

41. 戦前の六甲山における公園系統の計画と風景利用策に関する研究

—1920年代に作成された二つの山地開発計画の策定経緯と目的—

A Study on the Park System Master Plan of Rokko Mountain around 1920-30

-the process and purposes of two mountain development plans-

山口敬太
Keita Yamaguchi

This study aims at clarifying the process and the intention of the Park System Master Plan of Rokko Mountain around 1920-1930. This study shows concrete ideas of two Park System Plans which were published in 1930. Main conclusions are as follows. 1) Concerning the process of the planning, from the beginning of 1920s, civil engineers started arguing on a park system plan of Mt. Rokko, and finally Hyogo Prefecture Urban Research Society (HPURS) made a plan. Kazuo Mori, an engineer of Hyogo Prefecture, took a leadership in it. 2) The road network planning was regarded as important for the park system plan. And both trunk roads and walking roads mainly outside the area of Kobe city were planned by HPURS, and a dense road network in the area of Kobe city were planned by Kobe City. It was considered as most important to open scenic places to the public with conserving and improving them.

Keywords: Kobe Rokko Mountain, Mountain Development, Master Plan, Park System, Forest Park

神戸背山、山地開発、マスタープラン、公園系統、森林公園

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近代都市計画制度の黎明期である大正末年から昭和初年、東西方向 30km 南北方向 10km におよび、複数の市町村にまたがる六甲山⁽¹⁾において、一大公園としての山地開発計画が立てられ、昭和 5 (1930) 年に発表された。本計画は、行政界や都市計画区域の枠を越えた統一的計画が必要とされていたこと、道路と公園の施設との一体的計画、すなわち公園系統の計画が主眼となったことから、単なる一公園計画を越えた広域都市計画のように捉えることができる。計画を作成し発表したのは兵庫県都市研究会と神戸市都市計画部であり、これらの計画案はともに山地の風景の保全と利用を計画の根本に位置付けていた。戦前の都市周辺の山地や郊外緑地の公園的利用に関する既往研究として、中嶋や向口、真田の研究などがある¹⁾が、本計画は、地方の自主的組織による立案である点、名古屋のような都市計画公園を対象とした公園系統の計画ではない点、また東西 30km におよぶ広域計画である点が特徴として挙げられ、公園緑地計画史もしくは広域都市計画史の一断面を示すものとして研究の意義がある。

本計画の多くは計画案に終わったが、後の山地開発の議論のたたき台となり、また一部実現した主要道路や森林植物園等の施設は、六甲山の景観の骨格を形成した。また、開発の考え方の一部は戦後の国立公園編入 (1956) や神戸市背山総合開発計画 (1962) に引き継がれており、本研究は六甲山の景観形成史の観点からも位置づける事ができる。

六甲山の山地開発に関する既往研究として『神戸市史』や『神戸市会史』など²⁾がある。これらは神戸市会に裏山開発調査委員会が設置された昭和 5 (1930) 年以降の六甲山の開発について、主に神戸市会での議論を中心に明らかに

している。しかし、それ以前の開発計画およびその策定経緯、並びに兵庫県都市研究会の果たした役割については既往研究では明らかにされていない。

以上をふまえ、本研究では、1920-30 年に作成された六甲山についての二つの開発計画を対象とし、その計画の策定経緯と具体的内容について、一次史料をもとに明らかにすることを目的とする。

