

阪神間モダニズムの形成と地域文化の創造

戸田清子

1. はじめに

明治期から大正期、さらには、昭和戦前期の過程で、日本の各地域では、地域経済が進展し、人口流入によって都市化が進み、多くの地域が著しい発展を遂げてきた。さらに、戦後の昭和高度成長期においても都市化が一層加速し、各地域はめざましい発展を呈してきた。しかし同時に、その発展は都市の画一化をもたらし、地域の独自性や多様性が損なわれるという結果を生み出した。大都市圏への集中は地域経済の衰退や過疎化を招き、今、各地に深刻な地域格差が生まれている。しかしその一方で、そのような閉塞感を打ち破り、豊かな地域資源を活かしながら、独自の発展を模索してきた地域もある。

人々を魅了するまち、何度も訪れたいまち、さらにはいつか住んでみたいまちが、日本各地には必ず存在する。地域再生、地域活性化という言葉が使われて久しい。地域がもつ魅力を考えてとき、その魅力の基盤となるものはいったい何だろうか。その構成要素としては、例えば、美しい自然環境、洗練された街並み、歴史、産業など、さまざまなものがあげられる。それらはすべて地域を構成する資源であり、その資源をどのように活かすかによって、その土地の地域文化が決定づけられていく。土地にはゲニウス・ロキがあるという。ゲニウス・ロキ (Genius loci) とは、ラテン語で「地霊」を意味する言葉であり、いわば、その土地がもつ固有の遺伝子、DNAのよう

なものであるが¹⁾、それは本稿がテーマとする地域文化を育む資源であり、基盤ともいえるだろう。では、地域がもつ固有の文化は、何を基盤に形成され、継承あるいは変容していくのだろうか。また、私たちが何気なく抱くまちのイメージ、印象は、どのようにして生まれ、形づくられていくのだろうか。さらには、それらの地域文化の形成過程と時代性というものはどのような関係にあるのだろうか。

本稿では、近代以降、独自の地域文化を築き、そこに住む人々のライフスタイルを支えてきた阪神間に焦点をあて、その地域文化の醸成と発展過程について検討を加えるとともに、阪神間という地域性と、「モダニズム」という言葉で表現される時代性との関連についても分析を試み、地域文化のひとつの表象としての阪神間モダニズムについて考察したい。

2. 阪神間モダニズムとは

まず、本テーマを進めるにあたって、「阪神間モダニズム」という言葉について定義しておきたい。モダニズム(modernism)は一般に「近代主義」と訳され、伝統からの脱却をめざす傾向の総称とされている。モダニズムという語に特定の意味を与える用法は、20世紀ヨーロッパにおいて盛んになったといわれる²⁾。時期的には、ルネッサンス以降をさす場合と、18世紀後期の産業革命以降、資本主義社会の形成以降をさす場合とがあり、日本においては、明治維新以後をさす場合が一般的である。いずれの場合においても、都市化を含むものであり、「今日的」、「当世風」であることを強調し、伝統や因習からの脱却を図ろうとする立場を、modernism、あるいは「近代主義」と呼んでいる。

日本においては、「西洋風」であることを示す語として、明治中期頃から、“high collar”(=高い襟)を語源とする「ハイカラ」という語が流行し、第二次大戦後まで広く用いられた。しかし、1920年代には、「ハイカラ」とは異なる意味で、「モダン」という言葉が使われ始めるようになる。その最も分かりやすい例は、昭和初期の流行となった「モダン・ガール」、「モダン・

ボーイ」であろう。この呼称は当時、時代性や流行を意識し、つねに新しさを求める進歩主義的傾向をもつ男女を総称するものであったが、とくに「モダン・ガール」は、関東大震災以後、昭和戦前期にかけて、タイピスト、電話交換手、バスの車掌など、新しい職業につく女性が目立ち始めた社会の動きに呼応するように広まっていったと考えられる³⁾。昭和18(1943)年に発表された谷崎潤一郎の小説、『細雪』に登場する末娘の妙子は、その奔放な性格や伝統にとらわれない自由な生き方から、モダン・ガールの典型として描かれている。また、大阪を本拠地として働く夫たちの留守宅を守る一方で、複数の使用人に家事を任せて、観劇やお稽古ごとに興じる妙子の姉たちの優雅な暮らしぶりからは、戦前の豊かで華やかな「モダン・ライフ」を垣間見ることができる。

「モダン」という語が、伝統からの脱却、あるいは否定という文脈のなかで成立していることはすでに述べた。しかし、例えば、ヨーロッパ芸術におけるモダニズムに目をやれば、日本の伝統的な様式美、芸術が色濃く反映されていることは明らかであり、ジャポニスムを取り込んだ西洋文化を「輸入」することで、われわれは再び、自らの伝統と向き合うことになる。そうであるならば、モダニズムを一概に、伝統からの脱却という概念でとらえることはできないだろう。伝統を包含した「近代」をさらに超えようとする、新たなとらえ方が必要となる。鈴木貞美は次のように述べている。

近代主義(modernism)は、それ以前の状態を変革する志向を意味し、それゆえ絶えず新たな「近代主義」を準備する。そして、いつも、いまこそ新しい時代に入ったことを言いたがる人々がいる。その意味では、「ポスト・モダニズム」も一種のモダニズムだ。実際、「ポスト・モダニズム」を名のり、また、そのように見なされる今日の主張の妥当範囲は、実は第二次大戦前に起源を見いだせるものが珍しくない。1920年代の動きに、あるいは世紀転換期からの動きにも、同じ傾向を指摘することができる場合も多い。(中略)逆に、「近代」に、ある特定の内容を与え、それを志向する意志、「近代主義」は、つぎの「近代主義」からは、停

滞を志向する反「近代主義」と非難を浴びるだろう。他方、「近代」の状態を克服し、変革する志向を「近代の超克」と呼ぶとするなら、「近代主義」のうちには、すなわち、「近代の超克」の意志をはらんで展開しているものもあるだろう⁴⁾。

つまり、このような意味からいえば、モダニズムとは、伝統を否定し、脱却するというよりも、むしろ、伝統との絡み合いであり、せめぎ合いであるともいえる。以上の点から、本テーマである阪神間モダニズムの考察にあたっては、モダニズムの概念を明確にするとともに、モダニズムと伝統との関係性についても読み解いていく必要があると考える。

次に、本稿で扱う「阪神間」という地域についても定義しておきたい。いわゆる「阪神間」とは、大阪と神戸に挟まれた、六甲山を背景とする地域をさし、行政区域としては、武庫川以西の西宮市、芦屋市、そして神戸市東部までを含めた地域と考えられる。これらの地域は、明治後期、政府が推進した近代化政策を背景に、次々に鉄道が開通し、主として大阪の企業家たちが競って住宅や別荘を建築したことから、著しい都市発展を遂げてきた。近代資本主義の発展とともに、大阪は、産業化が進展し、西日本における経済活動の中心地となっていった。また、神戸では、明治期、外国人居留地を拠点に貿易が始まり、西洋文化が早くから浸透したことによって、国際都市として独自の発展をみた。したがって、居留地を窓口にして西洋文化を受容し、発展させてきた海港都市・神戸と、上方の伝統文化を継承しつつ発展してきた商都・大阪との間に位置する阪神間は、革新と伝統、西洋と日本が交錯しつつ都市発展を遂げ、新しいライフスタイルが築き上げられた地域であるといえることができる。とくに、1920年代から1930年代にかけては、阪神間において新たに住宅地が開発されるとともに、西洋料理を中心とした食文化の浸透、和装から洋装への変化、ゴルフやテニスなど近代スポーツの広まりなどがみられ、人々のライフスタイルが大きな変化を遂げていった時期でもあった。

以上のことから、「阪神間モダニズム」とは、明治後期から大正期を経て、太平洋戦争直前の昭和15年頃までの期間において、阪神間の人々のライフ

スタイルを形成し、地域の発展に影響を与えてきた、あるひとつの文化的傾向であるにとらえることができる。

そこで本稿では、この阪神間という地域がもつ独自の文化に、さまざまな角度から検討を加え、阪神間モダニズムの形成と地域文化の創造について考察し、両者の関係性について分析を試みたい。

