

阪神間住宅都市の形成と展開

— 兵庫県芦屋市の事例を中心にして —

神 木 哲 男

I はじめに

六甲山を背にして東は兵庫県西宮市から芦屋市を経て西は神戸市東部一帯までは、一般的に「阪神間」と呼ばれているが、明治以来住宅地として特徴ある発展を遂げてきた。この地域は、江戸時代、尼崎藩領であったが、18世紀半ば以降、沿岸部は酒造や水車絞油業、木綿・菜種栽培の先進地帯として発展していた。この地の商業的發展に目を付けた幕府は、1769(明和6)年、沿岸部(灘目)を収公(幕府領)し、幕末に至っているが、1868(明治元)年の神戸開港を機に大阪・神戸間に存在する住宅適地として着目され、急速に開発が進展した。とくに明治7(1874)年に大阪・神戸間の官営鉄道が開通してからは、まず「阪神間」西部(現神戸市東灘区)の地域が、次いで、2本の私営電気鉄道がこの地を横断して住宅開発が一段と進み、沿岸部から六甲山麓に至るまで、それぞれの地域の歴史的・地理的特徴を反映した住宅地を生み出していったのである。

本稿では、この地域における住宅地の開発が、明治・大正期からどのようにおこなわれてきたのか、芦屋市域のいくつかの事例を紹介しながら、「阪神間」に存在する住宅都市としての特徴を明らかにしたい。

現在の兵庫県芦屋市は、大阪湾に面し、東は兵庫県西宮市に隣接し、西は神戸市東灘区と接している。北は六甲山麓から海岸まで比較的なだらかな斜

特集 住宅都市の創造

面が市域に広がっている。東西約2キロメートル、南北約7.5キロメートル、面積18.57平方キロメートルで、比較的まとまりのよい市域を形成している。しかし、歴史的には六甲山から流下する芦屋川は天井川で、山麓に扇状地を作って乱流し、氾濫を繰り返したため、流域は安定した大規模な農地の開発はおこなわれず、明治以前は沿岸部の一部の地域をのぞいて大きな集落の形成はみられなかった。

すでに述べたように、江戸時代、この地域の三条・津知・芦屋・打出の4カ村は、尼崎藩領に属したが、「明和の上知令」によって、幕府直轄支配地となり、明治4年の廃藩置県で兵庫県に編入され、明治22（1889）年、市制・町村制施行によって4カ村が合併し、精道村となった。その後昭和15（1940）年、精道村単独で、芦屋市に移行し、現在に至っている。したがって、芦屋市域は、沿岸部の埋め立て地を除いて明治22年の精道村の成立以来、その面積は基本的に変動がない（地図1参照）。

明治以降、神戸の開港にともなって大阪・神戸を結ぶ交通の回廊として鉄道・道路などの幹線が集中することとなった。さらに、大阪が工業地帯として発展するにつれ、住環境の悪化と、大阪と貿易港神戸の中間に位置することから、経済人の大阪からのエクソダスが始まり、彼らはこの地域に住宅地を開発し、定住した。彼らは、のちに述べるように、学校を建設したり、購買組合を組織するなど、自らの生活向上のため様々な試みをおこなったのである。のちに芦屋市を構成する地域も次第に住宅地が増加し、住宅都市芦屋の原型が形成されることになった。

戦後もこの歴史的経緯を継承し、昭和25（1950）年、「芦屋国際文化住宅都市建設法」が当時の国会に議員立法として提案され、衆参両院において可決された。これに基づき住民投票がおこなわれ、昭和26年3月、憲法第95条による特定の地方公共団体のみ適用される特別法として同法が公布・施行された。こうして芦屋市は、戦前からの歴史的特徴を戦後も引き継ぎ、周辺都市が持ち得ない政府の法的・経済的支援を得ることになったが、この点についてはのちに詳しく検討したい。



東神戸港

地図1

芦屋市域

国土地理院「西宮」より

Ⅱ 戦前における阪神間住宅都市の形成

明治7（1874）年5月11日、大阪と貿易港神戸を結ぶ官営鉄道が開通し、この鉄道の沿線が、貿易の伸展と大阪の工業都市化による両地域の急激な人口増加を支える住宅地として脚光を浴びる端緒となった。現地名で東は西宮市夙川から西は神戸市御影に至るこの地域は、六甲山麓の南斜面を占め起伏に富み、東部の夙川上流は海岸までの距離が比較的長く、西の御影地域は海岸線に近いという地形の相異はあるが、いずれも階段状の宅地造成に適している。この地域、とくに開港地神戸に近い地域にまず目を付けたのは、神戸の外国人居留地に住む外国商人であった。彼らはこの地や六甲山を別荘地として開発し、日本最初のゴルフ場を設けるなど、この地域を積極的に活用した¹⁾。

官営鉄道は、大阪・神戸間に人口を吸収させることとなり、とくに明治15（1882）年、大阪三軒家に設立された大阪紡績が24時間操業を開始して成功を取めたのを契機に、1890年前後、平野紡績、摂津紡績、尼崎紡績などが設立され、大阪は急速に工業化が進展した。これらの工場群で働く職工人口の急増によって大阪南西部（港区・西成区・住吉区など）には彼らの住居として多くの長屋群が建設された。

一方で、この時期の工業化の進展と相まって階層としての企業家群が形成され、彼らは最初大阪に居住していたが、工場が排出する煤煙の増加など住環境の悪化につれて、彼らの大阪からのエクソダスが始まり、その地として官営鉄道の沿線が選ばれたのである。最初に彼らが定住しはじめたのは神戸に近い住吉駅周辺であった²⁾。明治33（1900）年ころ、朝日新聞創業者・村山龍平は、御影町郡家に数千坪の土地を取得したとされる。つづいて久原鉷業の久原房之助が住吉川の東岸に1万坪をこえる土地に回遊式庭園をもつ邸宅を建設した。そのほか住友銀行支配人・田邊貞吉も住吉村反高林に2千坪をこえる土地を取得し、鈴木馬左也（住友総理事）も御影町郡家に広大な土地を取得している³⁾。本格的な住宅開発は、阿部元太郎（のちの日本住宅株式会社社長）が、住吉村反高林や観音林の村有地を借り受けて借地として