(2) 戦前の六甲山における山地開発の概要

明治半ばには六甲山の「はげ山」を復旧するために、甲山国有林での治山工事 (1893) が実施されたのをはじめとして、砂防法と森林法の制定 (1897) 以降は保安林や砂防指定地への編入、国費による砂防植栽が行われた。大正末年までには、市民らによる登山は非常に盛んであったが、山頂の一部の別荘地を除いて山地開発は進んでいなかった。土地の所有者が整理されておらず細分していたことも、開発が遅れた理由であった²⁾。昭和初期には兵庫県によるドライブウェイ建設を皮切りに、電鉄会社などによる土地買収を伴う開発がさかんになる。一方、都市計画研究・宣伝のための官民合同組織である兵庫県都市研究会の機関紙『都市研究』や新聞紙上において、山地の公園や住宅地としての利用を含む開発方針の活発な意見交換がなされ、昭和 5 (1930) 年には兵庫県都市研究会と神戸市によって開発計画案が発表された。同年には神戸市会において裏山開発調査委員会が設置され、以後、同委員会を中心に、区・部落有財産の市への移管譲渡による土地所有者問題の解決や、失業対策事業等による財源問題の解決を経て、山地開発が進んだ(表-1)。昭和 12 (1937) 年には六甲山の約 5700ha が風致地区に指定された。翌年の阪神大水害後には、直轄治山事業として約 450ha の荒廃林地復旧事業が行われ (1938-43)、表六甲山系を中心に 2200ha を越える面積の保

表-1 六甲山開発の略年表

年号	西暦	民間等による開発、兵庫県、神戸市 による計画執行
大10	1921	神戸都市計画区域が決定(中一里山などの山地も含む)
11	1922	明石公園大拡張(1922-24)(県)
13	1924	兵庫県都市研究会が発足(機関誌『都市研究』の発行開始)
昭2	1927	阪神電気鉄道が有野村から約250haの土地を買収、開発開始
3	1928	裏六甲ドライブウェイ開通(県)
4	1929	兵庫県都市研究会主催「開けゆく山の展覧会」の開催 表六甲ドライブウェイ開通、明石公園再拡張(1929-32)(県) 六甲山ホテル(7-9月)、摩耶観光ホテル開業
5	1930	兵庫県都市研究会、神戸市都市計画部が山地開発計画案を発表 神戸市会において裏山開発調査委員会が設置
6	1931	六甲登山架空索道(六甲山登り口-六甲山上間)開業
7	1932	山上回遊道路完成(阪神電気鉄道)
8	1933	六甲摩耶鉄道(土橋-六甲山)開通
9	1934	高山植物園開園、サンライズ・ドライブの建設(阪神電気鉄道) 東六甲縦走道路(県道宝塚六甲山線)開通(県) 六甲オリエンタルホテル開業
10	1935	再度山ドライブウェイが開通(市)
12	1937	六甲山系一帯570haが風致地区指定、再度公園開園(市)
13	1938	阪神風水害(道路網は寸断)、六甲砂防工事事務所設置
15	1940	森林植物園造園着工(昭和17年に中断)(市)
18	1943	県道16号(小部峠-摩耶山)開通(県)

安林が追加指定される³⁾など、1930年代後半には開発から保全に大きく方針転換した。

(3) 研究資料について

本研究で用いた資料は、主に神戸市発行等の行政資料⁴⁾、兵庫県都市研究会発行の『都市研究』等の雑誌記事⁵⁾、および当時の新聞記事である。計画案については、兵庫県都市研究会によって正式発表された「六甲山系山地開発調査並計画の概要」⁶⁾を概要案とし、その後『都市公論』にて発表された「六甲山系の開発計画」⁷⁾を詳細案とした。また、同計画の作成に深く関わった森一雄²⁾の昭和5(1930)年以前の発表論文を原案とした⁸⁾。神戸市都市計画部による計画案として『山地開発ニ関スル調査及計画』⁹⁾と、関連する雑誌・新聞記事¹⁰⁾を用いた。

2. 山地開発計画の策定経緯

(1) 県・市による山地開発の着手

a) 県・市の技師による構想

内務省の吏員である都市計画地方委員会技師のなかには、政会から一定の自立を果たした都市専門官僚として、独自の都市経営構想を展開した者がいたという指摘がある¹¹⁾が、六甲山開発の最初期の構想を行ったのも同技師であった。

大正10(1921)年、兵庫県による公園の「準備計画」案が報じられた。地方委員会技師であり公園整理主任であった井本政信が、神戸都市計画区域とその近郊を実地踏査し、「山林公園」、「一大公園たるに適当な候補地」の地として、「六甲の山嶺とゴルフ場と有馬温泉の三点を連結した範囲」を選定したというものである¹²⁾。井本は公園設置よりも道路改修が先決であるとして、住吉から有馬に通ずる県道を改修し幅員三間とし自動車を楽に通過させる計画を発表した。ここではじめて六甲山頂の公園化案が示されたが、大正15年(1926)頃に、有野村が部落の共有地の一部である75万3千坪の土地を、県の許可を得て阪神電気鉄道に売却し¹³⁾、公園、道路ともに計画は実現しなかった。

