

鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成*

—阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して—

A Historical Viewpoints of Image Formation of the Suburb Developed by

Hankyu Railway

— Housing and Life-Style in Hanshin area, along Hankyu Line —

土井 勉**・河内厚郎***

By Tsutomu DOI**, Atsurou KAWAUCHI***

Hanshin area, especially the area along Hankyu Line, is considered one of the best residential area image in Kansai district of Japan.

In this study, we have analyzed this positive evaluation of Hanshin area, focusing on the suburb along Hankyu Line, and some projects developed by Hankyu Corporation.

As the result, there were three factors identified in the area along Hankyu Line- good natural environment, human factors (ex. Ichizo Kobayashi, founder of Hankyu Corporation), and development of modern life style. Cultural activities and businesses based on these three factors contributed to establish a good area image of the suburbs.

1. はじめに

今後の都市計画において、都市の個性化はますます重要となり、そのためには、いかなる地域イメージを形成するのが重要な課題となる。

鉄道に関しては、周知のようにK.リンチ¹⁾が都市のイメージを構成する要素の中で、バスに該当すると位置づけている。また篠原は、東京のイメージ骨格形成に果たす山手線・中央線の役割について考察を行い、道路よりも鉄道の方がバスとして強い要素であることを、わが国の都市の際だった特徴であると指摘している²⁾。このように鉄道は地域イメージの形成に大きな役割を果たしていると考えられる。

また、地域イメージを考える場合、地域の区切りとして、都市を単位とするもの³⁾、地形的な拮据りによるもの⁴⁾、あるいは駅前に注目するもの⁵⁾等多くの切り口が存在するが、鉄道あるいは鉄道沿線という地域の捉え方についても重要なものと考えられる。

*keywords; 地域イメージ, 郊外住宅地, 鉄道沿線

**正員, 工修, 阪急電鉄(株)文化・技術研究所 (大阪市北区芝田1丁目16-1, TEL06-373-5346, FAX06-373-5347)

***河内厚郎事務所 (大阪市北区堂島2-1-5, TEL06-345-8271, FAX06-345-8272)

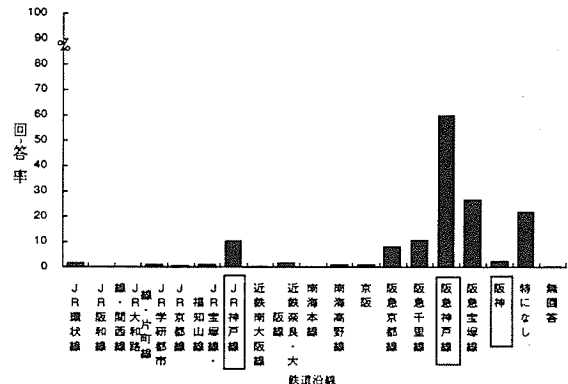


図-1 一度は住んでみたい鉄道沿線^(1),6)

例えば、土井⁶⁾は大阪市を中心に放射状に形成された関西の私鉄沿線の相互比較を通して、行政境界を越えた地域イメージの拮据りを把握し、その構造を考察している。また、木下⁷⁾は同じく関西の主要な鉄道に関するイメージの把握を試み、阪急が最も女性性が高く、一方JRが最も男性性の高い鉄道としてイメージされていることを報告している。

また、図-1は関西の鉄道沿線を対象に「一度は住んでみたい鉄道沿線」を調べたものである⁸⁾。これによると阪急神戸線・宝塚線を望む回答が圧倒的に多

い。ここで阪神電鉄とJR神戸線、阪急神戸線の3線は1.2km程度の範囲で並行しているが、それぞれ異なったイメージを持たれている。このように鉄道あるいは鉄道沿線と言っても、その地域イメージには多様なものがある。

先の本下らの研究では、鉄道のイメージは乗客の持つイメージや、鉄道が連絡する都市の持つイメージ等により形成されていると指摘されている。ここで乗客のイメージや沿線都市のイメージは、鉄道沿線の都市形成の過程に規定されると考えられるため、鉄道敷設と沿線の都市開発の関係について歴史的考察を行うことは、地域イメージの研究を深化させ、個性あふれる都市づくりに取り組むためにも意義があるものと考えられる。

このような視点から本研究では大阪を母都市として、鉄道敷設とともに都市化が進んだ阪神間、その中でも図-1のように特色ある地域イメージを持つ、阪急神戸線沿線を主要な対象地域として、当該地域の都市化が行われた明治末から昭和初期に注目して研究を進めた。具体的には、沿線の住宅地開発と、多様な事業を分析することにより、阪神間・阪急沿線の地域イメージの形成プロセスを都市形成史的視点から考察することを目的とする。

ここで阪神間というのは、大阪市・神戸市に挟まれた芦屋・西宮・伊丹・宝塚の諸都市を中心に神戸市東部や池田市などを含む地域と考えた。

阪神間の都市形成の過程に関する研究では、芦屋市・西宮市等の市史があるが、基本的に自らの行政区域の記述が中心であり、行政境界を越えた鉄道沿線の地域をも捉えたものとはなっていない。一方、阪神・阪急電鉄の社史では、沿線において自ら行った事業について詳細な記述があるが、それらと都市形成の関連との考察は十分になされていない。

本研究で対象とする阪神間は鉄道の敷設とほぼ同時期に、わが国でも最も早く郊外住宅地開発が行われた地域⁹⁾であり(表-1)、郊外住宅地の形成について主に住宅史的あるいは文化史的考察を行った、安田¹⁰⁾や津金澤¹¹⁾らの研究がある。また、本地域を対象として、都市化と電気鉄道の関係について「交通文化圏」という概念から、機械文明がわが国にいかを受容されていったのかを歴史的に考察した竹村のユニークな研究がある¹²⁾。

こうした、既往研究をふまえ、本研究では、都市計画におけるハードな施設整備に加えて、イベント等の各種のソフトな事業も考察の対象とし、地域イメージの形成プロセスに着目して、施設整備効果の歴史的考察の枠組みに新たな展開の要素を加えていることが大きな特徴といえる。

2. 郊外住宅地形成の背景

(1)良好な環境への欲求

大阪市の外縁部には、明治末期から多くの郊外住宅地が生まれた。その背景に、大阪が近代工業都市として成長しつつあったことがあげられる。

例えば、明治後期の大阪市では、「工業生産は1900(明治33)年から1911(明治44)年までに、金額にして3倍に増加した。人口も1902(明治35)年の95万人から、1911年には127万人に膨れ上がり、市に隣接する町村の人口を加えると142万人弱の規模となったのである。大阪は東洋のマンチェスターと称されながら、早晚本家を追い越しかねない勢いであった。」¹³⁾と指摘されるように、急速に工業化が進んでいた。

近代工業の発展と人口増加は、従来の都市空間との歪みを生じ、煤煙による大気汚染などの環境問題の深刻化や、水質の悪化による伝染病の流行がしばしば起こるようになった¹⁴⁾。こうした生活環境の悪化が、大阪市内の人々にとって、都市政策・都市計画への強い要望となり(例えば、1911(明治44)年、大阪市会で都市計画調査会設置要請についての決議がなされている)、また郊外における、より良好な住環境を求める原動力になったと考えられる。

