

# 自然・地場産業を基盤とした固有の空間秩序による 市街地空間の重層性と都市の計画課題 —神戸市住吉・御影地区を対象として—

Region Spatial Order Based on "SPATIAL MULTI-MODEL"  
- A Case Study of Mikage District in Sumiyoshi, Kobe City -

○陳鋮\*1, 山崎寿一\*2, 山口秀文\*3

CHEN Cheng, YAMAZAKI Juichi, YAMAGUCHI Hidefumi

The term "Spatial multi-layered" proposed in this paper is defined as concatenation of the process of change and reorganization in the historical town from early modern period "Sake industry" to the modern period "Senior residence district" in the Mikage district. As a result, followings were clarified. 1) Periodization the town of Mikage. 2) Spatial order of each era using "Spatial multi-layered". 3) By structuring the Multi-mode of "Mikage", and the four "layers" that visualizes an analyzes.

キーワード：御影地区, 重層性, 空間秩序, 近代住宅地

Keywords: Mikage District, Spatial Multi-Model, Spatial Order, Modern Residential Area

## 1. はじめに

### 1-1. 研究の背景と目的

現代都市空間には、地理的、歴史的な重なり合いの「重層性」<sup>1)</sup>がある。各時代の積み重ねられた複雑な空間構造を分解して読み解くのは都市計画を展開するための重要な前提である。特に、都市のコンパクト化と地域活性化の時代的・地域的課題において、地域の自然の原風景や歴史的空間構成、伝統的地場産業、生活文化を支える固有の空間秩序が時代変遷によって蓄積され、都市空間の重層性の視点から、地域のまちづくりとどのように結びつけられるかということの現代的価値・意義を解明することは重要な課題となると筆者は考える。

本研究が対象とする住吉・御影地区は、北に六甲山脈、南に大阪湾を臨み、石屋川・住吉川に挟まれ、眺望景観の良い山麓で南斜面地に位置し、地理条件に恵まれた阪神間における近代の良好な住宅地開発の先駆事例としてよく知られている。一方、旧村時代の住吉・御影地区は近世の旧住吉村と旧御影町の二つの郷村によって構成さ

れ、地区では、農業、酒造と関連する地場産業が、山-斜面地-海とそれらをつなぐ水系という自然基盤に有機的に適応して成立していた。(図1)

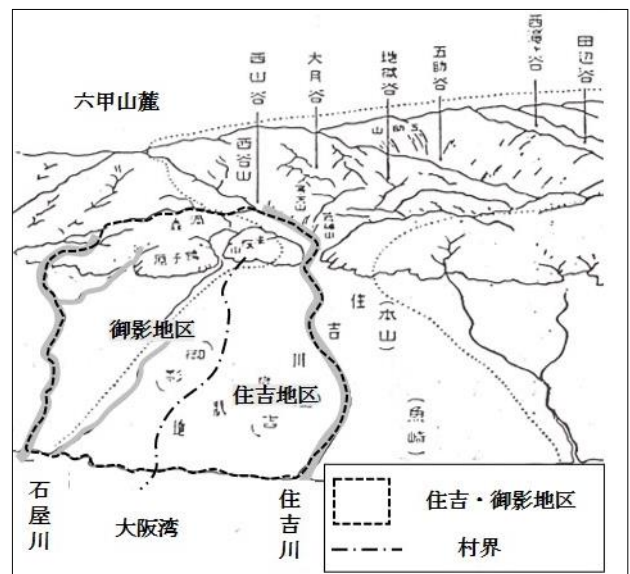


図1 住吉・御影地区の「山容水態」の自然基盤  
注：「住吉村誌」(p.30)、住吉川流域の図に筆者加筆

\*1 神戸大学大学院工学研究科 博士後期課程

\*2 神戸大学大学院工学研究科教授 博士(工学)

\*3 神戸大学大学院工学研究科助教 博士(工学)

PhD Candidate, Graduate School of Eng. Kobe Univ.

Professor, Graduate School of Eng., Kobe Univ., Dr. Eng.

Assistant Professor, Graduate School of Eng., Kobe Univ., Dr. Eng.

本研究では、住吉・御影地区を対象とし、異なる時代背景のもとに、主要な街路骨格と都市的拠点（行政の中心、産業、集客などの都市的機能の役割を担う重要な施設・建築・場所）の組み合わせで表現される空間的秩序について考察する。重層性の視点から、近世の自然・伝統的地場産業の基盤の上に、明治以降の近代住宅地・都市開発から現代に至る現在の市街地空間において、地域の固有の空間秩序がどのように重なるかを明らかにする。それにより重層する市街地空間について、空間計画・デザインやまちづくりにとっての現代的価値・意義を考察することを目的とする。

## 1-2. 先行研究と既往研究および本研究の位置づけ

### 1) 都市空間の重層性に関する先行研究

佐藤滋ら<sup>2)</sup>は、市街地の骨格に着目し、現地調査での観察と歴史的な地図を重ね合わせ、近世の伝統的空間と近代の都市化の変容、そして現代に至る現在の市街地という三つの市街地の骨格の層が重なり合っ、複合的な機能と構造をもつ市街地空間の考察を行った。それにより、図化作業を通じて重なり合いの環境の可視化が都市の計画やまちづくりへの重要な価値・意義を持つことを示している<sup>3)</sup>。また、現代は、重なり合いの市街地空間がどう統合するか、それを統合するための新しいまちづくりの手法が求められていることを示唆している<sup>4)</sup>。

以上の「重層性」に関する先行研究は、重なり合いの市街地の骨格や複合的な都市機能という重層する空間構造を基盤とした空間計画・デザインとまちづくりの可能性を示している。

### 2) 住吉・御影地区の既往研究と本研究のアプローチ

本研究は神戸大学・生活環境計画研究室の研究蓄積をふまえ、住吉・御影地区を対象とした地区の空間形成に関する研究成果を基礎としてアプローチしたものである。その一つである清水による研究<sup>5)</sup>では住吉・御影地区を対象とし、明治期（1885年）から昭和期（1981年）まで、地区の土地利用の農地・集落から住宅地への転換と、土地所有権・社会的組織の変化をとらえ、社会的環境・人間的環境・物的環境の3つの関係から、市街地の空間秩序の変容を考察し、農村的土地利用から住宅市街地への変化での6つの段階と、山から海方向の山林・集落・地場産業・海という土地利用単位の断面構成を明らかにした。この地区の空間秩序のモデル性をふまえ、森井らおよび松井らの研究は、住吉地区を対象として地区の住宅地形成と旧集落の空間構成・土地所有との関係に着目したものである<sup>6) 7)</sup>。