3. 鉄道敷設と産業の進展

一般に、地域の発展をハード面から考えた場合、重要となるのは交通アクセスの充実である。住宅地開発と観光開発によって独自の都市文化を築いてきた阪神間地域においても、交通アクセスの充実は重要なポイントであった。なかでも、鉄道は近代化をめざす明治政府が最も重視し、その路線拡大に力を注いだ交通・輸送手段である。のどかな田園風景が広がっていた当時の阪神間も、この鉄道の敷設によって、急速な発展を遂げることになる。

その背景には、政府が掲げた殖産興業政策の推進を契機に、急速な工業化が進展したことがあげられる。当時、明治政府では工部省⁵⁾を中心に、西洋諸国の先進技術を積極的に導入して工業化が図られ、明治23(1890)年の銀行条例制定を機に、近代的な金融制度・銀行制度が整備されていった。また、株式会社制度が導入され、産業化のための基盤整備がなされていった。この制度の導入によって企業の大規模経営が可能となり、紡績・鉄道部門を中心に、株式会社設立ブームが起り、これがわが国における企業の勃興につながった。1880年代後半から90年代にかけては、日清戦争を機に日本の工業化が一気に進み、第一次・第二次産業革命が起こった時期であり、これにより、わが国における産業の担い手は、在来部門から近代部門へと移行していった。なかでも、紡績業と造船業はともに近代工業におけるリーディング・セクターとして、工業化の進展に大きな役割を果たすことになる。

また、明治中期からは、三井・三菱・住友などの財閥が豊富な資金をもとに、活発に企業集団を形成し始める。いずれも、銀行・鉱山・造船・貿易などを中心に企業集団を形成し、多角的経営を行う企業組織として近代産業の

各部門を牽引し、日本の産業発展に大きく関わっていく⁶⁾。紡績業は、この時期、近代産業の代表ともいえる業種であった。紡績会社の多くは、大阪を中心とした関西や中国地方に集中し、財閥系の企業集団とは異なり、地方の資本を中心とした一業主義であるケースが多く見受けられた⁷⁾。地方の資産家らが経営者となり、大型企業が形成されていったのである。紡績業は、銀行や鉄道経営などとともに、地域性の高い産業として発展していくことになる。紡績業の著しい発展が見られた背景には、イギリスの産業革命に影響を受けて技術革新が進み、わが国においても大規模な機械制生産が可能となったことがあげられる。明治16（1883）年に操業を開始した大阪紡績会社⁸⁾では、イギリス製の紡績機械を使って大規模生産が開始された。この大阪紡績会社の成功が契機となり、その後、鐘淵紡績会社⁹⁾、摂津紡績会社¹⁰⁾などが相次いで設立されていく。また重工業においては、造船・製鉄業などの発展も顕著にみられた。このような産業の発展に伴って、わが国における資本主義が成立・発展していく。

他方、貿易面をみると、慶応3（1868）年に開港した神戸（兵庫）港¹¹⁾は、当時、横浜と並ぶ日本最大の貿易港であり、とくに生糸・茶など一次産品の輸出と、イギリスなど西洋諸国からの機械類、アジア、アメリカからの綿花の輸入を担う窓口港として活況を呈していた¹²⁾。大阪、神戸の関西二大都市における産業の急速な発展は、当然のことながら多くの労働力を必要とし、都市への人口集中が始まり、それに伴って、阪神間の都市化も次第に加速していく。

このようなわが国の近代化、工業化の進展を背景に、国内におけるインフラ整備が急ピッチで進められていった。その代表が鉄道敷設である。官営鉄道（現・JR）は、明治5（1872）年、新橋—横浜間に初めて鉄道を開通させた。官営鉄道の路線拡大についていえば、国策上、全国の主要都市を結ぶことがその最大の目的であった。そのため、各路線は駅間距離が比較的長く、したがって停車駅も少なかった。大阪—神戸間は明治7（1874）年5月11日に開通し、約33キロメートルの距離を70分で結んだ。しかし、それは私鉄のような地域密着型の交通機関ではなく、神戸・大阪という関西の二大都市

を直結する機能をより重視したものであり、そのため、途中の停車駅も、三ノ宮・住吉・西ノ宮・神崎の4駅にとどまった¹³⁾。

官営鉄道に次いで阪神間に開通したのは、私鉄の阪神電気鉄道（以下、阪神電鉄と略す）であった。明治38（1905）年、阪神電鉄は、大阪・出入橋―神戸・三宮間を90分で結ぶ路線を開通させた¹⁴⁾。この路線は、阪神間の最も海岸寄りの平野部の町村・集落をつなぎながら走った。それに次いで、明治43（1910）年に開通したのが、箕面有馬電気軌道（のちの阪神急行電気鉄道¹⁵⁾。以下、阪急電鉄と略す）である。大正9（1920）年には、大阪・梅田―神戸・上筒井間が開通し、阪急電鉄は、阪神間の最も北寄りの山麓を走ることとなる。これによって、阪神間には、山麓を走る阪急、海岸寄りを走る阪神、そして、その中間地帯を走行する官営鉄道の三本の鉄道が敷設され、主要幹線が形成された。1920年代にはすでに阪急・阪神の二大私鉄間でのスピード競争が始まり、さらに昭和期に入ると、その他の電鉄会社も各路線を充実させ、京阪神の主要な駅を結ぶ交通アクセスが次第に充実していき、阪神間における都市機能の集積が進んでいった。

4. 阪神間における沿線開発

このように、阪急電鉄の沿線開発は後発であったため、人口が密集する住宅地周辺には、すでに阪神電鉄や官営鉄道が路線を拡大しており、残された新規開発が可能な地域は、阪神線・官営鉄道線よりもさらに北部に位置する山麓の地域のみであった。このことは、既存の住宅地や人口密集地、街の中心部から北（＝山の手）へずれるという点で、当初はデメリット要素が多いと考えられた。しかし、市街地の最も北の山麓を電車が走り、車窓から六甲山系の緑が見渡せる良好な自然環境は、他の沿線にはない阪急沿線のセールスポイントとなる。山の緑だけではなく、高台の住宅地からは神戸の海も見渡せ、「山と海が一望できる」眺望の良さは、阪急沿線のブランド・イメージの向上につながり、このことが、のちに展開される住宅地販売事業にもプラスに作用した。つまり、阪急沿線は大規模な住宅地開発が可能な余地をも

つ地域であっただけでなく、自然環境の良さや眺望の点で、質の高い住宅地の要件を満たすものであったのである。

これらの鉄道の相次ぐ開設によって、阪神間に居住する人々は徐々に増加する。例えば、魚崎村（現・神戸市東灘区魚崎町）については、「明治39年から明治44年の5年間の人口増加率は38%に急増した(ママ)。・・・これにより魚崎町の性格は一変する。・・・町は住宅消費都市としての第一歩を確実に歩みだし・・・」という記録があり、また、住吉村（現・神戸市東灘区住吉）については、阿部元太郎¹⁶⁾が住宅地開発を手がけ始めている¹⁷⁾。しかし、沿線地域に住む人々は依然として少なく、そのため、各電鉄会社は乗客数増加をねらい、沿線の住宅地開発に乗り出すこととなる。電鉄会社にとって、沿線の住宅地開発を成功させることは、鉄道の利用乗客数に直結する重要な課題であり、まさに焦眉の急であった。

(1) 阪神電鉄の住宅地開発

阪神電鉄は、明治42（1909）年、住宅地経営を開始し、鳴尾で貸家経営（西宮市、1910年）、御影（神戸市、1911年）及び、甲子園（西宮市）で分譲住宅販売（1928－30年）というように、住宅販売事業を拡大していく。その一方で、沿線にスポーツ・アミューズメント施設を建設する構想も立て、多角的な土地利用計画を推進していった。その代表は、甲子園球場である。収容人員6万人を誇るこの球場は、大正13（1924）年7月に完成、以来、阪神タイガースの本拠地となり、また、全国高等学校野球選手権大会の会場でもある。その他にも、阪神電鉄は、甲子園ホテル、阪神パークなど、沿線にホテルや遊園地を建設し、リゾート関連事業を手がけていった。

さらに、リゾート開発の一環として、阪神電鉄は六甲山の開発にも力を注ぐ。緑が濃く、豊かな自然が残された六甲山は格好の避暑地であり、別荘地としての要件を十分に満たすものであった。リゾート地としての六甲山に最初に注目したのは、イギリス人貿易商、A.H.グルーム（Arthur Hesketh Groom）¹⁸⁾をはじめとする神戸在住の外国人たちである。彼らはまず六甲山に別荘を造り、ゴルフ場を建設し、六甲山の豊かな自然のなかでゴルフや登山、