当時の新聞でも郊外住宅地は重要な関心事であり、幾つかの紹介記事が書かれている。例えば1908(明治41)年5月24日付け大阪毎日新聞では2頁全面にわたって「郊外生活」という特集を組み、郊外生活の手引きとして、都市への通勤者数、空家、課税、飲料水、医師の存在、日用品の入手、学校の設置状況等の点から主要な郊外住宅地の紹介を行っている。飲料水を気にする点が、当時の人々の郊外住宅地に対する期待感から、また医療や教育、日常生活についての記事が不安を取り除くために書かれたと考えられる。この記事で、阪神間は大阪神戸間と書かれ「官鉄東海道線あるに加えて阪神電鉄の電車

表一 郊外住宅地開発史

	鉄道敷設と郊外住宅地の形成	郊外住宅地関連事項	都市計画・住宅	関連事項	社会的な動き
1874 年明治 7	☐ 東海道線大阪・神戸間開通				
1890 23					大阪市内コレラ流行
1898 31		エベネザー・ハワード「明日の田園都市」			
1905 38	☐ 阪神電鉄開通(神戸三宮-大阪出入橋) ☐ 住吉村観音林開発(阿部元太郎)			打出浜海水浴場開設	
1907 40	☐ 二楽荘竣工(神戸市東灘区本山) ☐ 佐多愛彦芦屋に別荘	「田園都市」(内務省地方局有志)		鳴尾に関西競馬倶楽部競馬場開設 香櫨園に遊園地開設	大阪市内コレラ流行
1908 41		「市外居住のすゝめ」(阪神電鉄) 大阪毎日新聞「郊外生活」			
1909 42	☐ 西宮で30戸の貸家経営(阪神電鉄)	「如何なる土地を遊ぶべきか 如何なる家屋に住むべきか」 (阪急電鉄)			
1910 43	☐ 箕面有馬電軌開通(阪急電鉄 梅田-宝塚、石橋-箕面) ☐ 池田室町住宅地開発(阪急電鉄) ☐ 鳴尾で70戸借家(阪神電鉄)			箕面動物園開園	大阪市内コレラ流行
1911 44	☐ 桜井住宅地開発(阪急電鉄) ☐ 吉楽園住宅地開発(中村伊三郎) ☐ 御影で19戸分譲(阪神電鉄)		大阪市会で都市計画調査会設置要請の決議	レジャー施設・宝塚新温泉開設	
1913 大正 2	☐ 桜新町の開発(東京信託) ■京成電軌・京王電軌開通	☐ 月刊誌「山容水態」(阪急電鉄)		香櫨園海水浴場開設	
1914 3	■東上鉄道開通	☐ 月刊誌「郊外生活」(阪神電鉄)		宝塚少女歌劇団初公演 吉楽園リウム温泉開設	
1915 4	■武蔵野鉄道(池袋-飯能)開通	■家庭博覧会(上野公園、国民新聞社)			
1916 5		「住宅」創刊 大阪朝日新聞「理想の台所」コンペ	「住宅改良会」設立 「現代都市の研究」 (片岡安)		大阪市内コレラ流行
1917 6	☐ 雲井町・殿山町住宅地開発(大 神中央土地株)				ロシア革命
1918 7	■田園都市株式会社設立 ☐ 甲陽園住宅地開発(甲陽土地株)			宝塚少女歌劇団東京帝國劇場初公演	武者小路実篤「新しき村」
1919 8	☐ 箕面住宅地開発(阪急電鉄) ■小田原電気鉄道開通	■生活改善博覧会(東京教育博物館、文部省)	都市計画法、市街地建築物法の公布	宝塚音楽歌劇学校設立	
1920 9	■大和郷の開発(若崎久弥) ☐ 阪急電鉄神戸線開通	☐ 改良住宅設計展覧会(大阪中央公会堂)			
1921 10	☐ 阪急西宝線(西宮北口-宝塚)開通 ☐ 岡本住宅地開発(阪急電鉄)		住宅組合法制定	遊購買組合誕生	
1922 11	■目白文化村の開発(箱根土地株) ■池上電気鉄道(池上-蒲田)開通 ☐ 阪急西宝線複線開通	☐ 桜ヶ丘住宅改造博覧会(箕面桜ヶ丘、日本建築協会)			
1923 12	☐ 甲東園の開発(阪急電鉄) ☐ 甲子園一帯の開発(阪神電鉄) ■田園調布の開発(田園調布株式会社) ■目黒蒲田電鉄(目黒-蒲田)開通		「住宅問題と都市計画」(関一)	阪急西宮球場開場 谷崎潤一郎苦楽園に転居 キネマ旬報社香櫨園へ	関東大震災
1924 13	☐ 文化村住宅(神戸市東灘区深江) ■大泉学園・小平学園の開発(箱根土地株)			甲子園球場開設 宝塚大劇場開設	
1925 14	■国立学園都市の開発(箱根土地株) ■成城学園の開発(成城学園後援会) ■山手線運転開始			甲子園浜海水浴場開設	
1926 15	■東京横浜電鉄(丸子多摩川-神奈川)開通			小出楢重芦屋へ転居	
1927 昭和 2	☐ 松風山荘住宅地開発				
1928 3	☐ 甲子園住宅地開発(阪神電鉄) ☐ 六麓荘の開発(嵯峨六麓荘)				
1929 4				関西学院西宮市に移転 阪急百貨店開業	

注1)参考文献9、10、17、20)をもとに作成、作製：土井

注2)■は東京、□は関西の出来事

が殆ど5分間隔に、午前4時少し過ぎから午後の12時まで往復し、…中略…尤も今日では日用品の不便、道路の不完全、さては家賃の比較的不廉なために多少一般の移住を妨ぐるの嫌はあるが、大体からいえば、非常に発展しつつある」とされているが、まだ通勤者の住宅地というよりも、別荘地や夏の避暑地にふさわしいとされている。

(2)初期の大阪の郊外住宅地

大阪周辺の郊外住宅地は、もともと別荘地の開発から始まった。「明治の半ば頃船場・島之内の旦那衆の間に、上町の桃山あたりに別荘をつくり、客を招待したり閑日にのんびりすることが流行した」¹⁵⁾というように、富裕層によって比較的環境の良い手近な所で始まった。それが鉄道の開通とともに、さらに環境の良い、天下茶屋・浜寺など大阪南部、あるいは阪神間へと広がっていった。

特に阪神間では、1907(明治40)年に大谷光瑞が現在の神戸市東灘区に二楽荘と名付けた別荘や、当時の大阪府立高等医学校校長の佐多愛彦が芦屋山手に結核予防に良い健康地として別荘(松風山荘住宅地の前身)の建設を行い、人々に注目されるようになってきた。

こうした富裕層の別荘地から、多くの人々が居住する郊外住宅地になったのは、鉄道敷設による都心へのアクセスの改善によるところが大である。中でも阪神間は山側の阪急電鉄からJR西日本、浜側の阪神電鉄まで三本の鉄道があり、大阪郊外の他の地域に比べ、極めて交通条件の恵まれた地域であった。

