
(郊外生活のすゝめ1900/1950, 西宮市立郷土資料館図書館図録より)

して、盛んに都人士の移転するを見るのは蓋し自然の勢と言はねばならぬ。然るに遺憾に堪へざるは、是等の郊外住居を企つるものは何れも孤立的にして、猫額大の地を以て一箇の城廓の如く考へ、何等他の関係を考慮せず、各自の随意に、之を計画するが故に、其結果実に支離滅裂到底新設の都邑と見ることは出来ない。」

と批判し、それを是正するためには、

「都市又は町村が、共同機関なくしては、統一せる組織と秩序を得ざることは自明の理である。」

と述べている。

片岡安の「現代都市之研究」は、我が国における都市計画を総合的に論じた労作であり、世界の都市が大改造の機運にあるなかで、ひとり我が国のみが未だ此のような大勢を理解するに至っていない、この問題は国家的見地から、早急に取り組むべき時機であるとしている。そのため、都市の災害、衛生問題(上下水道)、都市計画(交通、公園、都市景観)、都市の建築、現代都市の家屋政策(住宅政策)、そして第7編に田園都市を取り上げている。各編は欧米各国の都市の実情を積極的に紹介しているが、田園都市では、イギリスの実例として、レッチワース、ポート・サンライト職工町などを取り上げ、その本質に迫ろうとしている。また、内務省地方局有志出版の「田園都市」にも触れ、この書はゼンネット氏の田園都市論を紹介したもののだが、田園都市計画と都市住宅政策との関係を明らかにしていない点は不十分で、田園都市の主眼は、建築の質とその配置にあるとし、このためイギリスでは、コンペや著名な建築家が参加して工夫を凝らしている。ただ、農村を好むという意味ならば、田園都市はその特徴を失ってしまう。内務省の有志が刊行したこの著述が有益なものになりうるか否かは、今後軽々しくは言えない。むしろ、この書では計画の内容を一つの平面図や配置図を示さずして、説明しようとしてもそれは無理な注文である。と批判している。

彼は、都市計画家であると同時に建築家として、辰野金吾と共同で建築事務所を開いている。彼が終生の目標とした都市の改良、建築界の発展のために結成された日本建築協会があるが、この協会は都市住宅の問題に積極的に関わっている。

大正11年に10月に大阪北辺箕面の桜ヶ丘で開催された住宅改造博覧会は、日本建築協会が主催した住宅博で、その趣旨・規模・内容・環境どれひとつをとってみても、当時としては最も優れた条件を備えるものであった。全体の配置計画を始め、各住戸の意匠的な特徴を見ると、単純な格子状の町割りではなく、緩やかな円弧の街路計画を導入するなど、ユニークな住戸の配置を行っている。各住戸は、洋風形式を積極的に採用し、この間取り・意匠など、いずれも建設会社や設計事務所、住宅メーカー

などからの提供であり、応接間・居間などに椅子座の生活様式を取り入れる提案を行っている。

この住宅博を、ちょうど同じ時期、東京上野で開かれた平和記念東京博覧会と比較してみると、東京の場合は博覧会用の展示住宅であったに過ぎなかったのに対して、関西の場合は、現実にその家、土地に住まうことが可能であった実用的な展示であり、郊外地住宅のひとつの理想的な姿を示すものであった。

まとめ

阪神間は、大阪・神戸という強大なエネルギーを内包する大都市を東西に控え、山麓部と平野部の恵まれた環境を擁し、さらに我が国2番目の鉄道開通という最も整った自然的・人為的条件を兼ね備えた良好な郊外住宅地としての性格を有していた。

今回、約70余年にわたるこの地域の発展過程を概観し、そこに豊かな近代住宅・郊外地住宅の展開を読み取るための基礎的な資料を収集することを進めている。

現在も引き続き、その内容の分析並びに補足調査を行っているが、この地域の発展が明治・大正・昭和戦前期の日本の近代住宅形成期に当たっているために、極めて重要な役割を担っていたことを改めて確認することができると思われる。

ひとつは、私鉄沿線の住宅地開発が、我が国の先進的な位置を示していたこと。また、民間土地会社等の住宅地会社が、大正期ころからすでに盛んであったこと。さらに、耕地整理法など農地を転用して宅地を生むための、区画整理事業が大正中期以降、昭和初期にかけて盛んに進められていたこと。明治・大正期のいわゆる都市の工業化に伴い、新鮮な空気を求めて、大阪・神戸の富裕な階層並びに中流サラリーマン階層が交通の利便性や、自然環境の良さを理由に数多く移住する気運を得たこと。日本建築協会など建築家の職能団体が、積極的に住宅改良や住宅地の開発に指針を提供していたこと。著名な内外人建築家が阪神間を舞台に数多くの近代住宅の設計に従事したこと。この地域に建った個人住宅は洋風建築が少なくなかったが、それにも増して和風住宅が数多く建てられたこと。この傾向は関西の住宅が、東京を中心とした関東の住宅に比較して、建築主の住生活に対する趣向が和風優先ではなかったかということがうかがわれる。また、関西で活躍した建築家の自邸を調べると、意外に和風指向が強く見受けられることも、注目すべき傾向ではないかと考えられる。これらについては引き続き調査を進めたい。

以上のように、いくつかの重要な興味深い事例の存在が認められ、その内容をさらに、調査し検討を重ねていきたいと考えている。

<参考文献>

- 1) 西宮市史 第3巻 武藤誠 西宮市役所 1967
- 2) 伊丹市史 第3巻 伊丹市 伊丹市役所 1972
- 3) 新修芦屋市史 本編 武藤誠 芦屋市役所 1971
- 4) 住吉村誌 谷田盛太郎 住吉学園 1946
- 5) 大社村誌 大社村誌編纂委員会 1936
- 6) 武庫郡誌 武庫郡教育会 1921
- 7) 阪神急行電鉄二十五年史 阪神急行電鉄 1932
- 8) 輸送奉仕の五十年 阪神急行電鉄 1955
- 9) 京阪神急行電鉄五十年史 京阪神急行電鉄 1959
- 10) 都市住宅 特集 田園都市一阪神間 都市住宅 1974
- 11) 現代都市之研究 片岡安 建築工芸協会 1916
- 12) 浜甲子園健康住宅地 松本儀八 大林組 1930
- 13) 市外居住のすゝめ 高田兼吉 玉鳴館 1908
- 14) 大正「住宅改造博覧会」の夢 別冊 INAX BOOK 1988
- 15) 田園都市と日本人 内務省地方局有志 講談社学術文庫 1980
- 16) 山容水態 池田文庫蔵 1913
- 17) 阪神間における私鉄経営を中心とした住宅地開発について 川名吉衛門ほか 日本建築学会論文報告集第57号 1957
- 18) 郊外住宅の形成 大阪田園都市の夢と現実 安田孝 INAX ALBUM 10

<研究組織>

- | | | |
|----|-------|------------|
| 主査 | 坂本勝比古 | 神戸芸術工科大学教授 |
| 委員 | 鈴木 成文 | 神戸芸術工科大学教授 |
| 〃 | 日色 真帆 | 神戸芸術工科大学助手 |