これらが、住吉・御影地区における自然、居住域、農地、コミュニティ施設の構造関係を解明したが、御影地区の住宅地形成や環境形成の変遷を考察するととどまり、地域性・時代性に着目した各時代の固有の空間秩序を反映した空間の仕組みと、現在の市街地の空間構成との関係について論及していなかった。また、良好な住宅地から複合的な機能をもつ持続可能な地域への転換という現在の時代背景において、空間構成と地域の空間計画・デザインとどう関連しているかについては提示する必要がある。都市空間の歴史的な重層性を現代の空間計画・デザインとまちづくりを活かす点に意義がある。

### 1-3. 研究方法

都市の空間秩序は、様々な空間の仕組みを点・線・面レベルでとらえ、時代や地域の特性を反映した点・線・面の組み合わせの関係によって成り立つものと言える。こうした都市空間の基本的な考えは本研究を進めるにあたっての前提となる。

近世・近代の市街地の形成原理やメカニズムの変遷によって、都市の中心核の役割を果たしている「点」（建築・場所など）の空間や機能も移動・転換する。それに伴い、都市的拠点とつながっている「線」（街路骨格）と、都市の形態と土地利用の「面」レベルの変化を加え、時代に対応する空間構成を点・線・面レベルでとらえ、地域レベルにおいて、時代性・地域性をもつ固有の空間秩序を把握して研究を進めていく。

研究の方法としては、都市を構成する空間の仕組みについて、各年代の地図による御影地区の主要街路の構成、都市の重要な施設と拠点の分布、また、村・町史などの文献の記述から近世既存道路や伝統的産業との位置関係を読み取ることができる。ここでは、「住吉村誌」<sup>8)</sup>と「御影町誌」<sup>9)</sup>等の文献と、地形図<sup>10)</sup>と案内地図<sup>11)</sup>航空写真<sup>12)</sup>、阪神間住宅地形成の関連資料<sup>13) 14) 15) 16)</sup>、都市整備やまちづくりの動きに関する資料<sup>17) 18) 19)</sup>をふまえ、特定の時点と空間構成の要素との対応について、以下の手順で分析を進める。

①既往研究をふまえ、御影町誌の関連内容を抽出し、1885年の地形図（1:25,000）の上に、近世・江戸時代末期の旧御影村の地場産業を支える街路骨格と都市的拠点を復元する。

②1923年の地形図（1:25,000）と1921年の「阪神沿道案内地図」の記述内容をふまえ、近代の空間構成を明らかにする。市街地形成の関連文献や資料をふまえ、近代住宅地形成期において、近世の地場産業の分布と都市

的拠点の新設（駅、学校、文化・教育施設、医療機関など）がどのように変化してきたかを考察する。

③近代以降の戦災復興・土地区画整理に関する資料をふまえ、町割りの崩壊を免れた地区を確認する。1969年～1985年の航空写真を用いて、近代以降の街路骨格の変化を明らかにする。2015年の地形図(1:25,000)の上に、御影地区の都市計画情報による都市計画道路と土地利用形態をふまえ、現在の市街地を構成する街路骨格と都市的拠点の組み合わせを確認する。

④2015年の地形図(1:10,000)の上に、近世・近代の既存の空間構成<sup>註1)</sup>と現在の空間構成との関係から、近世・近代・現代という3つの時代が重ね合わせている空間の要素を抽出し、年代に対応する位置、機能の変化実態を追って、点・線・面レベルの平面構成で現在の市街地の空間秩序を把握する

## 2. 地区の市街地形成に伴う空間秩序の変化

御影地区の自然基盤の上に、近世の旧御影町から現在の市街地に至るまで、地区の主要な街路骨格と都市的拠点の組み合わせに着目し、時代に対応する御影地区の空間秩序の変化を考察していく。

### 2-1. 自然条件と地場産業を基盤とした空間構成

住吉・御影地区は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、また石屋川と住吉川の二つの流域に平野部をつくるという、恵まれた地理的

条件によって市街地が形成された<sup>16)</sup>。住吉・御影地区では自然の恵みのもとで「山容水態」<sup>註2)</sup>という自然基盤がある。

住吉村の山側から海側に至る山林、居住、生産という段階的分布の空間構成モデル<sup>7)</sup>と土地利用単位<sup>5)</sup>と比較してみると、旧御影町の産業構成では、農業・水車業に基づいた山・川周辺の集落があった一方、海岸に平行した東西の方向の海岸寄りの酒造業を中心とした在郷町（御影村）という2つの類型がある。（図2）

旧御影町では、近世に至って灘五郷の一つとして、海岸線に近い場所に白鶴酒造や菊正宗酒造などの酒造関係の酒蔵や人家が分布していた<sup>8)9)</sup>。明治初期(1878年)の御影村の「産業別人口」<sup>9)</sup>統計により、酒造業(22人)とその関連産業(合計91人)は農業(70人)を除いた最も重要な地場産業であり、酒造及び関連する産物の総価格は各種生産物総価格に9割以上を占めている。

図3に示すように、1885年の御影地区には、海岸沿いの酒造業および関連工業を基盤とし、山側・水辺の集落（御影村と郡家村、西平野村、石屋村とつながる道）に基づいた農業と精米づくり(水車業)の原料生産に加え、地区内部で南北方向の3つ縦軸（縦軸①、縦軸②、縦軸③）と、外部への運輸の販路を支える東西南北の3つ横軸（横軸①-西国街道、横軸②-浜通り、横軸③-大浜通り）によって近世から明治初期までの地区の主要な街路骨格と産業拠点（①、⑥）との関係を把握した。