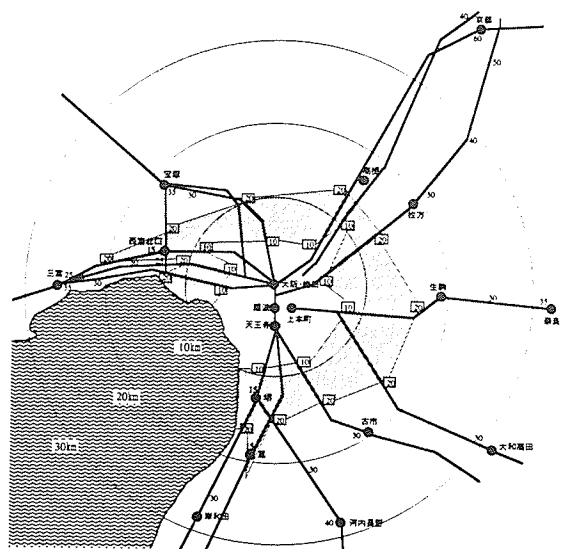
(3)鉄道の敷設と都心アクセスの向上

阪神間の鉄道は、1874(明治7)年に旧国鉄東海道本線が大阪・神戸間で開通したのに始まる。しかし、これは駅数も少なく、実際に都市内の鉄道として機能したものは、1905(明治38)年に大阪出入橋・神戸三宮間の開通を行った阪神電鉄と、1910(明治43)年に宝塚線(梅田・宝塚間)、続いて1920(大正9)年に神戸線(梅田・神戸間)の開通を行った小林一三率いる箕面有馬電気軌道(箕面電車、後に阪神急行電鉄→京阪神急行電鉄→阪急電鉄と改称し、現在に至る。以下全時代を通じ「阪急電鉄」と略称する)の二つの私鉄であった。

特に、梅田・神戸間は阪神・阪急の競合する路線であり、それぞれ特徴を出すことに力を注いだ。曲

線の多い阪神電鉄では「待たずに乗れる阪神電車」というキャッチフレーズでフリークエント・サービスに力を入れた。一方阪急電鉄は、1910(明治43)年の開業当初から、当時珍しかった総括制御運転が可能な高規格な車両の導入などを行っており、神戸線についても、開通当初約60分かかった梅田・神戸(当時は上筒井)間を1930(昭和5)年には運転時間30分の高性能な特急専用列車を走らせ¹⁶⁾、さらに1934(昭和9)年には「大阪ー神戸間ひとまたぎ25分」のキャッチフレーズを打ち出し、スピードアップで注目を集めた。

この結果阪神間は、大阪都心から極めてアクセスのよい地域となった。図-2は1934(昭和9)年当時の大阪市内の各ターミナルから10～20分到達できる各鉄道沿線を示したものである。これを見ても阪神間のアクセスの良さが理解できる。そしてアクセスが向上することにより、従来は別荘の立地が中心



<主要駅間所要時分>

・阪神急行電鉄線	・京阪電気鉄道線
梅田-神戸 25分	天満橋-三條 55分
梅田-宝塚 35分	・阪和電気鉄道線
・阪神電気鉄道線	天王寺-岸和田 23分
梅田-神戸 35分	上本町-奈良 36分
・京阪電気鉄道新阪線	・国鉄東海道本線
天神橋-京阪京都 34分	大阪-京都 58分
天神橋-千里山 19分	大阪-神戸 46分

図-2 1934年関西主要鉄道路線所要時間
[鉄道省編纂汽車時間表(昭和9年12月号)より
作製:抱江]

であった阪神間も、多くの人々が住むことのできる郊外住宅地となる条件が整っていったのである。

3. 阪神間の郊外住宅地形成—阪神と阪急

(1)郊外住宅地の宣伝

両私鉄は郊外住宅地開発を進めるために、輸送サービスの充実に加えて、自ら積極的に郊外住宅地に関する出版物を刊行し、その宣伝を行った。

最初に阪神電鉄が1908（明治41）年に『市外居住のすゝめ』を発行し、大阪の医師たちによる「田園生活は保健の最良法なり」など郊外生活の健康への効用を紹介し、同時に郊外居住で不安材料とされる日常生活の利便性について阪神沿線は「一の欠点なく、常住地として最も適当」¹⁷⁾としている。また、園芸の普及を中心に郊外生活をいかに趣味豊かに楽しむかをテーマに1914（大正3）年1月から、翌年11月まで月刊誌『郊外生活』も発行している。

一方、阪急電鉄でも宣伝を重視し、電車開通と池田室町の住宅地販売の前年にあたる、1909（明治42）年秋に早くも沿線住宅地案内パンフレット『如何なる土地を選ぶべきか／如何なる家屋に住むべきか』を発行している。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！出産率10人に対して死亡率11人強に当

たる大阪市民の衛生状態に注意する諸君は、慄然として都会生活の心細きを感じ給うべし。同時に田園趣味に富める楽しき郊外生活を懐うの念や切なるべし。」¹⁸⁾と、大阪市内の環境悪化に対して郊外生活をアピールしている。

ここで、池田室町の住宅地を模範的郊外生活の地として紹介し、その有利さを表-2のように強調している。この中で環境に関しては水質と景観が取り上げられているが、それよりも学校、病院、物資の入手、店舗や交通アクセス、道路や植栽など「住み心地」に関する事柄が多くあげられている。郊外住宅地＝健康という理念と共に、実際に住むに当たって気がかりな点の説明がなされているのである。

さらに1913（大正2）年7月から、少なくとも1916（大正5）年9月までの期間¹⁹⁾月刊誌『山水水態』の発行を行っている。ここでは郊外住宅地の効用だけでなく、後述するように販売方法などについても詳述されている。

(2)阪神・阪急の郊外住宅地開発

郊外居住の宣伝を積極的に行っていたが、阪神電鉄自らの住宅供給は表-1に示したように1909（明治42）年から1911（明治44）年の3年間、しかも小規模な借家と分譲住宅合わせて約120戸程度で、本格的なものは1928（昭和3）年の甲子園住宅地開発まで見あたらない。

一方、阪急電鉄の場合開業以前から住宅地販売には力を注ぎ、池田室町（270戸）、桜井（241戸）以降も次々と住宅地の分譲を行っている。

この様に阪神・阪急の郊外住宅地開発の取り組みの姿勢には大きな差があった。これは阪神と阪急とでは沿線の開発ポテンシャルに大きな差があったことにも関係すると考えられる。先行した阪神電鉄の路線は、多くの乗客利用が見込める既存の集落を結ぶものであった。一方の阪急電鉄の場合は、後発であったために既成の大きな集落からはずれ、乗客需要を多く見込める路線を取ることができなかった。そのため阪急では住宅開発地によって鉄道経営を支えなければならず、積極的な住宅地の開発が行われたのである。

その後阪神間における浜側の阪神沿線と山側の阪急沿線は、それぞれのロケーションから工業的土地利用と住宅地に変容していったが、こうした郊外住

表-2 模範的郊外生活
[文献18)より、作製；土井]