地上権を分譲したことでじまった。これによって住吉村・御影町の宅地化は急速に進展した。

彼らはここに居住すると、みずからの生活の質を高めるため、まず着手したのは教育施設の充実であった。明治44（1911）年、彼らは住吉村反高林の村有林を借り受け、私立甲南幼稚園を開設し、翌年小学校を開校⁴⁾、大正8（1919）年には甲南中学校を開校した。明治末期から大正期にかけて、彼らの子弟が後継者としての教育年齢に達する時期を迎え、子弟の教育問題の解決が重要な課題となった。大正7（1918）年、「高等学校令」が改正され、従来の高等学校が帝国大学予科としての性格を改め、高等普通教育機関となり、公立・私立の設置も認められた。この改正によって従来の官立3年制のナンバースクールに加えて、新潟、山口など地名を冠した官立のネームスクールが設立され、さらに公立・私立の7年制高等学校の設置が可能になった。彼らは、この改正によって大正12（1923）年に7年制の甲南高等学校を設立し、中学校が廃止された。これらの高等学校卒業生は、すべて帝国大学その他の旧制大学に進学することができたのである。これによって財界人の子弟たちが、自ら設立した私立の7年制高等学校を経て旧制大学へ進学する道のひとつが開かれたのである⁵⁾。

さらに、彼らは、地名に因んだ「観音林倶楽部」と称する社交団体を結成し、そのための会館を建設した。ここに移住した人々の親睦を図るのがその目的であるが⁶⁾、彼らが運営する学校その他の施設の建設・運営費をそれぞれの財力に応じて拠出しなければならず、そのためには日頃から情報交換をし、意思疎通を図ることが必要であった。社交クラブはそのための不可欠な装置であり、コミュニティーの核としての機能を果たしたということができよう。

さらに、この地域の開発が進められる契機になったのは、明治38（1905）年、大阪出入橋と神戸三宮を結ぶ阪神電気鉄道の開通であった。この最初の都市間電気軌道は、大阪から海岸に近接して、当時の既存の集落をつないで敷設された。そして早くも明治41（1908）年には、専務取締役・今西林三郎が中心となって「市外居住のすすめ」を発行し、沿線への住宅勧誘をおこなっ

ている。この小冊子のなかで、「抑も健康地即ち養生地なるものは、洋の東西を問はず、南に海を控へ北に山を負ひ居る箇所を最良とすることは一般の定論となつて居る。斯る箇所は冬暖かに夏涼しく、寒暖の差甚だしからざる爲めであつて西宮神戸間は實に此健康地として最良なる要素を具備して居る（中略）住吉魚崎邊より西宮迄は山の手、海濱共に宜しい。（中略）土地は面積廣潤で別荘、住宅、園遊地等好み次第に出来る（後略）」（大阪長谷川病院院長・長谷川清治）と述べられ、住吉・魚崎周辺から西宮にかけての地域が住宅適地として推奨されている⁷⁾。

阪神電鉄は、沿線の住宅地開発だけではなく、その背後の六甲山の別荘開発にも先鞭を付けた。六甲山の特徴の一つは山頂部が平らな「準平原」であることだが、この特徴を生かして山頂部に多くの別荘や保養施設が建設された。六甲山に最初に着目したのは神戸外国人居留地で貿易に従事する外国商人であったが、その後も多数の外国人が別荘を建設するとともに、阪神電鉄が、摩耶ケーブル（大正14年）、六甲ケーブル（昭和7年）など山頂までの交通機関を建設して別荘地の分譲に力を入れ、日本人や企業も保養所を建設し、六甲山は大都市に近接した保養地として定着した。

大正9（1920）年、阪神急行電気鉄道（大正7年、箕面有馬電気軌道を改称）が大阪梅田と神戸上筒井を結ぶ路線を開通させた。周知のように、箕面有馬電気軌道は、小林一三によって明治43（1910）年、大阪梅田・宝塚間と石橋・箕面間を開通させたが、すでにこの時、小林一三は、「如何なる土地を選ぶべきか」、「如何なる家屋に住むべきか」と題するパンフレットを作成して、住宅地の宣伝に乗り出している⁸⁾。冒頭で、「美しき水の都は昔の夢と消えて、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、「もっとも適當なる場所に三十餘萬坪の土地を所有し、自由に諸君の選擇に委し得べきは、各電鐵會社中、獨り當會社あるのみなればなり」、「郊外に居住し日々市内に出でて終日の勤務に腦漿を絞り、疲勞したる身體をその家庭に慰安せんとせらるる諸君は、晨に後庭の鶏鳴に目覺め、夕に前栽の虫聲を楽しみ、新しき手作りの野菜を賞味し、以て田園的趣味ある生活を慾望すべく、從て庭園は廣きを要すべし、家屋の構造、居間、客間の工合、出入

に便に、日當り風通し等、屋内に些かも陰鬱の影を止めざるが如き理想的住宅を要求せらるるや必せり」として、この沿線の池田室町の住宅地経営を電鉄開業と同時に起こっている⁹⁾。この宣伝パンフレットの文言から明らかのように、小林一三は、明治後半から都市部に急増しつつあった金融・商業などの第3次産業従事者、当時の言葉で、「月給取り」をターゲットに、彼の住宅開発をはじめている。それまでの企業のオーナーや有産者を対象にした住宅開発に加えて新興の階層として形成されつつあった中産者層のための住宅開発が付け加わったことになる。

阪神急行電鉄の梅田・神戸間の開通によって六甲山麓から海岸に至る地域に3本の鉄道が敷設されたことになる。阪神電鉄が、海岸線に近い最南端を集落を縫うように路線が走り、阪神急行電鉄は、六甲山麓を長い直線区間で結び¹⁰⁾、官営鉄道が両者の中間地域を走るといふこの地域の交通網のあり方が、この時期以降、それぞれの沿線の宅地開発に違った特徴をあたえることになった¹¹⁾。

大正末期から昭和初期にかけて阪急電鉄・阪神電鉄とも競うように住宅開発に着手し、この地域が住宅地として整備され、人口集中が急速に進むことになる。ここでは、この時期による宅地化の進展について旧芦屋村・打出村と、六麓荘の事例を紹介しておきたい。

第1表 旧芦屋村ほか4カ村・地種変換件数および面積

面積＝坪

	旧三条村		旧津知村		旧芦屋村		旧打出村		合計	
	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積
明37-40	4	349	3	242	37	22,202	32	15,978	76	38,770
明41-43	2	344	1	100	136	70,700	99	51,444	238	132,588
明44-大6	7	1,064	10	1,285	143	19,929	110	20,378	285	42,656
大7-15	18	3,067	23	6,145	533	116,728	247	58,667	821	184,607
合計	31	4,824	37	7,772	849	229,558	503	146,467	1,420	388,621