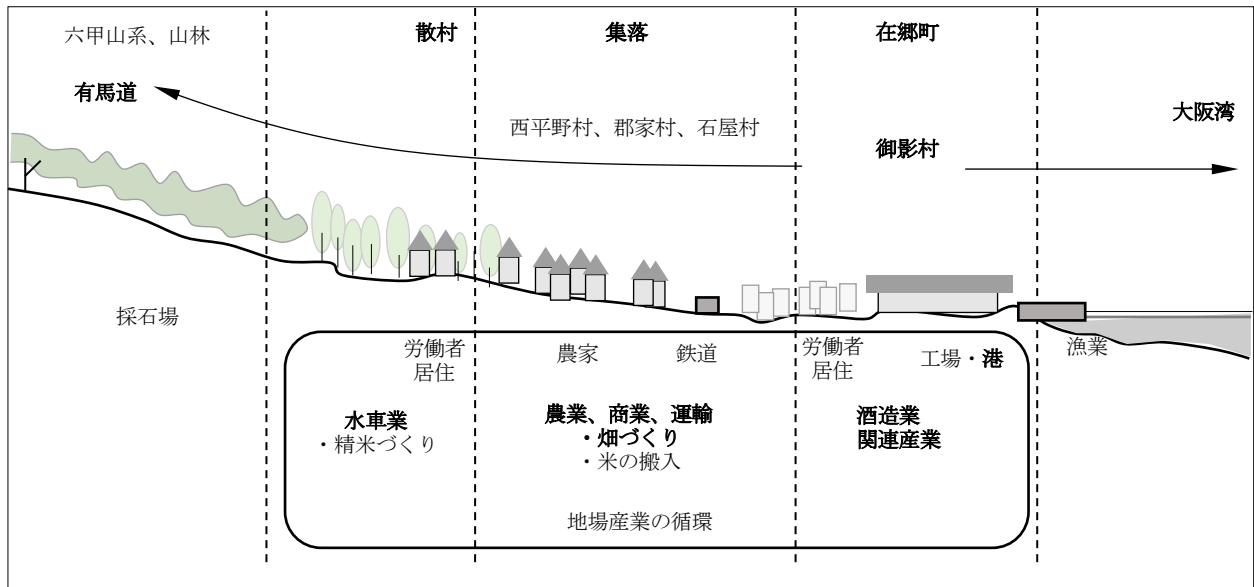


図2 山から海に至る土地利用の段階的構成による地域内・外循環の形成  
注：参考文献14）、参考文献15）をもとに筆者作成。

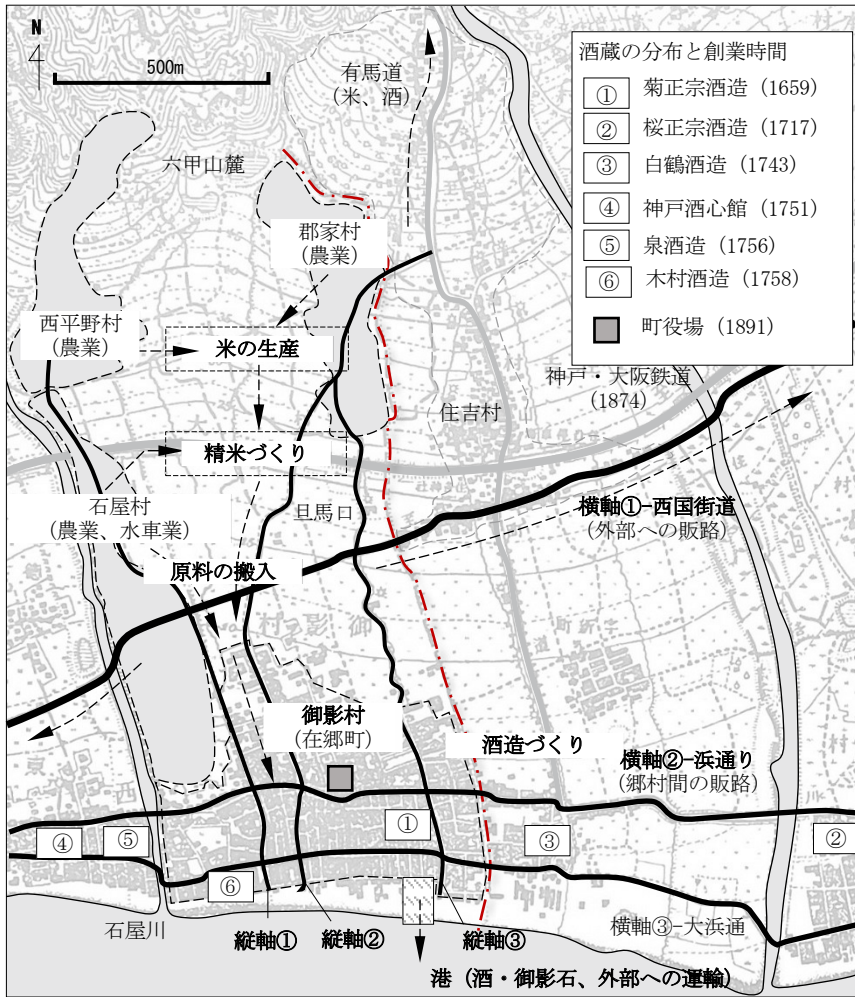


図3 御影地区の地場産業を支える固有の空間構成 (近世～明治初期)  
注：「御影町誌」の産業編・交通編 (pp. 184～267)、1885年 1/25000 地形図をもとに筆者作成。

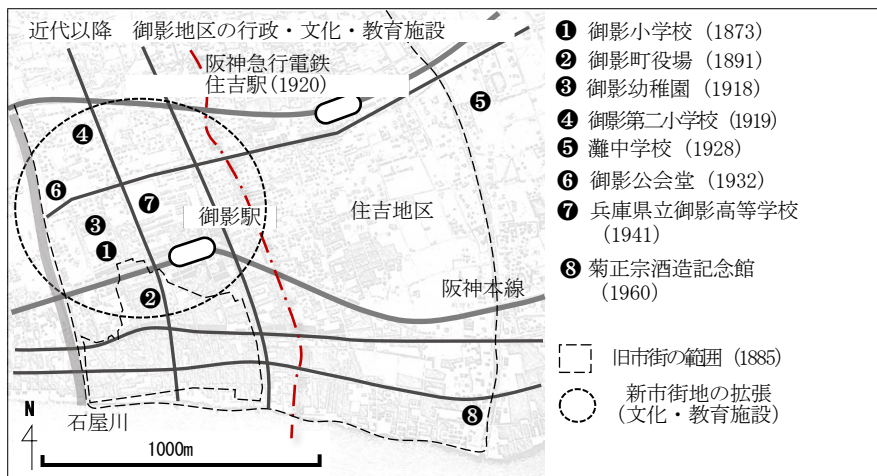


図4・左 御影地区にける近代以降の文化・教育・コミュニティ施設の建設  
注：1923年の 1/25000 地形図、1952年の 1/10000 地形図をもとに、「御影町誌」(pp. 286～355) と参考文献 14) の内容を参照して筆者作成。