天与の恩恵	物資の供給自由なること 完全なる学校病院の存在せること 電信電話の便あること 気候風景共に住むること 水質良好なること 大阪まで電車の時間僅かに23分なること 電車賃の安きこと 全線の中央に位せるが故に沿道の各所遊覧場に出遊自在なること
人為的設備	完全なる道路を設け両側に樹木を植ゆること 一戸建の家屋を建築すること 庭園を広くすること 電灯の設備あること 溝渠下水等衛生的設備を十分ならしむること 会社直営の購買組合を設け、物資の供給を廉売ならしむること 娯楽機関として倶楽部を新築し、玉突台其他の設備を完全ならしむること 公園及花樹園を設け花弁盆栽園芸趣味を普及ならしむること 床屋、西洋洗濯等日常必要な店舗を設置せしむること

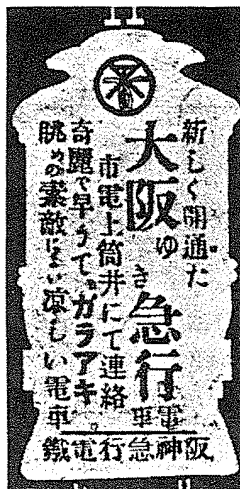


図-3 阪急神戸線開通時の新聞広告〔文献18〕より

宅地に対する取り組みの姿勢の違いも沿線の地域イメージ形成に影響を与えたと考えられる。

4 阪急電鉄の郊外住宅地開発

(1) 阪急沿線の大規模な開発ポテンシャル

先にも述べたように阪急電鉄の沿線は、乗客需要を多く見込める路線ではなかった。図-3は、1920（大正9）年神戸線開通時の新聞広告である。ここには「新しく開

通した神戸行き急行電車、綺麗で早うて、ガラアキ、眺めの素敵により涼しい電車」と書かれている。人家の少ない山際に敷設されたので、海も山も眺めることができ「眺めの素敵により」電車で、線形も直線が多くであり「早」かったが、「ガラアキ」でもあった。

このため、阪急電鉄では乗客を増やすために数多くの事業を行っている。その主なものが住宅地の開発であり、イベント事業の実施であった。特に住宅地の開発は、沿線周辺に既成の集落がないために、かえって大規模な開発が可能となったのである。

もともと阪急電鉄の路線は開業当初から、沿線人口が少なく、わずかな遊覧客が乗客として期待できる程度であった。そこで、安定した定期乗客を創出するために、鉄道敷設以前から沿線の土地を購入し、住宅地開発を計画していた。運輸収入により電鉄の経営が成り立つまで、土地・家屋の販売により経営を支えることを意図したのである²⁰⁾。その結果生まれたのが、1910（明治43）年、鉄道開通と同時に、わが国でも最初に住宅地の割賦販売を行ったことで有名な池田室町の郊外住宅地（総面積約8.9ha）であり、それ以降桜井、箕面と各駅付近に同様の計画にもとづき郊外住宅地が建設された。

神戸線沿線でも同様に、岡本、甲東園、西宮北口、園田等の住宅地開発を行っている。さらに阪急電鉄だけでなく、大規模な開発ポテンシャルを活か

して、土地会社による開発や耕地整理・土地区画整理事業も盛んに行われた²¹⁾。開発当初から電気・電話線を埋設し、環境保全のため町内会則で地区計画的な制約事項を設けて高級住宅地として有名な芦屋市の六麓荘も1928（昭和3）年に株式会社六麓荘によって開発されたものである。これらの住宅地開発の多くは、鉄道会社・民間土地会社などの民間主導によるものであった。

こうした住宅地の多くが、1区画100坪（330m²）を越え、六麓荘など300坪（1,000m²）以上の宅地が並ぶところも珍しくなかった。小林は、御影石などの石垣と大きな生け垣に囲まれた宅地が、豊かな水の流れる水路や木立の緑につつまれた道のなかに続いている風景が、住宅地としてのレベルの高さを示しており、阪神間の住宅地の特徴であると指摘している²²⁾。