クリケットなどの近代スポーツに興じた。また同時に、機関誌『INAKA』¹⁹⁾を発行し、それらのスポーツの紹介や登山記録、旅行記などを掲載した。その後も、多くの外国人が六甲山に別荘を建て、六甲山はわが国におけるゴルフ発祥の地、近代スポーツと娯楽の地として広く知られるようになる。阪神電鉄は、このようなリゾート地・六甲山に早くから注目し、電鉄の集客増員をねらって開発を計画していた。そのためにはまず、交通手段の整備が必要であると考え、大正14(1925)年に摩耶ケーブルを、昭和2(1927)年に表六甲ドライブウエーを、さらには、同7(1932)年に六甲ケーブルを完成させ、大都市に近接した別荘地・六甲山の販売を開始した²⁰⁾。

このように、阪神電鉄では、電鉄の集客増員を図るため、沿線の住宅地開発に力が注がれると同時に、その沿線の付加価値を高める装置として、球場、ホテル、遊園地などのスポーツ・アミューズメント施設が建設され、沿線地域を総合的に開発するという経営戦略がとられた。

(2) 阪急電鉄の住宅地開発

私鉄による住宅経営には、阪急電鉄も名乗りをあげた。小林一三の経営方針²¹⁾によって、阪急電鉄による活発な沿線住宅地の開発が行われた。住宅販売にあたっては、「郊外に居住し、日々市内に出で、終日の勤務に脳漿を絞り、疲労したる身体を其家庭に慰安せんとせらるゝ諸君・・・」²²⁾、すなわち、中堅サラリーマンを対象とした販売戦略をとっていた。

阪急電鉄が最初の住宅開発を始めたのは、明治43(1910)年、宝塚線・池田室町の住宅地であった。33,000坪の土地を基盤の目に区切って221区画とし、1区画120坪程度を標準とし、木造二階建てもしくは平屋建ての和風住宅(建坪約20坪)を建設した。

その後、大正9(1920)年7月16日に神戸線が開通、大阪-神戸間が約42分で結ばれることになったが、この神戸線の開通によって始まったのが、岡本住宅地(現・神戸市東灘区)の分譲であった。神戸線開通の翌年、大正10(1921)年、阪急岡本駅周辺を含む17,557坪の土地の分譲が開始された。

阪急電鉄の住宅経営で注目されるのは、和風建築が多い点である。小林

一三は、「・・・阪神間高級住宅においてすらも、純洋式の売家には買手がいない。いつも売れ残って結局貸家にする。(中略)寝台の設計よりも畳敷が愛されて、純洋式は不評である」²³⁾と自叙伝のなかで述べ、一般大衆が好む和風建築を中心に住宅販売を展開した。また、阪急沿線の開発ポテンシャルをさらに高めたのは、当時、珍しかった住宅の「割賦販売方式」であったことも、ここでは付け加えておきたい。これ以後、岡本に次いで、甲東園(西宮市、1923年)、稲野(伊丹市、1925年)、塚口(尼崎市、1934年)、武庫之荘(尼崎市、1937年)が次々に開発され、本格的な住宅販売事業が展開される²⁴⁾。

三つの鉄道路線が敷かれ、交通アクセスが整備されたことは、阪神間への人口集中を促した。その背景には、隣接する商業都市・大阪の住環境悪化があった。大阪市の人口は、明治35(1902)年から44(1911)年にかけて、95万人から127万人に、工業生産は、明治33(1900)年から同じく44(1911)年までの間に、金額ベースにして約3倍に増加している。商都・大阪は企業が集中し、西日本の経済・産業の中心地として発展を遂げていた。それに伴い、人口も次第に増加し、大阪は「東洋のマンチェスター」と称されるほどの勢いで工業都市に変貌していったのである²⁵⁾。しかし、そのことは同時に、大気汚染や騒音、水質汚濁などの公害を生む要因にもなっていく。急速な産業の発展に伴う生活環境の悪化は、大阪市民の生活に脅威を与える深刻なものとなり、水都・大阪は「煙の都」とまで呼ばれるようになる。このような大阪市を中心とした生活環境の悪化を社会的背景にして、電鉄会社を中心に、阪神間の住宅地開発が本格的に展開する。

(3) 郊外生活のすすめ

阪急・阪神の両電鉄会社は、「健康に恵まれた郊外生活」、あるいは「市外居住のすすめ」というキャッチコピーを掲げ、住宅地開発を展開する。その開発戦略のキーワードは、「緑」、「郊外」、「健康」であった。両電鉄会社が謳った田園生活の要素の一つである「緑」とは、いうまでもなく六甲山の緑である。阪神間の西部に位置する六甲山は、標高932メートルの山で、地

質は主に花崗岩である。長い年月をかけて風化した砂粘土が海岸に向かって流出し、やがて平野部を形成する²⁶⁾。六甲山麓の南斜面を形成する台地は起伏に富み、北から南に向かって広がる雛壇型の台地は、住宅造成地に適していた。緑が深く、眺望に優れ、瀬戸内海に面した温暖な気候とともに、自然環境にも恵まれたこの地域は、住環境の要件を十分に満たしていたということがいえる。加えて、六甲山から流れ出る中小の河川は、阪神間におけるまちの景観にさまざまな変化を与え、親水空間を創出している。阪急・阪神の沿線を通る夙川、住吉川、芦屋川、武庫川は、緑豊かな六甲山系を背景に、美しい河川景観を形成し、人々に安らぎを与えてきた。しかし、沿線の田園地帯は美しい自然こそあれ、都心からは離れ、居住者もまだまばらで、決して認知度が高いとはいえなかった。そこで、電鉄各社は、田園生活の素晴らしさをPRするため、数々の情報誌を発行する。

まず、阪神電鉄は、明治41（1908）年、『市外居住のすすめ』を刊行した。これは当時の専務取締役・今西林三郎が中心となって医療関係者が講演・論述したものを取りまとめた内容で、「空気の善悪と市外居住の可否」、「虚弱者は須らく市外居住を断行せよ」などの小稿からなり、郊外生活のメリットを謳っている。とくに、健康面において、郊外生活の有効性が強調されているが、その背景には、すでにふれたように、工業化の進展に伴う大阪市の環境悪化とペストの流行があげられる。折しも明治38年から40年末にかけてペストが大流行し、その結果、600人近い市民が死亡した。阪神電鉄はまた、この『市外居住のすすめ』の刊行後、大正3（1914）年、月刊誌『郊外生活』（大正3年1月～大正4年11月）を発行している。これには、郊外生活の利点は勿論のこと、花の育て方や栽培など、今でいう、ガーデニング関連の記事を中心に、随筆や評論などが掲載された。

また、阪急電鉄は、明治42（1909）年、住宅案内パンフレット「住宅御案内 如何なる土地を選ぶべきか・如何なる家屋に住むべきか」を発行、この冒頭で、「美しき水の都は夢と消えて、空暗き煙の都に住む不幸なる我が大阪市民諸君よ！」と呼びかけている。公害によって生活環境が悪化した大阪を離れ、田園での優雅で健康的な生活ができる郊外居住をアピールし、沿

線の新興住宅地「池田新市街」の住宅案内を行ったのである。また、大正2(1913)年には、月刊誌『山容水態』が発行された。これは、池田新市街、豊中新市街など、阪急電鉄が開発した住宅地の様子を詳しく紹介した住宅情報誌であると同時に、沿線の名所旧跡の紹介、イベント案内なども掲載され、現在のタウン情報誌としての役割も兼ね備えたものであった。また、阪神電鉄の『市外居住のすすめ』と同様、郊外生活への不安を解消して快適な生活が期待できるよう、飲料水や医療など、健康に関する記事も掲載された²⁷⁾。

これまで述べてきたように、阪神間の地域イメージの確立には、阪急・阪神など大手電鉄会社が手がけた郊外住宅地の形成が大きく影響している。阪神間は当初、大阪の企業家、財界人たちの別荘地として開発されたことに端を発し、その後、阪急電鉄初代社長・小林一三がめざした一般大衆、中流サラリーマン向けの郊外住宅地として開発された。別荘地から住宅地へ移行していった背景には、すでに述べたように、大阪を中心とした関西の経済発展、それに伴う大阪市周辺的生活環境の悪化と、郊外への人口流出がある。「健康な田園生活」をキャッチフレーズに展開された、これらの郊外住宅地開発は、わが国のなかではきわめて早い段階で進められたものであり、澄んだ空気と清らかな水に恵まれた良好な住環境を創出・維持することが、「山容水態」の地一すなわち、阪神間のイメージアップに大きく貢献したといえる。また、阪神間における郊外住宅の形成が、その後、東京の田園調布等の高級住宅地開発にも少なからず影響を及ぼしたという点も、ここでは指摘しておきたい²⁸⁾。