## 2-2. 田園郊外としての住宅地形成

住吉・御影の市街地形成は阪神間の郊外高級住宅地と交通機関の発達に伴い発展してきた。地域の住宅地づくりの背景には、図4に示すように、地主としての参加を基礎においた耕地整理<sup>14)</sup>による土地基盤づくり、阪急・阪神などの電鉄会社が主体となった住宅地開発をはじめとする沿線開発、嘉納治兵衛らなどの地元の起業家と富豪によって創設された文化・教育施設、医療機関、地域コミュニティ(集会)施設(図4の⑥御影公会堂は2018年に国の登録有形文化財に登録されている)がある。

地区の空間構成を明治初期の在郷町との比較において次のように整理した。大阪・神戸間の鉄道開発による蒸気機関車(1874年)と阪神電車(1906年・御影駅)、阪神急行電鉄(1920年・住吉駅)が開通し、御影駅の開設に伴う沿線の市街地開発が行われた。1885年と1923年の地形図をみると、阪神本線御影駅の開業に伴い、駅沿線の市街地開発がスタートしたことがみられる。1907年以降住宅戸数の急激な増加があり<sup>16)</sup>、駅・学校・医療機関などの都市施設が中部の住宅地(神戸・大阪鉄道～阪神本線の間)の周辺に開発され、南北・東西の交通軸が構築された。

1934年御影町の陸上交通の状況<sup>9)</sup>をふまえ、図5に示すように、当時の御影地区は南北・東西の交通に基づいた街路骨格の枠組みが読み取れる。当時の地区では、「田園都市」という計画方針として住宅地が開発されたが、畑と

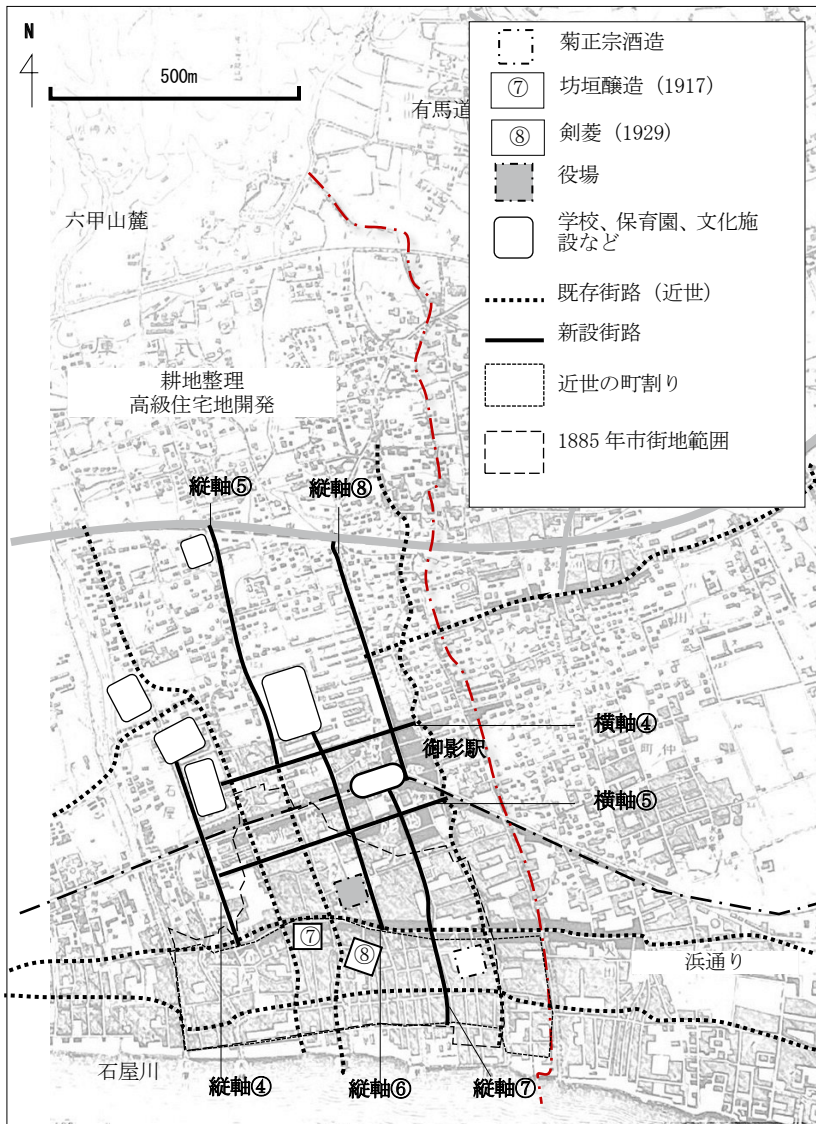


図5 明治以降の住宅地化による空間構成 (1885年明治初期～1945年頃)

注：「御影町誌」の産業編・交通編 (pp. 184～267)、1885年の1/25000地形図、1923年「阪神沿道案内図」を参照し、1921年の1/25000地形図もとに筆者作成。

大きな緑地帯はない。「御影町誌」の産業編<sup>9)</sup>によると、地区の北部は耕地整理の住宅地開発が行われた。一方、南部の市街地では近世の伝統的町割り (浜通り以南) が残され、酒造業の地場産業が存続し、明治以降、他の地域から御影地区に移転したこと (図5の⑧剣菱酒造・1929年転入)、新たな酒造蔵 (図5の⑦坊垣醸造・1917年創業) が創業されたことがわかる。