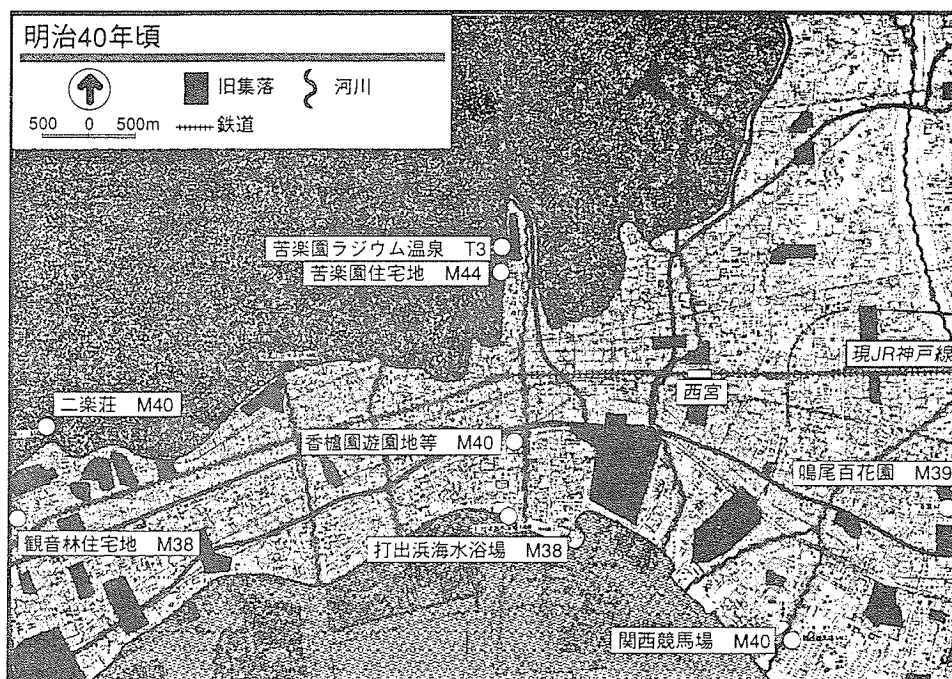
写真-1 神戸市東灘区御影の住宅地
〔撮影：土井、1993年〕

このような住宅地開発が、さらに阪急沿線を良好な住宅地としてのイメージ形成に寄与していったのである。

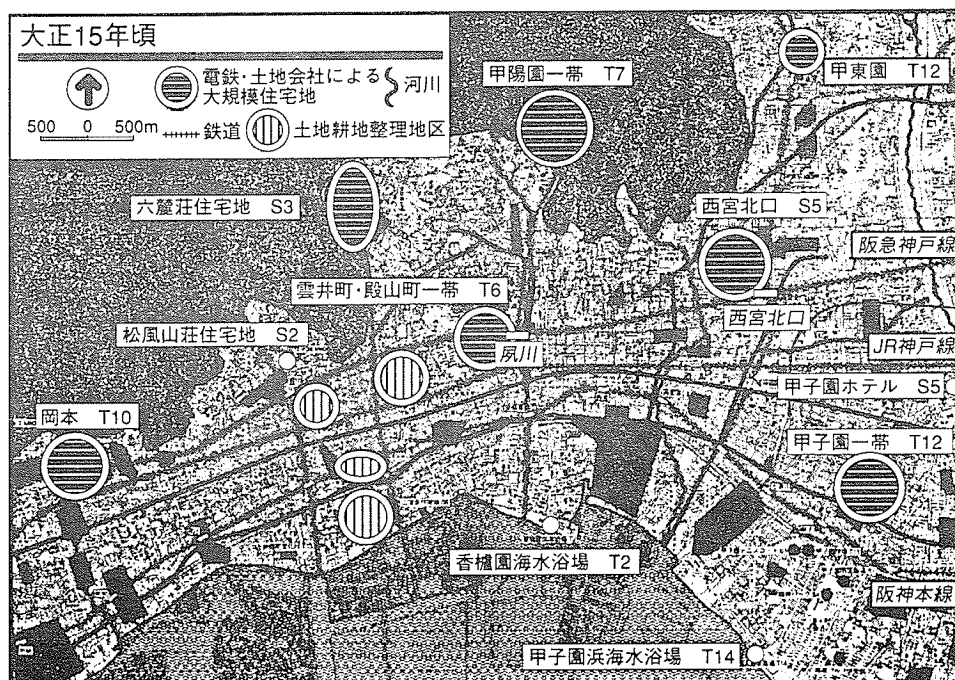
その結果図-4のように、私鉄開通前は、主に海岸沿いと街道沿いに集落が形成されていた（図-4（A））が、私鉄開通以降になると、阪急沿線から山際にかけて大規模な住宅地の開発が進行し、山際線が北に後退していったのである（図-4（B））。

(2) 郊外住宅地のイメージ形成

阪急では、電車の旅客誘致を促し、郊外居住を勧め住宅地販売を行うために月刊誌『山容水態』の発行を行っている（写真-2）。これは、現在の企業PR誌的内容のもので、行楽やイベント案内など沿線紹介の記事や宝塚歌劇の第1回公演に関する「婚礼博



図一4(A)（明治40年）阪神間の開発過程（陸地測量部二万分一地形図を元に加筆）【作製：抱江】



図一4(B)（大正15年）阪神間の開発過程（陸地測量部二万分一地形図を元に加筆）【作製：抱江】



写真-2 雑誌「山容水態」表紙
〔(財)阪急学園池田文庫所収〕

覧会と少女歌劇団の公演」（1914年3月号）なども掲載されている。

また、「郊外散歩と身体に及ぼす感作」（1913年11月号）等の郊外生活の勧めとでも言える記事もあるが、最も多くの頁を割いている

のが郊外生活のメリットを説くことと連動して、郊外住宅地の購入をすすめる記事である。「郊外生活の福音・僅か12円の月賦で買える一破天荒の郊外住宅と土地」（創刊号、1913年7月号）ではセンネットの『田園都市』を引用しながらも、大阪の借家の家賃より安い月賦で住宅が入手できると説き、「豊中新市街地」（1914年3月号）では住宅地案内の記事を掲載し、「計算上から見た郊外居住／毎月苦心せず家を購う法一殊に俸給生活の人々の為に」（1914年5月号）等の記事でいかに有利に住宅を入手できるのかについて説明している。これらの見出しでわかるように、郊外住宅地の販売相手は、月賦で購入を行う「俸給生活」者（サラリーマン）を中心としたものとなっている。

サラリーマンの生活スタイルは基本的に職住分離であり、郊外住宅地では主婦と子供の生活が中心であった。そこで、「山容水態」では、月賦販売の記事と並んで、主に郊外住宅地で長時間過ごす、女性に的を絞った記事が次第に増えてくる。例えば「田園生活の幼児に及ぼした感化」（1914年6月号）、「理想の子供室」（1915年4月号）、「理想の台所」（1916年5月号）などの記事である。住宅地で長時間過ごす主婦の発言が、住宅購入に及ぼす影響に次第に気づいていったことが想像される。

このような雑誌の記事や、先に見た大阪毎日新聞の記事などのメディアによる情報により、郊外住宅地とは環境の悪い都心を離れ、郊外の良い空気・水、緑と陽当たりの恵まれた環境の中で、庭付きの戸建住宅で文化的な生活を行うというイメージが形成されていったものと考えられる。この点で、職住の両機能が備わったイギリスなどの田園都市とは明

らかに異なったものとなっている。

(3) 小林一三の郊外住宅地開発思想

阪急電鉄はここで述べたように、わが国でも最も早く郊外住宅地の分譲を行ってきた。これは小林一三が住宅地販売の方法として、多くの人々が購入しやすいように、俸給生活者の給料を計算して、月賦販売を考えたからであった。

最初に販売された池田室町の住宅地では、開発地を一番町から十番町に分け、グリッドパターンに街区が形成され、一宅地約100坪で二階建の住宅がついて総額2,500円から3,000円、頭金を2割、残金を10年間の割賦として、24円の月賦で販売するものであった（図-5）。次いで販売された桜井住宅地では、50～60坪の宅地に二階建住宅がついて1,200円であり、頭金200円で10年間の割賦にして毎月の支払いを12円としている。これが、『山容水態』に「僅か12円の月賦で買える」と紹介された住宅地である。

当時の高等文官試験合格者の初任給が70円、小学校教員の初任給は12～20円²³⁾であり、池田室町はかなり高級な住宅地、桜井はそれに較べると一般向けの価格設定であったと考えられる。

阪急電鉄は、これ以降も数多くの郊外住宅地の開発を行っている。中でもユニークなものに石橋温室村住宅地（1932年）や伊丹養鶏村住宅地（1933年）がある。これは、住宅地販売を行うだけでなく、沿線に生産を起こし、その産物を直接阪急百貨店が引き受けて販売し、沿線の人々と共存共栄するという小林の理念に基づいた住宅経営の試みであった²⁴⁾。

郊外住宅地の開発について小林は「池田室町の住宅地は…（中略）…売り出すと殆ど全部売れたの

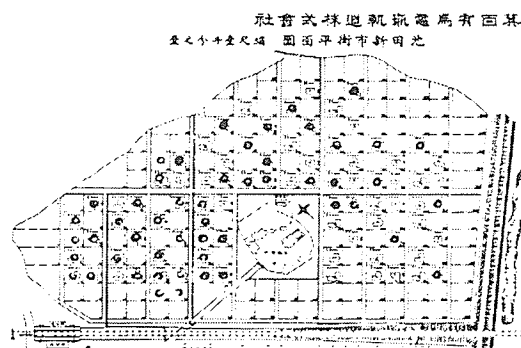


図-5 池田室町住宅地
〔(財)阪急学園池田文庫所収〕

で、順次豊中、桜井その他停留所付近に小規模の住宅経営を続行して、ここに阪急沿線は理想の住宅地として現在に至ったのであるが、成功ばかりではない、失敗したことも沢山にあった。」²⁵⁾と述べ、失敗の事例として購買組合と倶楽部の設置、住宅地設計計画では池田室町では地均しに多額の費用を必要としたが、最終地点の下水のはけ口を起点に道路の縦断勾配を算出し、宅地は現形のまま道路だけを切り下げて設計すれば、造成費が安くできることがわからなかったこと、買い手のつきにくい純西洋館の販売などの点をあげている。