出典 『新修芦屋市史』 芦屋市 昭和46年、624ページ、表46より作成

特集 住宅都市の創造

第1表は、明治22（1889）年の市制・町村制実施により精道村を構成した旧4カ村別の耕地から住宅地への地種変更件数とその面積（坪）を示したものである（なお、精道村は昭和15（1940）年に単独で芦屋市となった）。明治32（1899）年3月に施行された「耕地整理法」（明治42年に新法施行）によって、耕地から住宅地への地種変換が容易になり、さらにのちに指摘するように、山林原野の地種変換による宅地造成も加わり、住宅地が急増した。とくにこの表から明らかなように、旧芦屋村と旧打出村の増加が大きい。旧芦屋村は現芦屋市の南西部を占め、旧打出村は芦屋村の東に接しており、ともに海岸部を領している。旧芦屋村では明治41～43年にかけて136区画、面積にして7万坪（約23万平方メートル）が地種変換によって宅地化されているが、すでに述べたように、明治38（1905）年に阪神電鉄が開通し、芦屋停留所が設置され、大阪・神戸両都市への通勤が可能となったことが宅地化を加速させたことは間違いないであろう。同様に、旧打出村にも打出駅が開設され、やはりこの時期に地種変換が急増している。さらに、芦屋村については、大正2（1913）年に東海道本線に芦屋駅が開設され、芦屋地域は北部に向かって宅地化が進展した。大正末までに849区画、約23万坪（約76万平方メートル）が地種変換されている。

これに反して、現芦屋市の北部を占める旧三条村は、明治末まではほとんど宅地化がおこなわれず、大正9（1920）年の阪神急行電鉄芦屋川駅の開設を待って、はじめて宅地化が開始されたことがわかる。交通機関の敷設が宅地化の進展に重要な要因になっていることが明らかである。地種変換については、耕地の宅地化が、まず第一にあげられるが、のちに具体的に触れるように、山林や灌漑池なども宅地化の対象として利用されていることも指摘しておきたい。耕地の宅地化がさらに進展する契機になったのは、明治42（1909）年4月に「耕地整理法」が改正され、法人としての耕地整理組合の設立が認められ、地種変換がより容易になり、組織的・大規模な宅地造成が可能になったことである。大正2（1913）年、東海道本線芦屋駅が設置されると、精道村耕地整理組合は、駅周辺を中心に耕地整理をおこない、大規模な宅地化を実現している。旧芦屋村の富農・猿丸又左衛門を組合長として

おこなわれた精道村第二・三・五耕地整理地区の事業は、大正7(1918)年に着工し、大正13、4年に完成しているが、ここでは1ブロック当たり3500坪と規模が大きく、とくに東海道本線芦屋駅北側一帯は、整然とした区画と町並みが形成され、良好な住宅地景観を呈している¹²⁾。また、耕地が宅地化して灌漑池がその役割を失って埋め立てられ、宅地化している例も見られる。芦屋村では、灌漑用池を「附近耕地ノ灌漑用ニ使用シ來リシガ、現今附近耕地ノ大部分住宅敷地トナリ、(中略)土地ノ利用上廢止ノ上、住宅敷地ト」することを村議会で議決している¹³⁾。

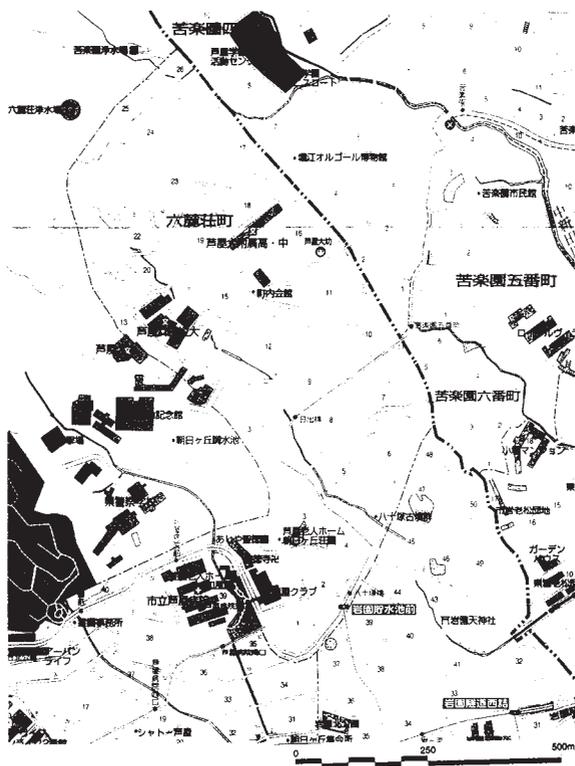
この結果、精道村の産業別人口の比率にも顕著な変化が生じている。大正期の産業別人口は、いうまでもなく、農業を主体とする第1次産業人口が主要な部分を構成し、大正初期では就業人口の半ば以上、大正中期においても3分の1以上を占め、農家戸数も大正期を通じて400~500を維持しているが、昭和期に入って大きな変化が生じている。昭和5(1930)年の「国勢調査報告」によれば、同年の精道村における農業・水産業従事者は就業人口総数の6%にすぎず、第2次産業従事者が20%、残余の70%が第3次産業従事者によって占められている¹⁴⁾。これを受けて農家戸数も147に激減している¹⁵⁾。これらの数字は、大正末期から昭和初期にかけて精道村の住宅都市化が顕著になり、しかも、第3次産業従事者のための住宅地域という、この地域の明治期以来の住宅開発の傾向を一層明確に示したものといえよう。

もっとも、このような地種変換と区画整理がおこなわれたのは、決して精道村に限ったことではない。大都市周辺の農村部では、工業化・都市化の進展に応じて増加する人口を吸収する手段として利用されたのである。ただ、精道村の特徴は、すでに述べたように、従来の資産家層に加えて大阪の工業化と開港都市・神戸の発展によって生み出された新興有産者層、および第3次産業従事者の需要を満たす宅地造成がおこなわれたことである。精道村・御影町・本山村のうち東海道本線より北側地域が、ほぼこの時期に「高級住宅地」としてのイメージを定着させたのである。

また、山林原野の宅地化についても、この時期から急速に進展していることがわかる。たとえば、旧芦屋村では、大正7(1918)年から大正15年迄

特集 住宅都市の創造

の全地種変換件数506件のうち、耕地からの変換が343件、山林原野からの変換が163件で、その割合は32%で、全体のほぼ3分の1を占め、面積では、全面積116,479坪のうち、山林原野が32,664坪で、28%を占めている¹⁶⁾。いずれにしても、耕地とともに、山林原野が積極的に開発されて宅地化が進展していることが読み取れる。この地域の特徴のひとつとして起伏に富んだ階段状の斜面宅地が多いことがあげられるが、これは山地が開発されたことに起因している。この傾向は、精道村を流れる2本の河川、宮川（東部）と芦