1945年終戦まで、都市の重要な施設建設の地区の中間 (御影駅周辺) への集中を図5に示す。周りには、図5のように、主要な幹線道路と御影公会堂 (縦軸④)、学校 (縦軸⑤、縦軸⑥)、役場 (縦軸⑦)、御影駅 (縦軸⑧) の重要な都市的拠点と施設をつなげる縦軸と、阪神本線

に並行している2つの横軸 (横軸④、⑤、⑥) が新設された。近世から明治初期 (図3) の街路骨格の構成の上に、図5に示す新たな格子状の街路骨格が形成されたことが見て取れる。

### 2-3. 戦災・震災復興事業、都市計画による空間構成の変化 (1950年代～2000年代)

#### 1) 戦災復興事業による市街地再編

1950年と1969年の航空写真の比較から、御影村の多くの市街 (近世の町割りの形態) が継承されたことが読み取れる (図6には1945年空襲により焼失区域を示す)。戦後の土地区画整理事業に伴い、御影地区の中間部の市街地が戦災前の街路網に従って、格子状の街路骨格に復元・整備され、近世と近代の道路が合併して整理されたこともある (例えば、近世の縦軸②と戦災前の縦軸⑤は一つの道路に整備された)。一方、旧浜通りは阪神高速として整備され、近世の町割りが幹線道路と生活道路によって分断された。1969年までの御影地区の地域構成は、図7のように、東西方向の交通機関によって南北に大きく分けて3層 (①山側、②中間部、③海岸部) となる。

#### 2) 高度成長期での地域構造

1970年代以降の住吉・御影地区は、水谷による「田園都市・阪神間 (図8)」<sup>16)</sup>の一環として、地区の経済活動と歴

史的な地場産業を、生活文化都市としての構造に対応し、市街地ゾーンの基本が山麓文化軸、国道緑地軸、海岸文化地という3つの軸で都市活動機能を配置している。当時の計画思想は「御影地区の従来の山—住宅地、海—工場という分断された構成から、山—緑地—海という南北方向に地域内循環していく構想である」<sup>16)</sup>。しかし、町の行政区画をふまえ、御影地区の3層式の物理的構造によって南北方向それぞれの関連が薄く都市活動が別々であったことがあり、御影地区のまちとしての一体性は見られないといえる。

1980年代以降の御影地区では、地区中間部の御影駅を都市拠点とし、御影中町・御影石町・御影本町を地区の

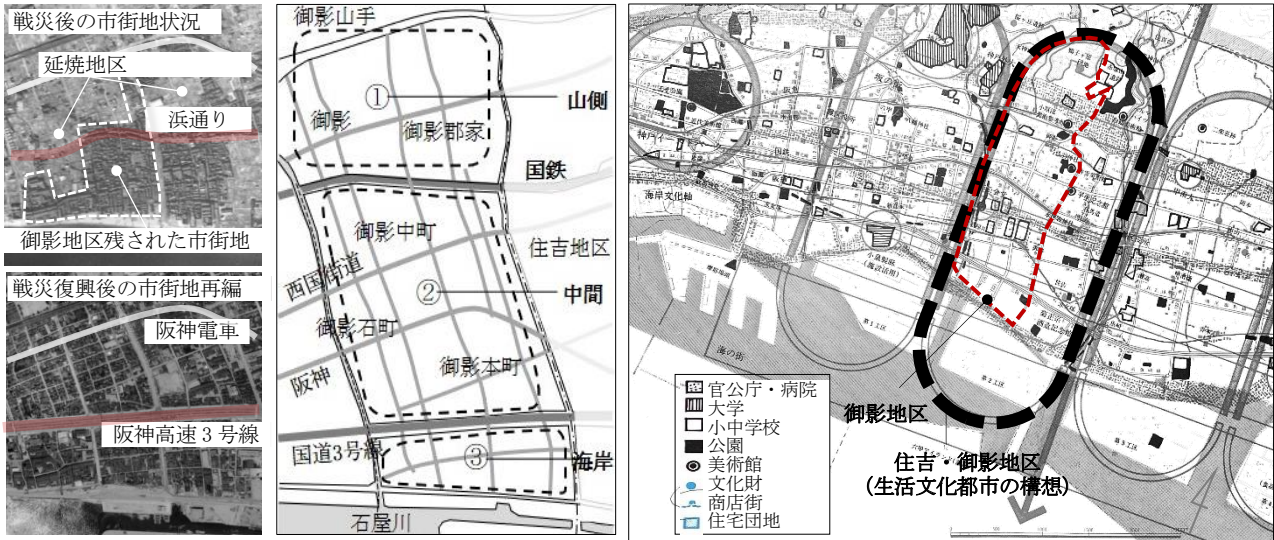


図6 御影地区の南部で残された市街地と戦災復興による格子状の街路骨格の整備

図7 御影地区における3層式の都市構成(1969年~1985年)

図8 「田園都市-阪神間(1974年)」による空間構成

注：図6は、国立文書館デジタルアーカイブ「戦災概況図神戸」を参照し、1950年・1969年航空写真に筆者加筆。図7は、阪神間都市計画を参照し、1969年・1985年航空写真をもとに筆者作成。図8は、「都市住宅 特集・田園都市-阪神間」、神戸市東部住宅市街地ストラクチャー・パターン(部分)をもとに筆者加筆。

中心市街として位置づけられていると考えられる。

2-4. 2000年以降の変化と現在の重なり合いの構成

阪神・淡路大震災後の復興事業とまちづくりの展開に伴い、1999年に菊正宗酒造記念館(1960年に酒蔵から記念館として転用)を復興し、御影工業高校の跡地で2008年に駅・商業の一体化とした新しい中心商業施設(御影クラッセ)が開発された。それらの御影駅と中心商業施設周辺が現在の御影地区の中心核として位置づけられている。また、石屋川は、震災復興事業による「水とみどりのネットワーク整備(2018年)」<sup>17)</sup>により、防災機能と日常的な市民の憩いの場となり、表六甲河川のうち6河川による「河川緑地軸」の一つとして、重要な市民公園となった。

近世・近代の既存の空間構成(図6中の街路骨格と重要な都市的拠点により構成)と、都市計画道路<sup>22)</sup>による現在のグリッド型の空間構成(都市計画道路と商業中心・公園などの都市的拠点により構成)との関係については、街路骨格と都市的拠点の変化・継承・新設の状態を捉えた上で確認することができる。