5. 集客装置としての沿線施設とイベントの開催

阪急・阪神の両電鉄会社の手によって、阪神間の住宅地開発は順調に進んでいった。しかし、住宅地を開発しただけでは人々は集まらない。スポーツ施設やアミューズメント施設の充実も、沿線の地域イメージの向上には大切な要素であった。沿線の田園地帯に彩りを添え、暮らしに「楽しさ」という要素を加えるため、阪神電鉄は、沿線に、香櫨園²⁹⁾、苦楽園³⁰⁾、阪神パー

クなど、遊園地を中心とした集客施設を建設し、スポーツ施設として甲子園球場を完成させた。その後も、阪神沿線には、陸上競技場、プール、テニスコート、海水浴場などのスポーツ施設や甲子園ホテルなどが次々に整備され、沿線のアミューズメント機能が整備されていく。

甲子園ホテルは、当時、帝国ホテルの設計者であったフランク・ロイド・ライト³¹⁾ (Frank Lloyd Wright) の弟子、遠藤新の設計によるもので、帝国ホテルと類似したイメージを用いて設計が進められた。装飾的な煉瓦や窓ガラス、バンケットホールの天井装飾にその特徴がよく表れている。昭和5 (1930) 年、武庫川湖畔に株式会社甲子園ホテルとして開業したこのホテルは、リゾートホテルとしてのみならず、関西を訪問する外国からの要人を接待するため、迎賓館としての役割も果たすことになった。

また、阪急電鉄も、小林一三の経営方針に則って、輸送客の増加を図るために、沿線の観光地開発に力を入れた。宝塚には、少女歌劇団の本拠地として宝塚大劇場を建設し、歌劇団員の養成機関として、宝塚音楽学校を創設する。さらに、宝塚ホテル、六甲山ホテルなどのホテル経営にも着手した。大正15 (1926) 年、宝塚南口に開業した宝塚ホテルは、大食堂、宴会場、テニスコートなどを備え、当時の沿線案内に、「最新式の郊外ホテル」として紹介された。また、六甲山ホテルは昭和4 (1929) 年に開業した。六甲の深い緑に映える、その瀟洒な山荘風の外観は、今も人々に親しまれている。

阪神間において、こうした西洋風のホテル建築が続いた要因としては、次の三つの点があげられる。まず、阪神間という地域が大阪と神戸の大都市の中間地点にあり、交通アクセスが良かったという点、第二は、西洋文化が次第に大衆に定着しつつあったという点、第三には、モダンな郊外生活のスタイルが、人々に次第に浸透してきたという点である。郊外生活の円熟は、人々が自宅を離れ、ホテルでの会食やパーティー、さらにはリゾートライフを楽しむことを可能にした。これらのホテルのラウンジやレストランは、家族の会食やお稽古ごとの集まりなどに日常的に利用され、中産階級の人々の社交と親睦の場となっていく。また、両電鉄会社が、沿線の中核的ターミナルに百貨店を開業³²⁾ したことも、大きな意味をもった。百貨店は、多様な商品を

購入できるという利便性を提供するだけではなく、モダンなライフスタイルを提案し、時代を先取りする新商品を紹介する情報発信の場として位置づけられていたといえる。

ここで注目しなければならない点は、電鉄会社が商業施設やアミューズメント施設を建設するだけではなく、ソフト事業にも力を入れた点である。そのひとつが、イベントの開催である。阪神電鉄沿線の打出や鳴尾浜、甲子園では、まず海水浴場が開かれ、浜辺で花火大会などのイベントが開催された。また、阪急沿線では、宝塚新温泉³³⁾の余興として「宝塚少女歌唱隊」の公演が行われ、これがのちに宝塚歌劇団に発展した。少女歌劇という新しいショービジネスによって宝塚の名は全国に広まり、関西文化の発信地のひとつとして認知されていくようになる。しかし、沿線で展開された事業はこれらだけではない。博覧会も、沿線地域の認知度と吸引力を高める装置として、この時期に大きな役割を果たしていく。

もともと博覧会は、19世紀に開催されたロンドン万国博（1851年）やパリ万国博（1867年）、ウィーン万国博（1873年）にみられるように、各国がその文化レベルの高さや、工業技術力に代表される文明の進化の度合いを競って表現し、国力を世界に示すとともに、他国の優れた文化や技術力を吸収するために開催されたものである。日本国内においては、明治10（1877）年、第一回内国勸業博覧会が東京で開催され、その後も産業振興を主たる目的として、各地で博覧会が開催されるようになった³⁴⁾。しかしその後、大正期に入ると、新聞社や百貨店など、企業が一般大衆の啓蒙や集客を目的に、文化事業やイベントにも「博覧会」という名称を使用するようになる³⁵⁾。勸業が主たる目的であった博覧会の概念が、一般大衆に向けた文化的な事業を含むまでに拡大し、集客装置としての意味をもつようになっていったと考えられる。電鉄会社は新聞社と提携し、集客装置としての博覧会開催を営業戦略に組み入れることとなった。

いくつか例をあげてみたい。昭和11（1936）年、大阪毎日新聞社、東京日日新聞社が主催し、阪神沿線で「輝く日本大博覧会」が開催された。これは、阪神浜甲子園に本会場（45,000坪）を、阪神パーク、六甲高山植物園

にそれぞれ第二会場（25,000坪）、第三会場（22,000坪）を設け、国産館・科学館・企業館・文化館などを建設した大規模な博覧会であり、アメリカから来たグランドサーカスの公演も話題を呼んだ³⁶⁾。また同じ年、阪神パークでは、「少国民海軍博覧会」が開かれ、昭和3（1928）年には、甲子園球場で「芝居博覧会」が、昭和14(1939)年には「戦車展示会」が開催されている。他方、阪急沿線でも、西宮球場が博覧会場に転用され、昭和12（1937）年に「大阪毎日フェアランド 日独防共協定記念博覧会」（大阪毎日新聞社主催）が、昭和14（1939）年には「大東亜建設博覧会」が開かれた。さらに、宝塚新温泉においても、大正13（1924）年に「婚礼博覧会」が、昭和7（1932）年には「宝塚夫人と子ども博覧会」などが開催されている³⁷⁾。このようなことから、球場や遊園地、温泉地で開かれた数々の博覧会は、沿線地域のアミューズメント機能を高め、人々を吸引する事業として重視され、沿線の集客装置として重要な役割を担っていたことがうかがえる³⁸⁾。

まだ人々の認知度が決して高くない地域で数々のイベントを行う一すなわち、シカケを施すことによって、阪神間は独自の地域イメージを創出することに成功した。博覧会をはじめとする、これらのイベントの目的は、沿線の土地の付加価値を高め、各電鉄の集客増加を図ることにあったが、その集客戦略の対象は、都心と住宅地を往復する通勤・通学客だけではない。休日に、「娯楽」目的で沿線に足を運んでくれる行楽客を、一人でも多く誘致することもまた、大きなねらいであったといえる。したがって、阪神間の沿線開発は、住宅地開発に先行して遊園地や海水浴場などアミューズメント施設を充実させ、博覧会などのイベント開催によって、地域への認知度をまず高めてから、本格的な住宅地開発に乗り出すという、いわば、イメージ誘導型の地域開発であったと考えられる³⁹⁾。つまり、沿線における数々のアミューズメント施設やイベントの開催は、地域の魅力を引き出し、住宅地開発を補強する集客装置であるとともに、阪神間という地域のグランドデザインを形成していくための役割を担っていたといえよう。