地図2 芦屋市部分図

出典：都市地図「芦屋市」昭文社、より

屋川（西部）の平地流域がほぼ開発し尽くされた大正末から昭和初年ごろから加速され、北部の丘陵地帯や山地に開発の手が伸びることになる。その典型が、現市域北東部、西宮市と境を接する地域に開発された六麓荘住宅地である。

昭和4（1929）年、土地区画整理の認可を受け、剣谷国有林の緩傾斜地の払い下げを受けて、大阪の富商内藤為三郎¹⁷⁾と森本喜太郎¹⁸⁾が共同で、株式会社六麓荘を設立し、開発が進められた（地図2参照）。

宅地購入者向けに作成された当時の「六麓荘寫真帳」によれば、「六麓荘ノ位置ハ阪急沿線芦屋川ト夙川中間山麓ニ在リテ、經營地ノ東端ハ苦樂園(西宮市=筆者)ト境ヲ接ス。北、六甲ノ秀嶺ヲ負ヒ、南、眼界廣ク阪神沿線ヲ俯瞰、山海都邑ヲ一眸ニ蒐メ、茅海ヲ隔テ、生駒葛城ノ連峰ヲ望見シ紀淡ノ海峡ヲ眺メ遙ニ紀州、四國、淡路島ヲ遠見ス。地相南面シ緩傾斜ニシテ緑樹青松多ク、池アリ、溪流アリ、又古色ニ鏗タル風流岩石ニ富ミ、風光明媚、空气清新、水清冽、飲料水多量ニシテ最モ理想的住宅ナリ¹⁹⁾」と、その位置の良さを喧伝し、さらに、「六麓荘住宅地案内」のパンフレットでは、「地に空に不安愈々加はる近代都市生活より脱して、一家族を不衛生極まる煤煙と塵埃との中より救はんが爲、健康安住地を求めらるゝ諸賢は、是非理想の住宅地六麓荘を一度御來觀賜はり將來の御良計を策てられん事を切望する次第であります」と、この時期に住環境の悪化が顕著になった都市部からの脱出を奨めている²⁰⁾。

ここで注目すべきは、このパンフレットのなかに、「安全地帯」という見出しで、次の1節が記されていることである。

將來有事の際都會生活には防空の緊切なることを認められ、一面大慘禍をも想像せらるゝに當りて、樹木と自然の地形とによりてカムフラージュせられたる防備地にして、而も産業都市より交通便利な近距離に在る安住地としては眞に理想の六麓荘であります（後略）²¹⁾

この時期、周知のように、まず昭和2（1927）年、金融恐慌によって神戸に本社を置く鈴木商店が倒産し、不況が深刻さを増し、やがて昭和4（1929）年10月のニューヨーク株式市場の大暴落に端を発する世界恐慌に突入する。

特集 住宅都市の創造

昭和6年には、関東軍による柳条湖事件が起こり、日本による中国東北部への武力侵攻がはじまり、満州国の建国から日中全面戦争へ道を開く端緒の時期であった。この時期から日本は準戦時体制に入ることになる。いまだ一般的には顕在化していない防空問題を先取りした形で、たとえ、宣伝材料の一つとして利用したに過ぎないとしても、この住宅地の購入層には、ある種の説得力があったと見ることもできよう。

造成にあたっては、「青松其他の樹木を以て經營地全面を満し、其樹間は躑躅及萩を以て掩ひ且つ寂びたる庭石の散在無數（中略）、道路は全部自動車の通じない處なく、又意匠を凝らせる橋梁（十ヶ所）の架設、遊園地の設備、櫻楓其他の植樹等一段の美觀を添へ一大樂園の情趣」、「上水道は大貯水池を新設し濾過池・配水池を備へ、（中略）下水道は衛生的に絶對遺憾なきを期し、瓦斯は神戸瓦斯會社より供給を受け、電燈・電熱は電話と共に電柱の亂立を避け（中略）地下埋設とし、（中略）道路舗装は莊内道路の幹支線共全部を滑べらぬ粗面コンクリートにて舗装を施し、兩側に緑芝の歩道を設け²²⁾」るなど、当時の先進的な住宅設備と建設技術が投入されている。具体的には、敷地内を流れる山からの湧水を小川として取り込んだり、道路を遮る水路には自動車の通行可能な橋を架けるなど（10カ所）自然の景観を取り込んだデザインが採用されている。その他、運動場、テニスコート・ローラースケー

第2表 六麓莊經營地区画別坪数・坪単価・総額

坪単価・総額=円

区画番号	坪数	坪単価	総額	区画番号	坪数	坪単価	総額
1	942	34	32,028	88	976	52	50,752
6	205	26	5,278	101	405	56	22,680
13	240	49	11,760	118	650	56	36,400
32	344	50	17,200	143	300	53	15,900
49	売約済	63	—	153	119	51	6,069
53	429	45	19,305	164	279	57	15,903
79	573	60	34,380	196	775	46	35,650

出典 六麓莊住宅地案内「經營地地割価格表」より作成。

（注）区画のうち、「売約済」と記載されているものは、「坪数」が記載されていないので、総額は不明である。

ト場・小児プールなどが設けられることになっており、さらに寄贈を受けた茶室を荘内に移築してクラブハウスとして利用している。また、同会社の専用乗合自動車が「阪急芦屋川・省線芦屋駅・阪神國道より六麓荘間に」運行されている。

経営地は全197区画で、第2表は、そのうちいくつかを抜き出したものである。197区画のうち、最大は976坪²³⁾(区画番号88)で、最小は119坪(区画番号153)となっており、両者の坪数にかなりの開きがあることが判明する。最多は300坪台(33区画)で、200坪台(25区画)がこれに次ぎ、以下400坪、500坪の順になっている。坪単価で最高は63円(区画番号49)、最低は26円(区画番号6)、30円台・40円台が中心になっている。総額も5万円を超えるものもあり、最低でも5000円台である。他と比較する十分な資料がないが、たとえば、小林一三が、池田室町に開発した住宅地は、「一番町より十番町、碁盤の目の如く百坪一構にして、大体二階建、五・六室、二・三十坪として土地家屋、庭園施設一式にて、二千五百圓乃至三千圓²⁴⁾」として割賦販売されたが、家屋建設費を除く土地代を2000円と仮定すれば、坪単価20円となり、六麓荘の場合の最低坪単価26円は、かなりの高額であるといえる。さらに、総額は5000円以下のものはなく、六麓荘住宅地は、坪単価においても総額においても群を抜いて高額であることが判明する。購買層がきわめて限られた階層にならざるを得ないことが首肯されよう。その点では、阪神間の住宅地として特異な存在であるといえよう。