図9に示すように、現在の御影地区の中間部市街地は、JR神戸線(住吉六甲線)・阪神高速3号線・東御影線・石屋川の4つの物的境界を外郭とし、阪神国道2号線・鳴尾御影線・西御影線・弓場線を内部線路とし、グリッド型の空間構成が形成されている。

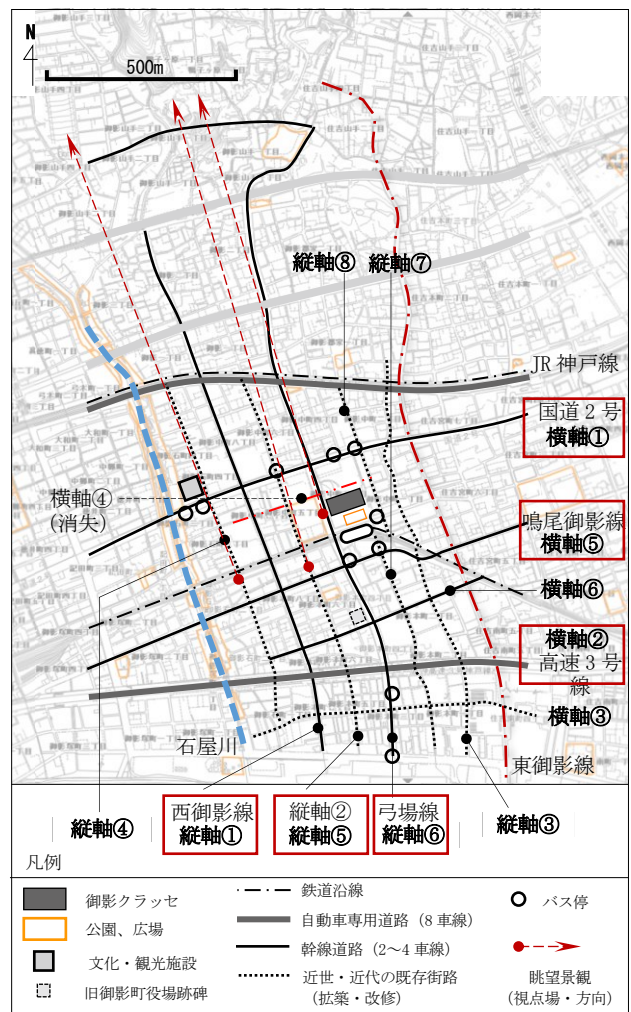


図9 都市計画道路によるグリッド型の空間構成と近世・近代の既存の空間構成との関係 (筆者作成)

近世・近代の既存の街路骨格（縦軸①～⑧、横軸①～⑥）と、都市計画道路による現在のグリッド型の空間構成（都市計画道路と商業中心・公園などの都市的拠点により構成）との関係については、街路骨格と都市的拠点の変化・継承・新設の状態を捉えた上で確認することができる。

2-5. 地区の市街地の段階的形成により時代区分

本章の御影地区の都市形成に関する御影地区全体としての構成秩序の変化の分析・考察から、①近世中期～1885年：自然・農業・酒造蔵を基盤とした伝統的市街地、②1885年～1945年終戦：住宅地開発と交通機関の発達に伴う街路骨格の縦軸・横軸の形成期、③1950年代～1995年：戦災復興と高度成長期の背景をふまえ、生活文化都市を目指す計画時期、④1995年以降～現在：震災復興

とまちづくり時代、という4つの段階（時代区分）で整理することができた。

3. 市街地空間の重層性と都市の計画課題

3-1. 空間の仕組みの蓄積による市街地の重層性

御影地区の市街地形成の4つの段階を伴った中心核の移動において、主要な街路骨格と都市的拠点の関係から、御影地区の空間秩序の変化を点・線・面レベルで捉えた。それらの要素の継承・機能転換・移転・消失などの変化の実態を時代との対応で追い、整理し、表1にまとめた。表1には、近世（段階1）から現在（段階4）まで、点的・線的・面的要素の変化の実態を表現する矢印により、現在の市街地に積み重ねられてきた空間的・時間的層性を現わしている。

表1 点・線・面レベルにおける街路骨格と都市的拠点の空間要素の変化（筆者作成）

時代	空間構成	点レベル	線レベル	面レベル	
近世（伝統的農村集落、在郷町） ～明治初期（1885） 近世：段階1		<ul style="list-style-type: none"> <li>菊正宗酒造（1659年）</li> <li>木村酒造（1758）</li> <li>役場（近世）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>縦軸①</li> <li>縦軸②</li> <li>縦軸③</li> <li>石屋川</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横軸①（西国街道）</li> <li>横軸②（浜通り）</li> <li>横軸③（大浜通り）</li> <li>蒸気機関車（1874）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山側・北部：農村</li> <li>石屋川沿い：農村</li> <li>海岸部：在郷町</li> </ul>
明治初期（1885）～終戦（1945） 近代：段階2		<ul style="list-style-type: none"> <li>戎面（1917）</li> <li>剣菱（1929～現在）</li> <li>御影駅（1926）</li> <li>御影公会堂（1932）</li> <li>御影工業高校（1938）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>縦軸④</li> <li>縦軸⑤</li> <li>縦軸⑥</li> <li>縦軸⑦</li> <li>縦軸⑧</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪神急行電鉄住吉駅（1920）</li> <li>阪神本線（1906）</li> <li>横軸④</li> <li>横軸⑤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外・高級住宅地</li> <li>御影公会堂、学校などの都市施設</li> <li>駅、都市施設</li> <li>住宅地</li> </ul>
戦災復興、阪神間都市計画（田園郊外） （1950～1995） 現代：段階3		<ul style="list-style-type: none"> <li>菊正宗酒造記念館（1960）→震災被害（1995）</li> <li>沢の井酒造（1965）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西御影線（幹線道路・2車線）</li> <li>一般道路</li> <li>弓場線（幹線道路・4車線）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道2号線（幹線道路・4車線）</li> <li>阪神高速3号線（自動車専用道路・8車線）</li> <li>→海岸文化軸（1970）</li> <li>JR神戸線（1988）+任</li> <li>吉六甲道線（1995）</li> <li>震災被害（1995）</li> <li>鳴尾御影線（幹線道路・2車線）</li> <li>横軸⑥</li> </ul>	<p>（交通機関の整備により市街地が分断され、三つの部分に分けられた。）</p>
震災復興、まちづくり時代（1995～現在） 現在の市街地：段階4		<ul style="list-style-type: none"> <li>閉店（2009）</li> <li>休造中</li> <li>震災被害（1995）→史跡碑（1997）</li> <li>記念館復興（1999）</li> <li>御影クラッセ（商業中心・2008）・バス中心ステーション</li> <li>役場跡碑</li> <li>登録有形文化財（2018）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「河川緑地軸（防災機能、市民公園）」（2018）</li> <li>山に向かう：縦軸①～⑧</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般道路</li> <li>川とつながる：横軸①、横軸⑤、阪神本線の沿道空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山側・北部：第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域</li> <li>中間部（JR神戸線以南）：第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、近隣商業地域</li> <li>海岸部（高速3号線以南）：準住居地域、準工業地域</li> </ul>