この経験の蓄積と実績を買われ、田園調布の開発にも小林が係わるようになった。1918（大正7）年に設立された「田園都市株式会社」では、小林による、絶対に名を出さない、報酬は一切受けない、現在の社業に影響を与えないように、毎週日曜日に東京へ行くという三つの条件のもとで住宅地開発の指導を受け、例えば整地について雑壇式を変更して、自然の起伏を活用するよう修正を行っている²⁶⁾。

こうして、小林の考えた郊外住宅地の開発は広く一般化され、現在に至るまで、わが国の住宅地開発の基本的なフレームとなったのである。また、郊外住宅地を先駆的に開発した結果、阪急沿線の住宅地は、小林が述べたように、「理想の住宅地」というイメージをもたれるようになったのである。

5 住宅地開発以外の沿線の事業

定期的利用客の増加を意図した住宅地開発以外にも、乗客の増加を図るため、多くの事業が行われた。そしてこれらも、阪急沿線の地域イメージの形成に大きな役割を果たしたのである。

(1) テマパークの開設

開業時の阪急電鉄では、旅客誘致のために1910（明治43）年に、当時沿線で最も高名な行楽地である箕面公園に動物園を開園、翌年には宝塚新温泉の営業を開始した。箕面の動物園は開業後数年で、維持管理の負担と箕面公園を俗化させないためという理由から閉鎖し、全面的に宝塚に移転している。

宝塚新温泉は当初はひなびた温泉地であったが、次第に諸施設を充実し、1912（明治45）年には洋食堂・演舞場・わが国初の室内プールなどの施設を持つパラダイスが開設され一大テーマパークとなるた

めの基礎が形成された。1926（大正15）年には、温泉旅館でなく、テーマパークにふさわしくリゾートタイプの洋風ホテルとして宝塚ホテルも開設され、この地域のランドマークとなった。

また、1937（昭和12）年には西宮球場も開設され、野球や博覧会など各種のイベントに利用されることになった。

阪神電鉄も、開業以降、六甲山の開発、鳴尾運動場の開設、香櫨園浜の海水浴場の整備などを行っていた。しかし1913（大正2）年の営業報告書で「娯楽設備ノ経営ハ動モスレバ損失ヲ招クノ恐アルノミナラズ不景氣ノ時ニ際シテハ其打撃ヲ蒙ルコト最モ大ナルモノアリ…（中略）…沿道各部落ノ發達ニ努力シ不変的乗客ノ増加ヲ圖リ營業ノ基礎ヲシテ倍々鞏固ナラシメントス」²⁷⁾とあり、定期券利用等の安定した運賃収入の確保を重視し、娯楽施設等に対する経営姿勢は阪急電鉄に較べ、消極的であった。

しかし、その後は兵庫県による武庫川改修事業で生まれた廃川敷地を買収し、1924（大正13）年の甲子園球場の開場を始め、その周辺の開発を積極的に行った。さらに、1930（昭和5）年には西の帝国ホテルと呼ばれた甲子園ホテルも開業し、阪神間の地域イメージ形成に大いに寄与することとなった。

(2) イベントの開催

鉄道各社は旅客誘致を目的に、単独あるいは新聞社などと共催で、博覧会・花火大会・飛行大会・スポーツ大会など数多くのイベントを開催している。

阪急電鉄の開業当初のイベントを表-3に、示す。この中で、1914（大正3）年の「婚礼博覧会」の余興として登場したのが宝塚少女歌劇（現在の宝塚歌劇団）であった。これは人気を集め、1915（大正4）年の入場者26万人が、1918（大正7）年には43万人にも増加している²⁸⁾。また、早くも1918（大正7）年には東京帝国劇場で初公演を行っている。さらに1938（昭和13）年にはヨーロッパ公演、翌年にはアメリ

表-3 阪急電鉄初期イベント
【文献20）より、作製：土井】

開催	時期	催物名	場所
1911	明治44年	山林子供博覧会	箕面動物園
1913	大正 2年	婦人博覧会	宝塚新温泉
1914	3年	婚礼博覧会	宝塚新温泉
1915	4年	家庭博覧会	宝塚新温泉
1916	5年	芝居博覧会	宝塚新温泉

カ公演を行い、次第にその知名度を上げていった。

宝塚歌劇の育成についても小林の影響は大きく、「大劇場主義」と「新国民劇の創成」の二点を提唱している²⁹⁾。大劇場主義とは、いい芝居を、低料金で多くの人々に見せることであり、実際に1924（大正13）年には定員4,000人の宝塚大劇場の開設、また1934（昭和9）年には東京宝塚劇場の開設も行っている。「新国民劇の創成」とは、歌と台詞と舞いを組み合わせ、新時代の感覚と装飾を織り込んだ歌舞伎と説明され³⁰⁾、歌劇を目指す教育機関として、1919（大正8）年に宝塚音楽歌劇学校（現在の学校法人宝塚音楽学校）の創立も行っている。宝塚歌劇団は、こうした明確なコンセプトのもとで育成され、わが国の演劇界に独自の位置を占めるようになった。

この宝塚歌劇団の誕生と成長は、宝塚や阪神間の地名を有名にただけでなく、この地に対する、華やかな地域イメージの形成にも大きな役割を果たすものとなった。

また、西宮球場（1937（昭和12）年開設）でも野球などのスポーツの他に、大東亜建設博覧会（1939（昭和14）年）など博覧会の開催も行われている。時代は下るが、1946（昭和21）年の第1回国民体育大会の開会式場、1950（昭和25）年には、戦後における最初の本格的博覧会といわれる「アメリカ博覧会」もここで開催されている。

さらに、直接阪急と関係はないが、関西における郊外住宅運動において大きな役割を果たしたイベントに、1922（大正11）年に日本建築協会の主催で阪急沿線箕面桜ヶ丘で開催された「桜ヶ丘住宅改造博覧会」がある。25戸の住宅が出品され、明治30年代以降の生活改善・住宅改良運動の成果が集約されたものであり、モダンでスマートな中流住宅の理想像を提示したものであった³¹⁾。こうしたイベントと出展作品がお手本となって、グレードの高い住宅が沿線に建設され、阪急沿線はさらに、理想の郊外住宅地という地域イメージが形成されたと考えられる。

(3)学校の誘致

住宅地以外にも定期的な乗客が見込めるものに学校・大学の誘致がある。

阪急電鉄が直接関与した学校の移転誘致に、神戸市原田から西宮市上ヶ原へ移転した関西学院がある。大正末期に大学への昇格を意図していた関西学

院では、原田のキャンパスでは手狭なために、移転先を探していた。その結果、西宮市甲東園の西にある上ヶ原が最適であると判断された。

1926（大正15）年関西学院から移転の相談を受けた小林は、当時の年間運賃収入が590万円であったが、原田の校地8.3haと校舎を320万円で買い取り、阪急電鉄が既に売買契約を行っていた上ヶ原の用地約23haを学院に譲渡するという決断を行なった。³²⁾ この結果、関西学院は移転用地・建物に加えて、大学開設の費用を得ることになったのである。