最後に、この地域の住宅地の特徴を反映した数字を紹介してこの項を締めくくっておきたい。それは芦屋市では戦前恒常的に女子人口が男子人口を上回っていたという事実である。昭和15(1940)年市制施行当時の男女比は100対106.0であり、さらに114.8(昭和19年)にまで拡大している²⁵⁾。この要因はいくつか考えられるであろうが、その一つは、戦前を通じて、市内の広壮住宅を中心にしてかなりの数の女子使用人(当時の言葉で「女中」と呼ばれていた)が雇用されていたことである。彼女たちは、近郊農村から「行儀見習い」という名目で雇用され、子供の世話、食事の準備、日常の買い物など家事一般を受け持ったのである。一家庭に複数の使用人がいることも稀

ではなかった。昭和19年の数字は、戦争末期の徴兵による男子の一層の減少が加わったものと考えられるが、いずれにしても戦前の芦屋市における女子人口比率の高さは、同市における住宅地の特徴を反映したものと見ることができよう。

Ⅲ 戦後における阪神間住宅都市の展開

精道村は、昭和15(1940)年11月10日、宿願であった市制施行を単独でなし遂げ、芦屋市が誕生したが、その後も一貫して大阪・神戸両都市間に所在する阪神間近距離住宅地として発展してきた。芦屋市もまた太平洋戦争による戦災をうけた²⁶⁾が、戦後もこの住宅都市として際立った特徴は失われていない。

昭和25(1950)年、さらに高度な住宅都市建設のための政策展開をおこなっている。芦屋市は、戦前からの住宅都市の特徴を生かして、「芦屋国際文化住宅都市建設法」と名付けられた憲法第95条の「一の地方公共団体のみに適用される特別法」の制定を目指したのである。計画された当初は、「芦屋国際観光文化住宅都市建設法」と、「観光」の2文字が入っていたと考えられる²⁷⁾。当初の趣旨を記したパンフレットには、「観光芦屋の構想」として、「ヒンターランドとして六甲山系を一環とした芦屋市を、観光特別都市として市街そのものも観光地であり、街全体が海と山を結ぶ一大観光道路化する事が、芦屋に課せられた大観光計画であると考えられる」とし、「国際観光事業一^(ママ)邊到 芦屋市が観光都市として立って行く場合、大部分の来客を外人客を以て占めんとするところに将来の芦屋観光都市の他に比類を見ない一大特色がある」とか、「専ら長期滞在在外人客のためのリゾートたらしめん」とあって、「国際住宅地、ヨットハーバー、ゴルフリンク、国際ホテル、外国人墓地」などの建設が謳われている²⁸⁾。占領下にあった当時の混乱した状況が、ここに紹介した「採択請願書」の文章にも表れているが、戦前からの「阪神間」都市における外国人の居住と来訪の伝統が、このような「外国人一辺倒観光芦屋の構想」を生み出したといえなくもないが、「国際」と「観光」を安易

に結びつけた「観光芦屋の構想」は構想自体が如何にも内容空疎で潰え去るべくして潰え去ったと言えようか。

「芦屋国際文化住宅都市建設法案」が、第9臨時国会に自由・民主・社会各党議員連署で、議員提出法案として提案され、昭和25年12月4日、衆議院で、同6日には参議院で可決、成立した²⁹⁾。憲法の規定に基づいて、翌26年2月11日、住民投票がおこなわれた。当日有権者数23,802、投票総数13,400（投票率56.2%）、賛成10,288、反対2,949、無効163で、賛成が過半数を占め³⁰⁾、これによって、昭和26年3月3日、同法が公布された。

第1条で、「芦屋市が国際文化の立場から見て恵まれた環境にあり、且つ住宅都市としてすぐれた立地条件を有していることにかんがみて、同市を国際文化住宅都市として外国人の居住にも適合するように建設し、外客の誘致、ことにその定住を図り、わが国の文化観光資源の利用開発に資し、もって国際文化の向上と経済復興に寄与すること³¹⁾」が謳われ、同法の目的が明示されているが、これは戦前からの住宅都市としての芦屋市を含む阪神間都市の特徴を追認するものであった。これによって、芦屋市が「住宅」を最重要のコンセプトにした都市建設を推進することが、国の政策としても認められたことになり、全国的にも住宅都市芦屋のイメージが定着したのである。

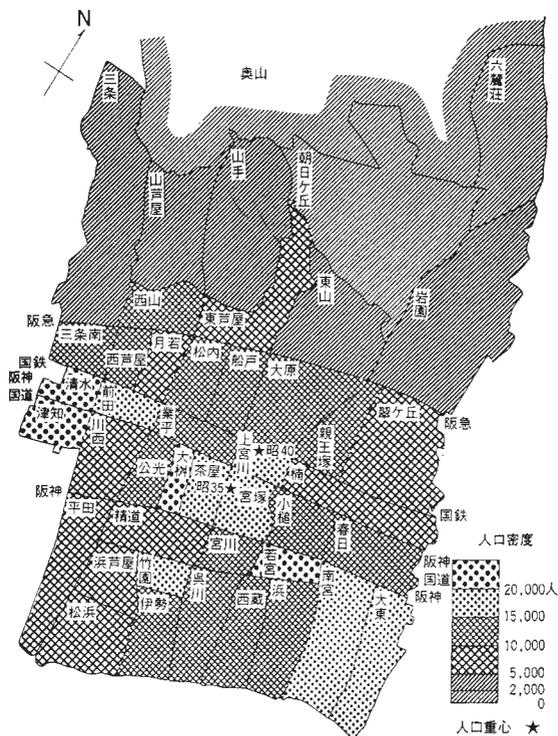
ここでは、まず市内における人口動向について検討したい。前節で述べたように、現芦屋市は、江戸時代の三条・津知・芦屋・打出の4カ村が明治22（1889）年の市制・町村制施行によって合併、精道村となったが、昭和15（1940）年、1村単独で芦屋市に移行し、現在に至っている。したがって、芦屋浜の埋め立てによる若干の増加はあるが、基本的には、明治22年の精道村成立以来ほとんどその面積に変動はない。戦前から耕地の宅地化と、山地の開発によって住宅地の増加が図られてきたのである。しかし、住宅地の造成と人口吸収のあり方は、地域によってかなりの相異が見られ、そのことが芦屋市の住宅都市としての特徴を明確にしていると思われる。