6. 地域プロデューサー、小林一三

これまで述べてきたように、阪神間は、阪神・阪急という関西を代表する電鉄会社が、住宅地開発・観光開発を活発に展開していくことによって発展を遂げ、阪神間モダニズムを生み出す独自の文化圏として成熟していったと考えられる。地域が発展していくためには、その発展を促し、支えていく企画力・実行力・独創性などを備えたリーダーの存在が不可欠である。阪神間の沿線開発成功の背景には、地域の魅力を引き出し、多面的に地域をプロデュースしていくヒューマン・パワーの存在があった。その一人が、阪急電鉄の初代社長・小林一三である。ここでは、阪神間を住空間のみならず、アミューズメント空間としても発展させ、地域プロデューサーとして、阪神間の生活文化の形成に貢献した小林一三についてふれておきたい。

小林一三⁴⁰⁾ (1873-1957) は、三井銀行、阪鶴電鉄などを経て、明治40 (1907) 年、箕面有馬電気軌道 (のちの阪神急行電鉄) を設立した。本業である電鉄経営はいうに及ばず、沿線の住宅地開発を積極的に進め、同時に、観光・レジャー事業にも力を注ぎ、遊園地、ホテル、歌劇場、百貨店経営などを次々に手がけ、多角化戦略を展開した。とりわけ宝塚歌劇⁴¹⁾ は、優れたエンターテインメントとして興行的にも成功し、多くの人々に夢を与え続けてきたといえる。また、阪急百貨店のなかに初めて家族向けの大食堂を設けるなど、一般大衆が生活をより豊かに楽しめることに重点をおきながら、経営戦略を進めてきた。まさに、小林は地域プロデューサー、地域プランナーの草分け的存在ということが出来る。その経営戦略のポイントは、「大衆性」、「独創性」、「先見性」である。大衆性という観点からいえば、前述したように、阪神間はもともと、大阪などの富裕な実業家たちの別荘地として開発されたが、小林一三は、鉄道を敷き、沿線に百貨店や遊園地など、暮らしに必要な商業施設、あるいは暮らしを彩るアミューズメント施設を配置することで、新興サラリーマン層など、中産階級の人々の心を掴むことに成功したといえる。沿線の分譲住宅販売に割賦制度を導入したことも、その大衆性の具体化とみてよいだろう。また、温泉地に少女歌劇団を組織し、レ

ビュー興行をし、さらには舞台人養成のための音楽学校を創設するというアイデアも、当時としては斬新で独創的であったに違いない。さらに、先見性に関しては、「消費」の担い手として、女性を販売ターゲットにしたことが指摘できる。阪急百貨店の創業や、宝塚歌劇場の開業は女性文化を意識したものであり、消費生活やエンターテインメント事業の鍵を、女性が握る時代が到来することを予測していたともいえる。小林は、女性が生活文化の中心であり、地域文化を創造していく担い手であることを、いち早く察知していたのである。そして、住宅地開発と同時に、これらの施設を沿線に次々に整備していった。楽しさ、便利さ、美しさ、品の良さなど、女性の感性に訴える要素を重視した都市開発を行うことで、ハード・ソフト両面において、阪急ブランドの確立を図り、沿線地域のイメージアップ戦略につなげていったと考えられる。

7. 実業家たちによる生活文化圏の形成

これまで、電鉄会社を中心に進められた郊外住宅地の成立と沿線開発について述べてきたが、阪神間モダニズムの成立を考えた場合、忘れてはならないのが、阪神間に在住した企業家・実業家たちの存在である。工業化の進展に伴って大阪市の住環境が悪化したことはすでに述べたが、明治30年代中期頃から、御影・岡本・芦屋あたりには、大阪の富裕な企業家・実業家が多く移住し、邸宅を築いていった。明治33（1900）年頃には、朝日新聞創業者・村山龍平が御影に数千坪の土地を取得し、続いて、明治38（1905）年には、住友銀行初代支配人・田辺貞吉らも住吉村に2,000坪を超える土地を取得した。御影・住吉の住環境の良さに注目した阿部元太郎（のちの日本住宅株式会社社長）は住吉村観音林、反高林の住宅開発に着手し、分譲した土地の一部は、のちの東洋紡績社長・阿部房次郎が取得した。ほかにも、この地域には、住友本邸（住吉村反高林、大正14年）、東洋紡社長・小寺源吾邸（住吉村牛神前、大正元年）、鐘淵紡績社長・武藤山治邸（住吉村観音林、大正中頃）、日本生命社長・弘世助三郎邸（住吉村牛神、明治41年）などが建

てられた⁴²⁾。日本経済を牽引する産業であった紡績業関係会社のオーナーや社長の私邸、住友家関係の本家、重役の私邸、伊藤忠、兼松など有力商社社長の邸宅が、緑濃い六甲山麓の御影・住吉に点在していたことは、明治末期から大正、昭和戦前期にかけて、この地域が関西の実業家や企業家にとって、いかに魅力あるものであったかということを端的に物語っているといえる。

さらに、重要な点は、これらの実業家たちが単にこの地域に邸宅を構えただけではなく、郊外生活のなかで新しい地域コミュニティづくりを模索し、私立学校や病院をはじめとする地域貢献に深く関わったという点であろう。東京海上保険株式会社・東京本社から関西に転勤した平生鈺三郎は住吉村に住み、また、三井銀行を経て鐘淵紡績社長となった武藤山治も、大正6(1917)年、住吉村に住居を移した。当時、彼らが居住した住吉村には、子女教育のための適切な学校が付近にないという切実な悩みがあった。住吉村の住人にとって、子どもたちの教育は最も重要な問題であったが、住吉村には村立学校が1校あるのみであり、関西の名門校であった御影師範学校付属小学校に通学するには、隣町の御影まで足を延ばさなければならないという状況であった。そこで、平生と、当時、同じ住吉村に住んでいた日本生命創設者・弘世助太郎は、子どもたちが健全に育ち、個性を伸ばすことのできるような私立学校の創設を計画し、明治44(1911)年、甲南幼稚園を、翌、大正元(1912)年には甲南小学校を開校した。大正8(1919)年には中学校も開校され、同11(1922)年、7年制高等学校が設置された⁴³⁾。また、灘高等学校も、昭和2(1927)年、御影に邸宅をもつ銘酒「白鶴」の醸造元・嘉納治兵衛らによって創設されている⁴⁴⁾。さらに、医療機関の設置も急がれ、先の平生鈺三郎の努力によって、昭和9(1934)年、御影山麓に甲南病院が開設され、地域医療が整備されることとなった。

このように、阪神間では、住宅地が造成されただけではなく、地元に住居する実業家らが中心となって、教育や医療機関の整備、地域コミュニティ構築などの面で、積極的に地域貢献を行っていき、生活文化圏の形成に重要な役割を担ったことも、指摘しておきたい。

8. 阪神間モダニズムの形成と地域文化の創造

これまで論じてきたように、阪神間モダニズムの形成には、六甲山系の緑を背に広がる阪神間の恵まれた自然環境、阪急・阪神など電鉄会社を中心となって行われてきた住宅地開発をはじめとする沿線開発、娯楽や近代スポーツの浸透による人々のライフスタイルの変化などが深く関わっているといえる。ここでは、阪神間モダニズムの形成と地域文化の創造プロセスについて考察したい。

まず、**図1**をもとに考察を進めると、阪神間モダニズムの形成プロセスは、以下の5つのStepに段階的に分けることができる。

- Step 1 阪神間の良好な住環境が基本的な前提条件となる（→阪急・阪神・官営鉄道による沿線開発によって、良好な自然環境に交通アクセスの整備が加わる）
- Step 2 人的資源の蓄積がなされる（→有力なプランナーが地域イメージを創出）
- Step 3 生活文化圏が形成される（→アミューズメント施設の開設、イベントの開催、住宅地開発、私立学校の創設など）
- Step 4 生活文化が醸成される→ライフスタイルが確立（ホテル文化、食文化、趣味、ファッションなど）
- Step 5 地域文化が創造される→個々のライフスタイルや思想が、建築・美術・文学・演劇・音楽・スポーツ・ファッションなど、さまざまなものに反映され、地域文化の創造へと発展する