注：下線づけは現在の状態、()の中には変化時の時期

### 3-2. 点・線・面レベルからみる市街地の重層性

次に、固有の空間秩序から、表1の要素の変化の実態について、点・線・面の3つのレベルの平面構成でとらえ、現在の御影地区の市街地空間について分析・評価する。

#### 1) 点レベルの変化

御影地区の都市的拠点、伝統的酒蔵（産業拠点）、旧御影役場（行政の中心）、近代以降の御影公会堂（集会施設）などの時代性をもつ建築や場所である。酒蔵については、震災被害、廃業、閉店、休造、別地域のブランドと合併などの原因によって、地区内の伝統的酒造場の多くは残っていない。

現在の御影地区の中心核は、御影クラッセ（モール）を都市的拠点とし、ビル前の広場、バス出発センター、御影駅などの集客・集会施設が一体化した区域である。

#### 2) 線レベルの変化

表1は、近世の在郷町と山側の農村集落をつなぎ、外部への販路によって構成された街路骨格から、現在のグリッド型の市街地の構成に至るまで、御影地区の街路骨格の変化と各時代の骨格の関係を、縦軸と横軸の組み合わせで整理したものである。その中には、近世の縦軸①・横軸①・横軸②と、近代の縦軸⑥・横軸⑤は現在の幹線道路になり、横軸④が消失、縦軸③・④・⑦・⑧と横軸③・⑥は一般的生活道路になった。地区では、南北方向より東西方向の固有の街路骨格が都市の幹線道路への転換率が高い。逆に、東西南北の地域間の鉄道と車による移動を重視する交通空間と比べて、南北方向の固有の街路骨格は地域内の移動をベースとして位置づけられると考えられる。しかし、多くの都市施設やアクセス、移動手段の分布は横軸に集中した分布において、縦軸と横軸の不平等の発展状況があるといえる。例えば、図9の中には、中間部の市街地では、多くのバス停が西国街道（横軸①）と鳴尾御影線（横軸⑤）の沿道空間に分布している。縦軸の交通空間、いわゆる地区内部の移動手段の軽視は街路空間の質の悪化やインナーシティの問題が起こる可能性がある。

#### 3) 面の変化

御影地区の山側・北部の市街地は、明治以降の耕地整理と高級住宅地開発によって、農地から良好な高級住宅地に変容して現在に引き継がれている。

地域間の交通機関の発達と近代以降の都市計画によって、御影地区の中間部市街地は住・商の複合機能をもって、現在の中心市街地になった。

近世の伝統的酒造業の衰退に伴い、御影地区の南部市街地（阪神本線以南）が居住地域と工業地域という住工混在化の地域となっている。

以上の点・線・面レベルの変化によって、御影地区の中心核や中心市街地は、地区の都市形成の4つの段階において、南部の海岸部（段階1）、山側・北部（段階2）、中間部（段階3）、中間部の御影駅周辺と石屋川公園（段階4）のように、段階的に移動することがわかる。

### 3-3. 中心市街地の重層性からみる都市の計画課題

#### 1) 「山容水態」の自然基盤を再現する可能性

表1により、現在の中心市街地のグリッドを構成する縦軸（①～⑧）・横軸（①～⑥）においては、阪神本線の沿道空間を含めて、六甲山脈に向かう街路は8つ、石屋川公園とつながる街路は3つある。

御影地区の中心部の市街地において、山が見える明快な眺望景観（街路に沿って移動する際に山あての景観が顕著に観察できる）をもつものは、縦軸①（西御影線）、②、④、⑤、⑥（弓場線）である。（写真1～5）

山に向かう・川につながるグリッドにおいて、斜面市街地の眺望景観と石屋川公園による「山容水態」の基盤が再現することが可能になると言える。

#### 2) 中心市街の構成からみる都市のコンパクト化

現在神戸市の立地適正化計画<sup>14)</sup>において、御影地区は広域型都市機能誘導区域（旧市街地型）に指定されてい



写真10 御影地区の中心市街地における縦軸の眺望景観  
注: 写真1～3は筆者撮影(2021-5-13)、写真4～5はGoogle Street Viewの写真を用いた。



るが、具体的には、どう集約化するか、どのようなスケールや目標空間で都市のコンパクト化を行うかはまだ提案がない。

現在の中心核と固有の街路骨格の実態からみると、重層する街路骨格を基盤とし、御影クラッセと石屋川公園を二つ拠点とし、50ha（500m×1000m）スケールという山に向かう・川につながグリッドの基盤を御影地区の都市機能誘導区域と位置づけ、東西方向（横軸）の長距離移動の交通手段アクセスの重視と、南北方向（縦軸）の短距離歩行者空間の質の向上というコンセプトで、中心市街のスケールが構築される可能性がある。

都市のコンパクト化に向けた空間像を構築するために、重層する街路骨格を活かす空間構成のスケールや形態を構築することは、地域の共通認識を共有化できるまちづくり手法の一つとして価値・意義をもつと筆者は考える。