芦屋市の人口は、市域の拡大がないまま、戦前・戦後の一時期をのぞいて増加をつづけてきたので、人口増加は人口密度の増加をもたらしてきた。昭和15年の市制発足当時の人口密度は1平方キロ当たり2610.5人であった

特集 住宅都市の創造

が、昭和20（1945）に2,000人を割ったほかは、27年に3,000人を超え、40年、3,932.5人、45年、4,326.6人を記録している。この数字は、尼崎市（約15,000人）、伊丹市（約4,400人）に次いで兵庫県下第3位である。

しかし、市内各町別にみると、かなりの地域差があることが判明する。地図3は、昭和40（1965）年の市内町別人口密度を示したものである。この時期、市内で最も人口密度が高いのは、市内中央南東寄り阪神電鉄沿線に沿った大槻町で、23,150.1人を記録している。2万人を超える地域は、その他に市域の西部神戸市に隣接する清水町・津知町と中央南東寄り若宮町がある。



地図3 町別人口密度（昭和40年）

出典：『新修芦屋市史』本編 867ページ

20,000～15,000人の人口密度を持つのは、市中央部の上宮川・宮塚・茶屋、市中央西部寄りの前田、市南西部の竹園、市南東部の大東・南宮の7町である。これらの15,000人以上の人口密度をもつ11町は、すべて旧国鉄・東海道本線の以南に属していることに注意しておきたい。15,000～10,000人の地域は、伊勢・呉川などの市南部の地域と市中央部の大原・船戸・松内・西芦屋・三条南などで、主として阪急沿線と旧国鉄に挟まれた地域である。さらに、10,000～5,000人の地域を見ると市東南部の精道・平田・松浜などと、市中央西部の翠ヶ丘・楠などである。阪急沿線以北で、10,000人を超えている西山町は阪急芦屋川駅が所在する地区で商業地域を構成し、5,000人を超えている東芦屋は芦屋川を挟んで西山町に隣接している。この2町を除いて阪急沿線以北の地域はすべて人口密度5,000人以下であり、奥山町の78.6人を除くとしても、岩園・東山・山手・山芦屋・三条の5町が5,000人以下であり、さらに六麓荘・朝日ヶ丘は2,000人以下である。なお、改めて指摘するまでもないが、阪急沿線以南には5,000人以下の町は1町も存在しない³²⁾。

以上、煩をいとわず市内各町毎の人口密度を見てきたが、芦屋市においては、地域によって人口密度に明確な差があることが大きな特徴として指摘されよう。まず俯瞰的にいえば、市域北部から南部にいくにつれて人口密度が高くなっているということである。このことは、宅地開発の経時的变化とも関係しているように思われる。芦屋市にとどまらず、東・西に接する西宮・神戸両市においても、海岸部とそれに続く平野部は、江戸時代から開発が進みかなりの人口集中が見られた地域であり、とくに江戸時代後半には在郷町として発展を遂げていた地域である。すでに述べたように、明治期に入って、まず宅地造成がおこなわれたのは、この地域の耕地の地種変換による宅地化によってであった。明治7年、大阪・神戸間に官営鉄道が敷設され、住吉駅が開設されて、この沿線でまず宅地化が進行したのは住吉村（現神戸市）の反高林や観音林で、ここに大阪から移住してきた財界人が邸宅を構えたのである。やがて沿岸部に最初の電気鉄道＝阪神電気鉄道が開通し、旧精道村に打出と芦屋の二つの停留所が開設され、この両駅をそれぞれ円の中心にして村内の耕地の宅地化が急速に進み、この地域が第一の人口密集地として定着

したのである。そして宅地化は次第に北部に広がりつつ、打出・芦屋停留所の開設後8年、大正2年に東海道本線に芦屋駅が開設されると、さらに宅地化は東海道沿線北部に拡大していったのである。東海道線芦屋駅開設に遅れること7年、大正9年に阪神急行電鉄が北部山手に敷設されると、この沿線以北の山地の宅地化が急速に進行する。しかし、山地の宅地化には、多額の費用がかかり、坪単価・総額ともきわめて高額になり、有産者や高額所得者の住居地として定着することになる。その結果、市内を横断する3本の鉄道線によって見事に色分けされた住宅分布が出来上がったのである。すなわち、最北部の現阪急電鉄北側の低人口密度住宅地、東海道本線両側の中人口密度住宅地、そして沿岸部の阪神電鉄以南の高人口密度住宅地である。こうして旧精道村・芦屋市の住宅都市としての基本デザインが形成されたことになる。その後も芦屋市では、一部の地域を除いて大都市周辺に見られるような地方公共団体（住宅供給公社）・旧住宅公団や不動産会社による大量・大規模な住宅供給は主流とはならず、法人・個人による個別的な住宅建設が行われたのである。

しかし、近年、住民の世帯交代と高齢化によって、広大な邸宅の跡地に集合住宅の建設が見られるようになったり、宅地の分割化が行われるようになり、市は、平成15（2003）年、「芦屋市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例³³⁾」を制定し、それぞれの地域毎に建築物や宅地分割の制限を行っている。たとえば、六麓荘地区の場合は、建築物は1戸建住宅に限られ、建蔽率の最高限度・10分の4（一部は10分の3）、容積率10分の8（一部は10分の6）と決められているが、注目すべきは「建築物の敷地面積の最低限」で、「400平方メートル、ただし、敷地を分割する場合において1敷地に限り360平方メートルを限度に緩和することができる³⁴⁾」と決められており、1区画、原則として400平方メートル以下のものは認められないことである。これは、分譲当時の1区画平均300坪＝約1,000平方メートルと比較すれば、その半分以下の敷地面積となるが、それでも他の地域、たとえば、市域南部に位置する浜風町南地区などにおいては170平方メートルで、地域によっては敷地面積の最低限度を設けていない所もある。

次に、住宅床面積の地域別の変化を見ると、住宅1戸当たりの床面積が40坪（約130平方メートル）以上の地域は、奥山・六麓荘・山手・山芦屋など市域北部に多くみられる。一方、10~20坪の地域は、上宮川・津知・南宮など市域南部に多く³⁵⁾、これらの地域は、すでに述べたように、江戸時代から開かれていた集落で、家屋の密集した塊村や街村の形成が見られた地域であり、歴史的な経過が、この地域に先に見たような人口集中度の高さと、1戸当たりの床面積の相対的狭さをもたらしたものと考えられる。