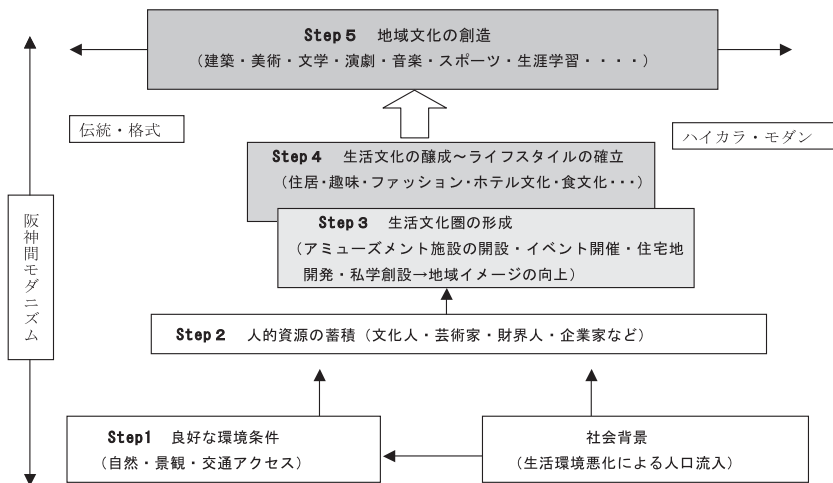


図1 阪神間モダニズムの形成と地域文化の創造プロセス

(阪急沿線都市研究会編『ライフスタイルと都市文化—阪神間モダニズムの光と影』1994年、189頁をもとに作成)

さらに、これを分かりやすく整理すると、次のように説明することができよう。まず、良好な自然環境（Step 1）をもとに、阪急・阪神など電鉄会社が主体となって、沿線を開発し、生活環境を整備する。企業家・小林一三や実業家・阿部元太郎らが、生活文化圏の形成に関わる（Step 2）。具体的には、住宅地開発、宝塚歌劇場や阪神パークの開設など、観光・アミューズメント事業が沿線で展開される。また、文人、芸術家らが移住、阪神間で活動し、文化的土壌を形成する。さらに、地元実業家らが私学創設や病院の開設に関わり、教育機関の集積や医療機関の整備がなされ、文教面においても質の高い住宅地域としての付加価値が高まる（Step 3→この段階で、良好な生活文化圏が形成され、地域イメージの向上が図られる）。このStep 2～3までの段階で、生活文化が醸成され、そこに居住する人々のライフスタイルに影響を与える（Step 4）。阪神間に住む人々、訪れる人々が、百貨店、

ホテルなどの商業・観光施設、博物館・美術館などの文化施設に集い、新たな文化を創り出していく。そして、それらは、新聞・雑誌などのメディアなどの媒体を通して地域に浸透し、独自の地域文化が創造され、展開していく(Step 5)。

したがって、阪神間モダニズムとは、Step 1 を前提条件として、Step 2 から Step 4 に至るプロセスにおいて形成されていく文化の傾向であり、Step 5 において、建築・文学・芸術・ファッションなどに具現化することによって、さらなる実体をもつ。それは具体的には、小説・随筆などの文学作品、絵画・版画などの美術作品、建築物などに投影・表現されることによって地域文化として定着し、そこから新たに生まれる文化や人々の暮らしに対しても、時代を超えて、何らかの影響を与え得ると考えられる。

また、阪神間モダニズムを規定する要因として指摘しておきたいのは、限定された「時代性」(明治末期～昭和戦前期)と「地域性」(大阪、神戸に挟まれた、武庫川以西、神戸市東部を含む地域)である。その成立プロセスにおいては、相反する、あるいは異なる2つの概念が共存し、影響を与えていると考えられる。それは、たとえば、伝統とモダン、保守と革新などであり、このような対立する概念が交錯し、混ざり合い、調和を図りながら、あるひとつの文化的傾向—阪神間モダニズムを創り出してきたと考えることができるだろう。

阪神間に住む人々はモダンな生活を好んだが、住宅の内装や調度品などは、決して西洋文化—辺倒ではなく、むしろ日本の伝統文化や格式を大切に活かしたものであった。そのことは、モダンであると同時に保守的であるという点において、阪神間モダニズムを象徴しているともいえる⁴⁵⁾。阪神間に住居を構えた大阪の裕福な商人・実業家たちのライフスタイルの基層には、近世から継承されてきた上方の格式や伝統文化があったと考えられる。近世、大坂は商いのまちとして繁栄し、人々が娯楽や芸事に親しむなかで、洗練された上方文化が育まれていった。大坂で歌舞伎や浄瑠璃、茶の湯が栄えたこと、阪神間の邸宅に散見される茶室文化は無関係ではない。茶の湯をたしなむこと、茶席に客人を招くことは、当時の商人・実業家たちにとっては日常

的なことであった。他方、国際都市・神戸には、西洋から訪れた貿易商や宣教師たちがもたらしたハイカラな文化と先取の気風があり、自由で開放的な空気は、小磯良平をはじめ、優れた芸術家たちを生み出す土壌となった。したがって、阪神間モダニズムは、いずれか一方の文化を押しえ込むことなく、近世と近代、伝統とモダン、保守と革新がうまく融合し、調和を図りながら形成されてきたともいえる。ハイカラなものを好み、西洋料理や洒落た洋装をうまく生活に取り入れながらも、改まった場所では、豪華な和服を身にまとい、邸宅には来客用に茶室をしつらえるなど、阪神間に住む有産階級の人々の暮らしは、モダンでありながら、同時に、上方文化の伝統と格式を忠実に踏襲していたともいえる。

9. おわりに

これまで論じてきたように、阪神間ではまず、工業化の進展に伴って「煙の都」となった大阪を逃れた富裕な商人層や企業家たちが邸宅を構え、地域コミュニティの形成や私学創設に力を注ぎ、阪神間の吸引力を高めていき、電鉄会社の住宅地開発によって、中産階級向けの郊外住宅地が広く形成されてきたという経緯がある。また一方で、企業家や財界関係者が地域の発展に貢献しただけではなく、井上靖、谷崎潤一郎などの作家が居を構え、小出楯重、小磯良平、川西英らの芸術家たちが活動することで、地域文化の色合いを一層深めてきたという側面もある。

都市空間としてとらえた場合、これまで京都と阪神間の共通性がしばしば指摘されてきたことは、注目すべき点であろう。その共通点としては、良好な自然環境を有していること、都市空間の多元性がみられること、伝統とモダン、保守と革新とが衝突することなく、微妙な調和を図り、共存する空間であることなどがあげられる。また、文化的ストックの厚みや人的資源の豊かさも共通する点であろう。千年の都である京都は、伝統と格式を重んじる生活文化が人々の日常の暮らしのなかにいまだ深く浸透している一方で、ワコールや京セラ、島津製作所など、地元発の大手企業が新しい流行や先端技

術を日本全国に発信してきたことでも知られている。また、大学の数が多く、学生が集まる街であるということも、地域において知的資源の集積がなされるという点で、阪神間と共通する点といってもよいだろう。大学が果たす地域貢献には、学生による消費・生産活動が生み出す経済効果だけではなく、近年では、学生と地域住民が交流しながらまちづくりを行うといった、地域活性化に向けた協働も注目されている。

故・水上勉の言葉によれば、芦屋や西宮には、京都と共通する、何ともいえない色や光があるという⁴⁶⁾。その何ともいえない色や光は、おそらく隣接する神戸の街にも当てはまる要素であろう。古来より海に向かって開かれてきた神戸の街には、空に突き抜けるような明るさがあり、色があり、山から海へ、海から山へ、つねに空気と光が動いているような躍動感と開放感が感じられ、訪れる人を魅了する。

阪神間は、前述したように、多文化共生都市・神戸と商都・大阪とに挟まれ、独自の生活文化圏を形成してきた地域である。良好な住環境、交通アクセスの良さ、開発ポテンシャルの高さ——これら三つの要素が複合して、クォリティーの高い地域文化を創造し、阪神間モダニズムを形成してきた。地域にとって何よりも大切なことは、そこに住む人々が、この先もずっと長く、そこに住み続けたいと願うことであり、そう思えるような地域文化を創造し続けていくことであろう。

東北芸術工科大学教授の赤坂憲雄は『東北学』のなかで、「地域の裂け目に目を凝らしてみる必要がある。その裂け目の裏側からは、ひとつの日本の殻を喰い破り、いくつもの日本がいっせいに顔を覗かせる」⁴⁷⁾と述べ、「ひとつの日本」から、多様な文化を内包する「いくつもの日本」への転換を提唱している。地域の裂け目に目を凝らす一すなわち、地域のゲニウス・ロキに目を向け、耳を傾ける、そのことが新たな地域文化を創造していくことにもつながるのではないだろうかと考える。

阪神間モダニズムの考察に関しては、谷崎潤一郎、小出楯重、小磯良平、ヴォーリーズなど、地域文化を文学や美術、建築の面から支えてきたイメージ・リーダーたちの貢献も忘れてはなるまい。今後の課題として、彼らの阪