移転は1929（昭和4）年に完了し、甲山を背景に、W.M.ヴォーリズ設計のスパニッシュ様式の白い壁、小さな軒の出、スペイン瓦の建物が並ぶキャンパスが完成した（写真-2）。この関西学院の移転に引きずられるように、1934（昭和9）年には神戸女学院が、神戸市内から西宮市岡田山に移転した。やはり、ヴォーリズの設計によるスパニッシュ様式の建物が並び、美しいキャンパスが完成した。



写真-3 関西学院キャンパス
[撮影：三木、1993年]

なお、阪神間には多くのスパニッシュ様式の建物が集積している。これは地面が風化花崗岩で明るく白い点から発想されていることを藤森は指摘している³³⁾。白っぽい地面と松の緑という阪神間の風土にスパニッシュ様式の建物が調和して独特の美しい景観が形成されたのである。

こうして学校・大学の集積も行われ、文教住宅都市西宮の基盤が形成されたのである。また関西学院や神戸女学院のような中流子女教育の施設立地により、中流の人々の居住も促進された。

(4)ターミナル百貨店の誕生

1920（大正9）年、阪急神戸線の開通後、ターミナル駅である梅田に5階建のビルが建てられた。次第に増加してきた乗客を対象として、雑誌・雑貨・食料品などを販売する白木屋に、このビルの1階を貸し、

2階には直営食堂を開設した。その後、1925（大正14）年4月白木屋との賃貸期が満了したことと、ビル1階を新たに駅出入口にするため、賃貸契約の解約を行い、替わって2・3階合計530m²に直営の売店、4・5階に食堂を開設した。これが、次第に成長し阪急マーケットとなり、1929（昭和4）年には地上8階地下2階、延床面積10,000m²を超える阪急百貨店が誕生した³⁴⁾。阪急百貨店は駅を利用する大量の乗降客、特に郊外居住者に対して、新しい都市的消費空間を提供し人気を博した。

百貨店は三越や大丸に代表されるように、その前身は呉服商などの商業者であり、繁華街で開設された。一方、阪急百貨店は初のターミナル百貨店であり、初の電鉄資本による百貨店であった。この成功に影響され、1931（昭和6）年東武鉄道は浅草にビルを建て松屋に賃貸、1932（昭和7）年に南海鉄道が難波駅ビルを高島屋に賃貸、1934（昭和9）年には東横電鉄が渋谷に百貨店を開業するなど多くのターミナル百貨店が生まれていった。

こうした諸々の試みを行い、乗客の誘致に努力を行った結果、図-6に見るように次第に乗客数は伸び、1935（昭和10）年には阪急電鉄の年間輸送人員は約6千万人、開業時の16倍もの増加となった。

また、ここで述べた郊外住宅地の開発、テーマ

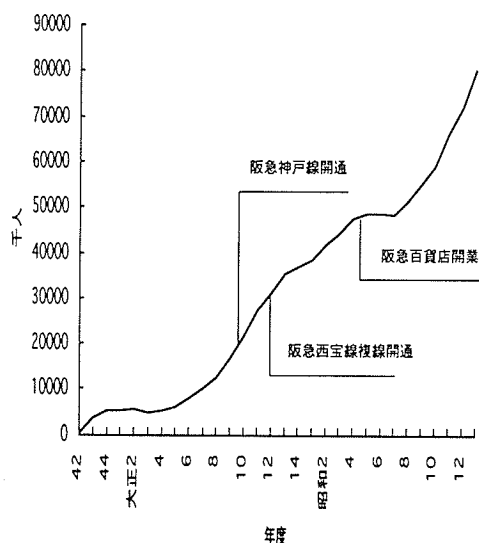


図-6 阪急電鉄の乗客数の推移
[文献20)より、作製：土井]

パークの設置、イベントの開催、学校の誘致等は現在に至るまで鉄道会社が行なう事業メニューの基本であり、それがこの時代に出揃ったのである。

5. まとめ—生活文化の展開—

ここで見たように、阪神間は鉄道敷設とともに、良好な郊外住宅地としての条件が整えられたが、阪神沿線と阪急沿線とでは、その路線の位置による開発ポテンシャルと、鉄道会社の事業に対する姿勢の差により、都市形成の方向に違いが生じた。

阪神間のなかでも、阪急沿線には数多くの良好な住宅地が集積した。また住宅地以外にもタカラヅカの誕生、学校の移転など多彩な事業が展開され、小林一三の言う「理想の住宅地」が形成されていった。そこに多くの人々が集まり、多様な活動が行われたことが、また阪神間の地域イメージの形成に寄与することとなった。これが乗客のイメージや、鉄道の連絡する地域のイメージと重なり図-1のような地域イメージが形成されたと考えられる。

さらに、阪神間に人々が集まったという点では、1923（大正12）年に関東大震災が起こった影響がある。震災による難を避けて、東京から映画雑誌のキネマ旬報社は香榎園に、谷崎潤一郎は苦楽園へと、阪神間に拠点を移す人々が生まれたのである。

特に、谷崎潤一郎は、この地を大いに気に入り、阪神間を主要な舞台にした長編小説『細雪』を1943（昭和18）年から1948（昭和23）年にかけて書いている。ここで、話の中心となる蒔岡家の本家は大阪の谷町九丁目、分家は阪急電鉄芦屋川駅付近にあ



写真-4 阪急芦屋川駅からの風景（正面の建築物はF.L.ライト設計の旧山邑邸）
[撮影：三木、1993年]

り、自宅からタクシーで芦屋川駅まで行き、神戸のホテルで食事を行うなど、当時の郊外住宅地を舞台にした描写が随所に出てくる。こうしたことも阪急沿線を「理想の住宅地」とするイメージ形成に大いに寄与したものと考えられる。

この他、阪急沿線だけでなく阪神間における文化活動として、美術の小出楢重、先に述べたヴォーリスだけでなく、F.L.ライト設計による山邑邸やライトの弟子にあたる遠藤新設計の甲子園ホテルなどランドマーク的建築物、1933（昭和8）年に芦屋で創刊された婦人雑誌『ファッション』の存在などがあげられる。また1921（大正10）年には社会運動家の賀川豊彦らにより、都市生活と農業生産の連携を意図して灘購買組合（わが国最大の地域生協であるのコープこうべの前身）も誕生している。こうした近代的な生活文化の形成期と阪急沿線の都市形成とが、ほぼ同時期に進んでいったこともまた、地域イメージ形成には寄与したものと考えられる。

通常はこうした文化的な活動や生活の姿をとらえて、阪急沿線の良好な地域イメージの印象として語られることが多い。しかし実際には、図-7に示すように、良好な郊外住宅地が形成される環境条件を生かして都市の基盤整備が進み、それと並んで地域のコーディネーターとして大きな役割を果たした小林

一三や賀川豊彦などの多く優れた人々の存在、さらに近代的な生活文化が形成されつつあった時代に都市化が促進されたという社会的な条件に支えられて、地域生活文化が創出され活性化していったことにより、それらが形成されたことを理解することが重要である⁽²⁾。