このように、芦屋市内を各町毎に細かく見れば、町毎の開発の歴史を背負いながら、それぞれ特徴ある住宅地の形成と展開を示しつつ隣接する西宮市・神戸市東部の住宅地とともに、「阪神間住宅地」としてその特徴を共有する地域を形作ってきたのである。芦屋市では、単なる大阪・神戸の増大する産業人口を吸収する場として住宅開発がおこなわれたのではなく、この地域に住居を構えた人たちのキャリアを反映して特徴ある住宅文化を育んできたのである。近年、その特徴を捉え「阪神間モダニズム」と名付けて、研究が進められているが、それは戦前からこの地域に住んだ人たちが定着させてきたライフスタイルそのものであるといえる。

Ⅳ おわりに

明治・大正期を通じて工業化が進展し、関西では大阪・神戸・尼崎・堺などの「阪神工業地帯」が形成され、第2次・第3次産業を含めて多数の労働力需要を生み出した。増加した労働人口のために、この地域に敷設された鉄道の沿線では、官営・私営を問わず、競って住宅地開発がおこなわれ、それぞれ特徴ある住宅地が建設されてきた。その先鞭を付けたのは大阪から移住してきた近代企業の経営者たちであった。彼らは、経済力を背景にこの地域に広大な土地を獲得し豪壮な住宅を建て、道路・橋梁などのインフラを整備し、みずから学校・病院を設立し、購買組合など生活利便のためのさまざまな施設を建設した。彼らの定住を支えた住宅地開発を第1期開発と呼ぶことができよう。この期の開発は、具体的には、大阪・神戸間の官営鉄道・住吉

駅周辺の地域を中心とするもので、地域・規模の点で比較的限定的であり、移住者も少数であったが、この地域を住宅地として最初に選定し、この地域のその後の住宅地開発を特徴づける先導的役割を果たした点で、その歴史的意義は大きい。

明治末から第1次世界大戦後にかけて、重化学工業化の進展など新たな経済分野の拡大による第2次産業従事者と商業・金融をはじめとする第3次産業従事者の急速な増加がもたらされ、彼らのための住宅地開発が新たに沿岸部に敷設された電気鉄道の沿線を中心に活発化した。阪神電鉄・打出・芦屋駅周辺の地域の耕地が地種変換されて多くの宅地が提供された。これによって沿岸部から次第に中央部へ宅地が広がっていったのである。これを第2期開発と呼んでおこう。

第3期は、大正中期に山手に鉄道が開通して、沿線以北の山地が宅地化され時期である。この時期は、経済が一層の拡大を遂げて、その結果、第3次産業の分野が一層の広がりを見せ当該産業分野の従事者が増加するとともに、企業経営者集団＝財界が明確な形で形成されてきた時期でもある。ここでは、触れることができなかったが、この時期以降、阪急電鉄による岡本住宅（現神戸市東灘区）、西宮北口甲風園、阪神電鉄による甲子園を中心とした宅地開発などが見られ、それぞれ特徴ある住宅地が形成された。芦屋市六麓荘住宅については、本論で詳しく触れたが、この時期の最も特徴ある宅地開発として注目されよう。こうして明治後半期から昭和初期にかけて「阪神間」が歴史的経過を経ながら次第に住宅地として開発が進められ、「阪神間住宅都市」として定着するに至った。戦後もこの特徴は基本的に維持され、現在に至っている。しかし、南部に2つの国道が横断し、物流が鉄道からトラックに移行するにつれて、国道沿いの住宅地は騒音と排気ガスに悩まされる事態が発生し、この地域の良好な住環境の維持に大きな障害となった。この状況は、現在も基本的に変わっていない。

高齢化・少子化・人口減少が「阪神間住宅都市」にどのような影響を与えるか、すでにさまざまな面に影響が現れはじめているが、これは今後の課題としたい。

注

- 1) ロンドン生まれの貿易商で長崎グラバー商会を経て、明治4(1871)年来神し、茶の輸出商社を経営したA. H. グルームは、六甲山に別荘を建て、明治36(1903)年、日本最初の9ホールのゴルフコースを完成した。その後六甲山上に多くの外国人が別荘を建て、やがて彼らに倣って別荘を営む日本人も多くなった。
- 2) 当初、官営鉄道の駅は、三ノ宮、住吉、西宮、神崎、大阪の5駅であった。住吉駅は旧菟原郡住吉村に所在するが、住吉村は入会地として六甲山の一部を有しており、明治以降も村有地として維持されていた。
- 3) 甲南学園編『平生鈺三郎ー人と思想ー』学校法人甲南学園、平成11年、46～48ページ。
- 4) 明治44年、田邊貞吉、弘世助太郎、平生鈺三郎ほか11名が設立事務に携わり、住吉村字反高林の村有林約1500坪を無償で借り受け、寄付金を募集し、同年7月甲南幼稚園が園児44名で発足した。翌年4月には甲南小学校が児童数12名で開校した。大正7(1917)年には財団法人の認可を得ている(前掲『平生鈺三郎』、54～55ページ)。
- 5) 大正期に東西で4校の私立7年制高等学校が設立された。武蔵(大正10年)、甲南(同12年)、成蹊(同14年)、成城(同15年)の4校である。
- 6) 明治45(1912)年、田辺貞吉(住友理事)、野村元五郎(野村銀行頭取)などが発起人となり2階建ての倶楽部会館が建設された。会費は普通会員が月額3円、会員中より依頼される維持会員月額10円、婦人会会員1円であった(前掲『平生鈺三郎』、50～51ページ)。
- 7) 坂本勝比古「郊外住宅地の形成」(「阪神間モダニズム」展実行委員会編著『阪神間モダニズムー六甲山麓に花開いた文化、明治末期ー昭和15年の軌跡ー』淡交社、平成9年、所収、28～29ページ)。なお、明治41年、宣伝のために、作詞・大和田建樹、作曲・田村虎蔵で作られた阪神電車唱歌では、この辺りの地域は次のように歌われている。「漁夫が手に釣る魚崎の 次は住吉神さびて 高き御影の仰がるる 心も清き石屋川」。
- 8) 『小林一三全集』第一巻 ダイアモンド社、昭和36年、162～164ページ。
- 9) 同上書、164ページ。
- 10) 小林一三の「逸翁自叙伝」によれば、「(前略) 神戸ゆき急行電鉄の計画は住吉川西堤から一直線に観音林を貫通し、村山邸北庭を横断して現在の御影停車場に至る区間に対し、村山龍平(大阪朝日新聞創業者=筆者)氏から大反対を受けて、この区間を地下道式に変更してほしいといふ申出があった。(中略) 村山翁は隣町の鈴木馬左也翁(住友総理事=筆者)と観音林の武藤山治(鐘淵紡績兵庫支店長=筆者)の両氏を勧誘し、附近一帯の居住者を糾合し、地下鉄に変更の具体的調査とその建設資金増加額を負担する運動を開始し、彼は百万円近い寄付金を調達して、私に会談を申し込んで来たのである。(中略)