神間における業績を辿り、阪神間モダニズムの形成過程や地域文化醸成との関係性について検討することも必要であるが、それらについては稿をあらためて論じることとしたい。

注

- 1) ゲニウス・ロキとは「地霊」、「鎮守の神」であり、また、「土地の記憶、場所の特性とその可能性」を意味している。崎山は、土地の歴史や特性を伝えるゲニウス・ロキを地下に眠る鉱脈ととらえ、それを深く掘り起こすことが地域文化の醸成につながると述べている（崎山昌廣『地域学のすすめ—自治は自知から—』兵庫ジャーナル社、2000年、34頁）。
- 2) その用法は、宗教と芸術という二つの領域で分かれる。まず、宗教においては、カトリックなどのキリスト教において、科学・歴史に矛盾しない教義を求めようとする運動をいう場合がある。いわゆる、ヨーロッパにおける「近代」は、キリスト教会が強大な権力を持ち、支配していた中世封建社会からの解放から始まる。それゆえ、伝統宗教の世俗化やプロテスタンティズムの台頭を意味する場合に、modernismが用いられる。一方、芸術においては、印象派、象徴主義、アール・ヌーボーの流れにおいて呼ぶ場合、未来派、構成主義、表現主義などから抽象絵画が生み出される過程において呼ぶ場合、第一次大戦中のダダから戦後のシュールレアリスムへの流れを呼ぶ場合などがあり、総じて伝統的な価値観や様式を拒絶し、否定するところから始まる運動を、modernismと呼ぶ。（鈴木貞美「モダニズムと伝統、もしくは『近代の超克』とは何か」、竹村民郎・鈴木貞美編『関西モダニズム再考』思文閣出版、2008年、所収、386-399頁）。
- 3) 同上論文、394-395頁
- 4) 同上論文、552頁
- 5) 明治3（1870）年、近代工業技術の導入・定着を図るため、大隈重信・伊藤博文らを中心に設置された工業化推進のための行政機関。明治6（1873）年には、工部省所管の上級技術者養成機関として工部大学校も設立され、多数の御雇外国人教師が指導にあたった。なお、工部省については、拙稿「工部省における御雇外国人」（奈良県立大学『研究季報』第13巻第4号、2003年、所収）および、「明治前期における技術教育機関の成立と展開」（同、第15巻第2,3合併号、2004年、所収）に詳しく述べている。
- 6) 中村隆英『日本経済—その成長と構造』東京大学出版会、1978年、87-88頁
- 7) 同上書、89頁
- 8) 渋沢栄一の発案で創業。その後、三重紡績と合併して東洋紡績となる。イギリスから輸入した紡績機械（ミュール紡績機、のちにはリング紡績機）を使用して、1万錘の大規模生産を行い、わが国における紡績業の草分け的存在

となる。

- 9) 第二次大戦前の日本で最大規模の紡績会社。前身は明治19(1886)年設立の東京綿商社。88年、鐘淵紡績に改称。第一次大戦後は総合繊維企業化し、第二次大戦中は重化学工業にも進出。1971(昭和46)年、社名を鐘紡に変更する。
- 10) 大阪船場の商人らが発起人となり、明治22(1889)年に設立した有力紡績。大正7(1918)年、尼崎紡績と合併して大日本紡績となる。
- 11) 1868年1月1日(慶応3年12月7日)に兵庫港として開港する。
- 12) 明治30(1897)年における神戸港の輸入高は約1億1千万円、輸出高は約9千万円。全国の輸入総額に占める割合は、神戸港51%、横浜港40%、また、輸出総額に占める割合は、横浜港56%、神戸港32%であった。横浜は養蚕業の盛んな地方を背景に抱え、生糸・絹織物の輸出が多く、他方、神戸は、関西を中心とした紡績業の発展を背景に、機械類の輸入が増加したためと考えられる。
- 13) この官営鉄道の神戸停車場は相生町に設けられた。中間駅として、三ノ宮、西ノ宮駅が開設され、翌年の6月には、住吉駅、神崎駅(現・尼崎駅)が新たに設けられた。当時の運賃は、上等1円、中等70銭、下等40銭と定められた(『新修 神戸市史—産業経済編Ⅲ 第三次産業』神戸市、2003年、98-99頁)。
- 14) 開通当時の三ノ宮—大阪間を官営鉄道と比較すると、官営鉄道の中間駅3駅(住吉・西ノ宮・神崎)、運賃3等36銭の蒸気列車に対し、阪神電鉄は中間に32駅を有し、運賃は全線20銭。早朝5時から夜10時まで12分間隔で運転を行った(同上書、104-105頁)。
- 15) 明治43(1910)年、箕面有馬電気軌道は、大阪から箕面・宝塚へ二つの路線を開通させた。同年、箕面に動物園を、翌年には宝塚に歌劇場、遊園地などを開設し、同時に沿線で住宅開発を進めた。大正7(1918)年、阪神急行電鉄と改められ、大正9(1920)年、大阪—神戸間、塚口—伊丹間が開通した。同11(1922)年、宝塚—西宮北口間、13(1924)年に夙川—甲陽園間が開通したが、このうち神戸線は、市街地の最も北の山麓を走る。昭和48(1973)年、阪急電鉄と改称。阪急グループとしては、不動産経営、旅行代理店、百貨店、宝塚歌劇場経営など、多角的な経営戦略を展開。神戸線・宝塚線・京都線などを有する阪急電鉄は、この阪急グループの中核をなす。初代社長は小林一三。
- 16) 阿部元太郎は明治38(1905)年、観音寺住宅地(現・神戸市東灘区住吉)の整備を手がけ、住宅地開発の先駆者となる。その後、日本住宅株式会社取締役社長に就任、雲雀丘(宝塚市)、松風山荘(芦屋市)など阪神間の代表的な住宅地を次々に開発した。また、住宅地開発だけでなく、地域コミュニティの中核となる観音寺倶楽部の設立や、甲南幼稚園、甲南小学校の発起

特集 住宅都市の創造

人となり、私学教育にも尽力し、郊外生活の総合プロデューサーとして、地域に功績を残した（『阪神間モダニズム』展実行委員会編『阪神間モダニズム—六甲山麓に花開いた文化、明治末期—昭和15年の軌跡』淡交社、1997年、所収、43頁）。

- 17) 猿渡彬順「むらからまちへ～阪神間の住宅開発」、阪急沿線都市研究会編『阪神間モダニズムの光と影—ライフスタイルと都市文化』、1994年、所収、130頁
- 18) グルームは茶の取引を中心とした貿易商で、六甲山の開発にも携わった。明治30年代、六甲山には60軒あまりの別荘が建ち、欧米人を中心に外国人村を形成していた。明治34（1901）年、グルームは数人の友人らと六甲山上に4ホールのゴルフ場を建設。その2年後、ゴルフ場は9ホールに拡張され、120人の会員をもつ日本最初のゴルフクラブ「神戸ゴルフ倶楽部」が誕生する。グルームは六甲山ゴルフ場の開祖としてよく知られているが、神戸のオリエンタル・ホテル経営にも加わり、神戸モダニズムを支えた外国人の一人であるといえる（加藤隆久「居留地文化の素顔」、神木哲男・崎山昌廣編著『神戸居留地3/4世紀』神戸新聞総合出版センター、1993年、所収、225頁）。
- 19) 大正4（1915）年6月から同13年6月にかけて神戸ゴルフ倶楽部会長ドント（H.E.Daunt）が編集した登山およびゴルフの機関誌。外国人居留地内の神戸ヘラルド新聞社、東洋広告株式会社などから発行され、当時、六甲山系で楽しまれていた登山の記録や神戸ゴルフ倶楽部の活動などが記された。全18巻。なお、タイトルの「INAKA」とは、外国人居留地を除く地域をさしている（田井玲子「六甲山をめぐるスポーツと娯楽」、「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、所収、228頁）。
- 20) 坂本勝比古「郊外住宅地の形成」、同上書、所収、36頁
- 21) 小林は、乗客数を増加させるには、沿線の観光開発を進めることが重要であると考え、箕面・宝塚に娯楽施設を設けた。温泉・プールを有した宝塚は宝塚歌劇の本拠地となり、全国にその名を知られるようになる。阪急沿線には、遊園地、歌劇場、百貨店など、沿線に住む人々の暮らしを彩る施設が小林の発案で次々に建設された。小林が企業家として阪神間の文化形成に果たした役割はきわめて大きいといえる（同上書、所収、34頁）。
- 22) 坂本勝比古、前掲論文、30頁
- 23) 坂本勝比古、前掲論文、31頁
- 24) 猿渡彬順、前掲論文、131頁
- 25) 坂田清三・土井勉「阪神間の都市構造」（阪急沿線都市研究会編、前掲書、所収）、147頁
- 26) 坂本勝比古、前掲論文、27頁
- 27) 同上論文、30-31頁
- 28) 坂田清三・土井勉、前掲論文、145頁