謝辞：本研究を進めるにあたり、阪急沿線都市研究会における議論は、大変に有用でした。長岡造形大学越沢明先生、山梨大学西井和夫先生からは多くのアドバイスを頂きました。阪急電鉄（株）文化・技術研究所研究員の抱江卓哉氏にも図表作成等でお世話になりました。ここに謝意を表します。

補注

- (1)1993年に大阪市内に勤務するサラリーマン・OL150人を対象したアンケート調査の結果。
- (2)本論文作成時の1995年1月17日に本研究の対象地域である阪神間を阪神・淡路大地震が襲い、死者5,500名という大変な被害を受けた。一日も早い復旧とともに、以前を上回る魅力ある地域として復興されることを心から祈りたい。そのために、こうした研究が地域復興の一助となれば幸いである。

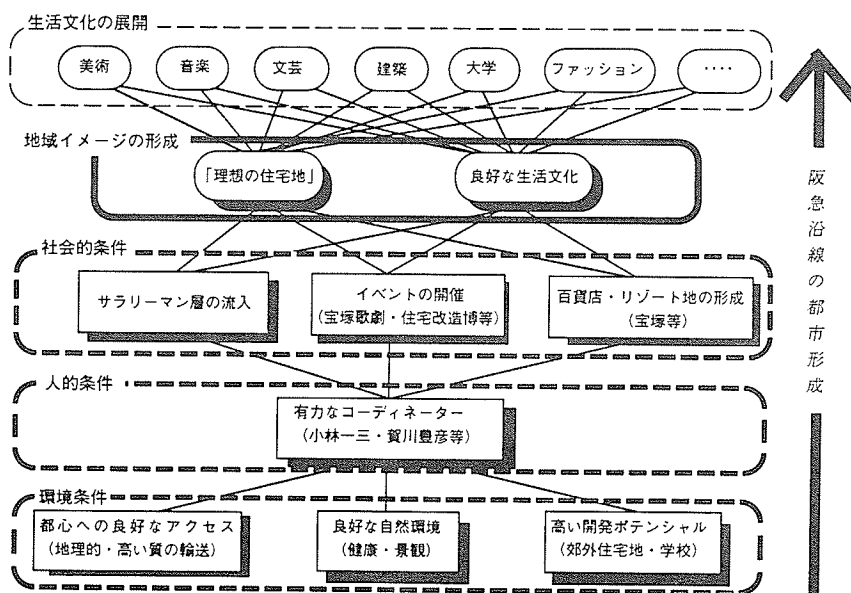


図-7 阪急沿線の地域イメージ形成の構造
[作製：土井]

参考文献

- 1) Lynch, K.: The Image of the City, MIT Press, 1960. [丹下健三・富田玲子訳：『都市のイメージ』，岩波書店，1968年.]
- 2) 篠原修：都市のイメージ骨格形成と土木—東京を例に—，土木学会論文集415号VI-12，pp.1～15，1990年.
- 3) 前掲1)
- 4) 西井和夫etal：地物の類似度に着目した地域イメージ構造分析：甲府と東山梨への適用，山梨大学工学部研究報告No.42，pp.105～114，1991年.
- 5) 志水英樹：『街のイメージ構造』，技報堂出版，1979年.
- 6) 土井勉etal：関西私鉄三沿線における地域イメージの構造把握に関する研究，第29回日本都市計画学会学術研究論文集，pp.565～570，1994年.
- 7) 木下栄蔵・佐佐木綱：階層分析法による鉄道ターミナルのイメージ構造分析，土木計画学研究・講演集No.10，pp.9～16，1987年.
- 8) プラン・ドウ：『なにわ考現学'94』，(株)プラン・ドウ，pp.64～70，1994年.
- 9) 森田伸子：日暮里渡辺町消滅，山口廣編：『郊外住宅地の系譜—東京の田園ユートピア』収録，鹿島出版会，pp.123，1987年.
- 10) 安田孝：『郊外住宅の形成／大阪—田園都市の夢と現実』INAX ALBUM10，株式会社INAX，1992年.
- 11) 津金澤聰廣：『宝塚戦略—小林一三の生活文化論』，講談社現代新書，1991年.
- 12) 竹村民郎：二十世紀初頭日本における機械文明の受容と阪急「交通文化圏」の成立—小林一三による阪急電車沿線開発と宝塚少女歌劇創設をめぐる—，大阪産業大学論集—社会科学編，大阪産業大学学会，pp.1～15，1988年.
- 13) 大阪府都市住宅史編集委員会編：『まちに住もう—大阪都市住宅史』，平凡社，pp.315，1989年.
- 14) 前掲10)，pp.6～11.
- 15) 前掲13)，pp.328.
- 16) 青木栄一：『阪急』平野の開発—阪急電鉄路線網の形成と地域開発—，鉄道ビクトリアル第28巻第5号臨時増刊号，鉄道図書刊行会，pp.10～15，1978年.
- 17) (財)日本経営史研究所：『阪神電鉄80年史』，阪神電鉄株式会社，pp.111，1985年.
- 18) 箕面有馬電気軌道：『如何なる土地を選ぶべきか—如何なる家屋に住むべきか』，pp.2，吉原政義編集発行：『阪神急行電鉄二十五年史』収録，1912年.
- 19) 土井勉：箕面有馬電気軌道の企業PR誌・『山容水態』について，館報池田文庫No.2，(財)阪急学園池田文庫，pp.21～23，1992年.
- 20) 京阪神急行電鉄株式会社編集兼発行：『京阪神急行電鉄50年史』，pp.118，1959年.
- 21) 坂本勝比古：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—，住宅総合研究財団研究年報No.20，pp.147～157，1993年.
- 22) 小林郁雄：ニュータウン阪神間，ひろば(1988年2月号)，近畿建築士会協議会，pp.34～37，1988年.
- 23) 週刊朝日編：『続・値段の明治・大正・昭和風俗史』，朝日新聞社，pp.17～21，pp.157～161，1981年.
- 24) 前掲20)，pp.121～122.
- 25) 小林一三：『逸翁自叙伝』，産業経済新聞社，pp.175～177，1953年.
- 26) 矢野一郎述：『田園調布の大恩人—小林一三翁のこと』，(財)矢野恒太記念会，pp.4～6，1986年.
- 27) 前掲17)，pp.119より転載.
- 28) 橋本雅夫：『宝塚歌劇の70年』，宝塚歌劇団，pp.47，1984年.
- 29) 木下成：夢を描いて華やかに—宝塚歌劇団の80年—，土木学会誌Vol.79，pp.94～98，1994年11月.
- 30) 前掲11)，pp.160～163.
- 31) 安田孝：箕面・桜ヶ丘の住宅改造博覧会—その歴史的意味と意義，INAXギャラリー企画委員会：『大正「住宅改造博覧会」の夢』別冊INAXBOOK収録，pp.33～39，(株)INAX，1988年.
- 32) 関西学院高等部百年史編纂委員会：『関西学院高中部百年史』，関西学院高中部，pp.88～93，1989年.
- 33) 藤森照信：ライトと旧甲子園ホテル，『阪神間ルネッサンス—シンポジウム記録』収録，武庫川女子大学生生活美学研究所，pp.19～23，1992年.
- 34) 前掲20)，pp.167～168.