村山、鈴木、武藤の三大人と、阪急からは平賀社長と私と五人、彼是三時間余り会談したのである。「清閑なる住吉の別天地に電鉄をひくことすら我々は大反対である。住吉駅から山の手一帯は、阪神間唯一の明媚閑雅なる住宅地として保護すべき仙境である。その中央を横貫して雑騒の俗天地たらしむるより、地下鉄に変更するとせば、どれだけか其住民は喜ぶことであろう。しかも地下鉄に変更する為めに要する建設費の増加の中へ、我々は百万円を寄付せんとするのであるから是非快諾せよ」と言ふのである。(中略) 阪神間に於ける巨頭三大人がこれほど辞を厚うしての申入れに対し、余りに冷淡に看過しては申訳がないと思って現在御覧の如く村山邸の北隣を通過するために、観音林からSカーブの悪線に余儀なく変更したことは、今になって考えると何といふ意気地がなかったであろうと、愚痴らざるを得ないのである」とあって、これが事実とすれば、このエピソードは、当時のこの地域の住宅環境と、新線敷設による新中産階層のための住宅地開発との間のずれが、当時すでに現れていて非常に興味深い(同上書、90～91ページ)。

- 11) この間の経緯については、戸田清子の本誌掲載論文に詳しく論じられているので参照されたい。
- 12) 前掲、『阪神間モダニズム』、40ページ。なお、これらの地所の購入者は、近隣の地主、酒造会社経営者、大阪・神戸の会社経営者、資産家などであったとされる。
- 13) 芦屋市史編集専門委員編『新修芦屋市史』芦屋市役所、昭和46年、626ページ。
- 14) 同上書、875～876ページ。
- 15) 同上書、711ページ。
- 16) 同上書、627ページ。
- 17) 内藤為三郎：大阪船場で生まれ、河南鉄道株式会社社長を経て大阪電気軌道株式会社の重役を務め、あやめ池土地株式会社社長としてあやめ池の土地開発を手がけ、昭和3(1928)年、株式会社六麓荘の社長に就任したが、昭和5年死去。内藤はもっぱら大阪財界と折衝して資金調達に当たったとされている。
- 18) 森本喜太郎：大軌土地、城東電気鉄道、今里土地などの重役を務める。内藤為三郎の死去後、社長に就任。
- 19) 六麓荘町内会編『六麓荘四十年史』六麓荘町内会 昭和61年、19ページ。
- 20) 『芦屋市史』資料編、芦屋市役所、昭和48年、688ページ。
- 21) 同上書、686ページ。
- 22) 同上書、687ページ。
- 23) 「地割価格表」には、全197区画が記載されているが、「売約済」(昭和6年現在、月日不明)と記入されている区画には、坪単価は記載されているが、坪数の記載がないので、正確には最大・最小の区画の坪数は不明である。

- 24) 小林一三「逸翁自叙伝」(『小林一三全集』第一巻、所収、152ページ)。
- 25) 『新修芦屋市史』本編、869ページ。
- 26) 芦屋市は、昭和20(1945)年5月11日から8月6日までに4回にわたって空襲を受けている。罹災者は総人口の約5割、家屋は総戸数の約4割に及んだ(同上書、755～756ページ)。
- 27) 昭和25年7月15日付で猿丸吉左エ衛門市長名で第8臨時国会(7月15日現在開会中)に向けて提出された採択請願書の法案名は、「芦屋国際観光文化住宅都市建設法」となっており、少なくとも第8臨時国会で採択予定の法案には「観光」の文字が入っており、当時の丹原助役も市議会の答弁で、「(前略)芦屋市もご承知の通り小さな地域をもちまして、しかも生産都市でもありません。ただ文化都市、住宅都市として今日まで来た。今後の行き方についても、観光方面を十分取り入れていくということが、芦屋市の最も生きられる道であると考えるのであります、ここに観光都市法案を通過せしめて芦屋市を観光方面に寄与していきたいという考えであります」と述べている(『市議会60年誌』芦屋市、98～99ページ)。
- 28) 「単独法による都市建設とはどんなものか」、3～9ページ。
- 29) 『新修芦屋市史』本編、779～780ページ。
- 30) 広報『あしや』第14号、芦屋市、昭和26年2月20日、3ページ。
- 31) 『新修芦屋市史』本編、781ページ。
- 32) 同上書、866～868ページ。
- 33) 平成14年9月27日制定、同15年1月1日施行。その後各町で決定された段階でその都度条例に付け加えられ、施行された。
- 34) 「六麓荘町地区整備計画区域」平成18年芦屋市告示第164号。
- 35) 『新修芦屋市史』本編、909ページ。

参考文献

- 1) 芦屋市広報誌『広報あしや』第14号 芦屋市 昭和26年2月20日
- 2) 『小林一三全集』第一巻 ダイアモンド社 昭和36年
- 3) 芦屋市史編集委員編『新修芦屋市史』本編 芦屋市役所 昭和46年
- 4) 六麓荘町内会編『六麓荘四十年史』六麓荘町内会 昭和48年
- 5) 芦屋市史編集委員編『新修芦屋市史』資料編二 芦屋市役所 昭和61年
- 6) 神木哲男・崎山昌廣編著『神戸居留地の4分の3世紀』神戸新聞総合出版センター 平成5年
- 7) 「阪神間モダニズム」展実行委員会編著『阪神モダニズムー六甲山麓に花開いた文化 明治末期より昭和15年の軌跡ー』淡交社 平成9年
- 8) 甲南学園編『平生鈇三郎一人と思想ー』学校法人甲南学園 平成11年
- 9) 市議会60年誌編集委員会編『芦屋市議会60年誌』芦屋市議会事務局 平成12年

特集 住宅都市の創造

- 10) 神戸外国人居留地研究会編『神戸と居留地』神戸新聞総合出版センター 平成17年