#### 4. まとめ

本研究は、現代都市空間の重層性の視点から、御影地区を対象とし、近世の農村集落と伝統的地場産業を支える自然とまちの基盤の上に、明治以降の住宅地形成、近代以降の震災・震災復興事業を経て、現代に至る現在の御影地区の重なり合いの空間構成を4つの段階（時代区分）において整理した。

まず、各時代の背景や特徴を反映した固有の空間秩序を、まちを構成する重要な街路骨格と都市的拠点の組み合わせを把握した。御影地区の市街地形成の4つの段階を伴った中心核の移動において、主要な街路骨格と都市的拠点の関係から、御影地区の空間秩序の変化を、近世・近代の固有の縦軸（①～⑧）・横軸（①～⑥）という構成で明らかにした。また、現代の都市計画道路によるグリッド型の構成との関係を、表1に示すように実態の考察によって明らかにした。

それらにより、各時代の特徴をあらわす空間の仕組みの構成を点・線レベルでとらえ、時代に対応する空間や機能の変化を追って、重層する空間の要素の可視化を通じて御影地区の市街地の空間的・時間的重層性を明らかにした。

最後に、本研究が着眼点とする重層性に対して、都市のコンパクト化と地域活性化の時代的・地域的課題において、点・線・面レベルの平面構成から、御影地区の中心市街の街路空間を評価し、南北方向と東西南北の街路空間の特徴や問題点を空間的に把握した。また、現在の中心市街のグリッド構成において、縦軸の眺望景観から、

「山容水態」の自然基盤を再現する可能性を提示した。

固有の空間秩序による御影地区市街地の重層性については、今後のまちづくりを展開する際に、重層する空間に着目した研究フィールドを抽出することにより、地域の歴史的・空間的文脈に関する情報を可視化することができる。現代都市空間の重層性に着目した研究視点は、地域の住民たちの共通認識を共有化するために、切り口としての価値・意義があると考えられる。

#### 【注釈】

注1)：本稿で近世・近代の既存の空間構成については、その後の時代に拡張・改修があるが、線形要素のみでとらえる既存の実態を把握することである。

注2)：大正時代に阪急電鉄の開業に伴う住宅開発のPR誌「山容水態」が発行され、鉄道沿線の情報誌として地域の魅力を発信する。

#### 【参考文献】

- 1) 有末賢（1999年）、「現代大都市の重層的構造」, pp.24-30, ミネルヴァ書房
- 2) 佐藤滋（1990年）、「現代に生きるまち—東京のまちの過去・未来を読み取る」, 彰国社
- 3) 佐藤滋, 内田奈芳美等（2017年）, 「まちづくり図解」, 鹿島出版会
- 4) 佐藤滋, 饗庭伸等（2017年）, 「まちづくり教書」, 鹿島出版会
- 5) 清水敬一（1982年2月）, 「市街地における空間秩序形成と社会組織の空間管理機能に関する研究神戸市東灘区住吉地区を対象に」, 神戸大学工学研究科修士論文
- 6) 森井夏樹, 山崎寿一, 山口秀文（2016年）, 「神戸市住吉地区における住宅地形成過程と住吉学院の土地経営」, 日本建築学会住宅系
- 7) 松井智美, 山崎寿一, 山口秀文（2017年）, 「旧集落の空間構成と在来地主二着もした住宅地形成に関する考察」, 日本建築学会住宅系
- 8) 住吉常盤會（1927年）, 「住吉村誌」, 住吉常盤會
- 9) 御影町（1973年）, 「御影町誌」, 臨川書店
- 10) 国土地理院の電子国土Web、1885年と1923年1/25000地形図、1952年1/10000地形図を参照。  
URL : <https://www.gsi.go.jp/> (2021-06-10)
- 11) 前田慶三（1921年）, 「魚崎町・住吉村・御影町全圖」, 前田工務所（入手先：国立国会図書館デジタルコレクション, URL : <https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/948680>
- 12) 国土地理院の電子国土Web、1950年、1969年、1985年の航空写真を参照。 URL : <https://www.gsi.go.jp/> (2021-06-10)
- 13) 坂本勝比古（1993年）, 「阪神間の住宅地形成に関する基礎的研究（1）」, 住宅総合研究財団研究年報, 1993, No.20, pp.147-157, 住総研
- 14) 坂本勝比古（1994年）, 「阪神間の住宅地形成に関する基礎的研究（2）」, 住宅総合研究財団研究年報, 1994, No.21, pp.212-226, 住総研

- 15) 戸田清子 (2009), 「特集 住宅都市の創造-阪神間を事例として」, 奈良県立大学研究季報, No.19(4), pp.1-5, 奈良県立大学
- 16) 水谷颯介, 小林郁雄 (1974 年), 「特集 田園都市-阪神間」, 都市住宅, No.11, pp.16-48
- 17) 兵庫県 HP, 環境に関する資料, 「石屋川水系河川整備基本方針(案)」  
<https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks13/documents/4-1kihonhoushin.pdf>  
(2021-06-10)
- 18) 神戸市 HP, 東灘区, 「平成 27 年度まちづくり実績報告・東灘区」  
(2015 年), 神戸市住宅都市局まち再生推進課  
<https://www.smilenet.kobe-sumai-machi.or.jp/smilewp/wp-content/themes/smilenet/pdf/88688bfa910b8c3bbdb46fe8c9586f85.pdf>  
f (2021-06-10)
- 19) 神戸市 HP, 東灘区, 「平成 27 年度まちづくり実績報告・東灘区」  
(2015 年), 神戸市住宅都市局まち再生推進課  
<https://www.smilenet.kobe-sumai-machi.or.jp/smilewp/wp-content/themes/smilenet/pdf/88688bfa910b8c3bbdb46fe8c9586f85.pdf>  
f (2021-06-10)
- 20) 道谷卓, 御影小学校創立 110 周年記念事業実行委員会 (2017), 「嘉納治五郎」, 灘区役所
- 21) 道谷卓 (1999 年), 「うはらの歴史再発見 ～ちょっと昔の東灘～」, 神戸市東灘区役所
- 22) 神戸市都市計画 HP 都市計画道路の整備状況(東灘区)を参照する。  
URL:  
<https://www2.wagmap.jp/kobecity/Map?mid=3&mpx=135.27738749894667&mpy=34.74133343789111&mps=2500&mtp=dm> (2021-06-10)