- 29) 香櫨園は、砂糖商・香野蔵治と株仲間・榎山慶次郎が夙川の西部に広がる丘陵地帯を借り受け、動物舎や奏楽堂、博物館などを建設。阪神電鉄から、資金提供と新駅設置の援助を受けて、明治40（1907）年に開園した。香櫨園という名称は、香野・榎山の両名の姓から一文字ずつとったものと伝えられている。大正2（1913）年、英国系の企業が買収、廃園に至った（橋爪紳也「沿線開発とアミューズメント施設」、「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、所収、222頁）。
- 30) 坂本勝比古、前掲論文、28頁
- 31) フランク・ロイド・ライト（Frank Lloyd Wright, 1867-1959）はアメリカの近代建築家。大正5（1916）年に来日し、帝国ホテルを設計。日本の現代建築にも大きな影響を与える。帝国ホテルは床や天井の高さを変えた空間構成や、煉瓦を使用した独特の装飾が施され、東洋的な美と近代建築が融合した作品となった。
- 32) 阪急百貨店は、昭和4（1929）年、日本最初のターミナル百貨店を大阪・梅田に開業する。
- 33) 小林一三は阪急沿線の観光地開発に力を注いだ。なかでも宝塚新温泉は、開通まもない箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄の宝塚・箕面線）の集客増員を図るため、積極的に開発を進めた観光地である。宝塚周辺で湧き出る「小林の湯」という鉱泉からなるこの温泉は、明治44（1911）年5月、「宝塚新温泉」として開設され、新たな沿線の観光スポットとなった（川辺雅美「宝塚歌劇レビューのはじまり」、「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、所収、213頁）。
- 34) 戸田清子「万国博覧会と産業振興—明治期における『工芸』と工業化をめぐる考察—」奈良県立大学『研究季報』第18巻、第3,4合併号、2008年、27-31頁。
- 35) 新聞社が博覧会を主催するようになるのは明治末期からである。報知新聞社の巡航博覧会や大阪時事新報社の汽車博覧会（いずれも1906年）などがその先駆けであるが、大正期に入ると新聞社と博覧会とのつながりはさらに強まる。大阪記念博覧会（1925年）は、新聞発行部数15,000部達成を記念して大阪毎日新聞社が開催したものであり、また、こども博覧会（1926年）は皇孫御誕生を記念し、東京日日新聞社と大阪毎日新聞社が共同で、東京・京都の2都市で開催したものである。各新聞社の特集紙面による宣伝活動や電鉄会社による割引切符の発行などが集客に結びつき、これらの博覧会は沿線走る電鉄会社にとっても、集客装置として大きな役割を果たした（橋爪紳也監修『日本の博覧会』平凡社、2005年、82-87頁）。
- 36) 橋爪紳也『京阪神モダン生活』創元社、2007年、96頁
- 37) 橋爪紳也「沿線開発とアミューズメント施設」（「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、所収）、225頁

特集 住宅都市の創造

- 38)長谷川里江「ディスプレイってご存じですか？」橋爪紳也監修、前掲書、所収、215頁
- 39)阪急沿線都市研究会編、前掲書、60頁
- 40)小林一三は山梨県出身、慶応義塾大学卒業。三井銀行を経て、明治40（1907）年、箕面有馬電気鉄道（1918年2月、阪神急行電鉄に改称）を設立。土地付住宅の分譲、宝塚唱歌隊（のちの宝塚歌劇団）の上演、ターミナル百貨店の開設、東宝映画設立など、経営多角化戦略を展開し、大成功を収めた。昭和15（1940）年、第二次近衛内閣の商工相を務める。
- 41)当初は宝塚温泉の余興用に、大正2（1913）年、小林一三が少女唱歌隊を組織したのがはじまりである。大正8（1919）年には宝塚音楽歌劇学校が開設され、「清く、正しく、美しく」をモットーに、舞台人養成を目的とした独特の音楽教育が行われる。昭和2（1927）年には、日本初のレビュー「モン・パリ」が人気を呼び、その後も「ベルサイユのばら」など、多くの名舞台とともに、鳳蘭、大地真央、黒木瞳、天海祐希など、華やかなタカラジェンヌを多数生み出す。劇団は、本拠地である宝塚と東京に大劇場をもち、花・月・雪・星・宙組がそれぞれ交替で公演活動を行っている。
- 42)坂本勝比古、前掲論文、43頁
- 43)竹村民郎・鈴木貞美編『関西モダニズム再考』思文閣出版、2008年、14-15頁
- 44)その後も阪神間には、関西学院、神戸女学院、小林聖心、甲南高等女学校、松蔭女子学院、甲陽学院などが次々に創設され、阪神間における私学教育の充実が図られた。
- 45)角野幸博「ホテル文化のさきがけ」（「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、所収）、115-117頁
- 46)河内厚郎『『陰翳礼讃』の都市』阪急沿線都市研究会編、前掲書、2頁
- 47)赤坂憲雄『東西／南北考』岩波新書、2000年、60頁および、赤坂憲雄・内藤正敏・森繁哉『いま、東北は元気だ』東北芸術工科大学・東北文化研究センター、2000年、3頁。

参考文献

- 赤坂憲雄『東西／南北考』岩波新書、2000年
赤坂憲雄・内藤正敏・森繁哉『いま、東北は元気だ』東北芸術工科大学・東北文化研究センター、2000年
石戸信也『神戸レトロコレクションの旅—デザインにみるモダン神戸』神戸新聞総合出版センター、2008年
『神戸百景—川西英が愛した風景』星雲社、2008年
神木哲男・崎山昌廣編著『神戸居留地3/4世紀』神戸新聞総合出版センター、

阪神間モダニズムの形成と地域文化の創造

1993年

川勝平太『日本文明と近代西洋』NHKブックス、1991年
神戸外国人居留地研究会編『神戸と居留地—多文化共生都市の原像—』神戸新聞総合出版センター、2005年

神戸市教育委員会編『近代化遺産—神戸モダニズム探訪』（財）神戸市体育協会、2008年

神戸市立博物館編『川西英展—郷愁の神戸』神戸新聞社、1995年

神戸市立博物館編『神戸・横浜開化物語—居留地返還100周年記念特別展』1999年

崎山昌廣『地域学のすすめ—自治は自知から—』兵庫ジャーナル社、2000年
新修神戸市史編集委員会編『新修 神戸市史—歴史編Ⅳ 近代・現代』神戸市、1994年

新修神戸市史編集委員会編『新修 神戸市史—行政編Ⅱ 暮らしと行政』神戸市、2002年

新修神戸市史編集委員会編『新修 神戸市史—産業経済編Ⅲ 第三次産業』神戸市、2003年

新保博『近代日本経済史—ボックス・ブリタニカのなかの日本的市場経済』創文社、1995年

竹村民郎・鈴木貞美編『関西モダニズム再考』思文閣出版、2008年

谷崎潤一郎『陰翳礼讃』中公文庫、1975年

谷崎潤一郎『細雪』（上・中・下巻）新潮文庫（改版）、1997年

中村隆英『日本経済—その成長と構造』東京大学出版会、1978年

橋爪紳也『京阪神モダン生活』創元社、2007年

阪急沿線都市研究会編『ライフスタイルと都市文化—阪神間モダニズムの光と影』1994年

「阪神間モダニズム」展実行委員会編著『阪神間モダニズム—六甲山麓に花開いた文化、明治末期—昭和15年の軌跡』淡交社、1997年

藤井勇三『神戸の史跡を歩く』神戸新聞総合出版センター、2003年

戸田清子「万国博覧会と産業振興—明治期における『工芸』と工業化をめぐる考察—」奈良県立大学『研究季報』第18巻、第3,4合併号、2008年