また、神戸市都市計画部長(兼地方委員会委員)の森垣亀一郎は、神戸市公園の現状として、その総面積僅かに6

万坪(人口一人に対して0.08坪)と極めて小さいことを訴え、その対策として、須磨御料林(39万余坪)や六甲山の国有森林(28万余坪)の公園への編入、既存公園の拡張や神社境内の拡張利用によって、公園面積80余万坪とする可能性を論じた¹⁴⁾。さらには、将来計画として、六甲、摩耶、再度の公園編入を論じた。ただしこの時点では、六甲山の開発の方針は部分的でかつ系統立ったものではなかった。

b) 兵庫県による山地開発の着手

行政主導の山地の開発は、兵庫県による六甲山を南北に縦断する裏・表六甲ドライブウェイの建設¹⁵⁾および六甲山一周自動車道路(神戸-宝塚-有馬-山田村-神戸)の計画¹⁶⁾が最初である。大正14(1925)年9月に兵庫県知事に就任した山縣治郎は、阪神間の開発に力を入れ、阪神大運河計画とともに六甲山開発計画を立て、昭和2年度の県予算には、阪神地方開発資金を利用した六甲山開発事業費(26万円)を計上提案した。その目的について山縣知事は、六甲の連山は「夏期に於ける絶好の避暑地」であり、さらに運動場や公園、住宅地としても「洵に理想的の土地」であるにもかかわらず、道路等交通機関不備があったためにこれを十分活用することの出来なかったことを遺憾として、「此の六甲開発の調査並に其の事業を計画し他日東洋に比類なき理想境を出現」したいと述べた¹⁷⁾。

c) 神戸市による山地開発計画の策定

大正15(1926)年の市会での施政方針発表において、神戸市長黒瀬弘志は、市東部の山地の開発を「神戸市ノ重大問題」として捉え、「是レヲ十分ニ経営シテ植林ナリ或ハ道路ヲ付ケル或ハ軌道ヲ敷キ公園ヲ作ル所ニ依ツテハ住宅地ニ當テル」という方針を示した¹⁸⁾。

昭和4(1929)年5月に神戸市都市計画部による神戸背山の開発計画の概要が、翌年7月に「裏山開発計画」が新聞紙上で正式に発表された。計画の立案者は森垣亀一郎であり、森垣は「見本を一つ作ってみた次第だから、各方面からいい意見が出れば参考にして成るべく理想のものにしたい」と述べたと報じられた¹⁹⁾。

(2) 兵庫県都市計画研究会による計画策定経緯

兵庫県都市研究会は、大正13(1924)年5月、神戸市会議長勝田銀太郎の提案により、市会議員を中心に都市計画の研究・宣伝のための自主的な官民合同組織として発足し、事務所は都市計画兵庫地方委員会内に置かれた。発足当初は勝田を会長として、会員には神戸市長ほか関係市町村長、各議員、県官、内務省都市計画局長、名士など約300人が名を連ねた。発足時には、同会が「(地方委員会と)相呼応し或は自由なる立場から意見を發表すること」が都市計画上最も適切であると説かれ²⁰⁾、都市計画の周知・宣伝ならびに自由な意見交換の場として機関紙『都市研究』が発行された(1925-34, 全31号)。

都市計画兵庫地方委員会は、大正14年中の調査事項として、神戸都市計画街路網の調査決定、神戸都市計画特別地区の指定などの21の項目を決定した²¹⁾。そのなかに「六甲山の開発並ドライブ道路の調査」、「神戸都市計画風致地区

の調査、「神戸都市計画山地開発」、「神戸市内外公園系統」、などの六甲山の開発に関わる調査項目が含まれていた。

同年、都市計画地方委員会技師である森一雄の論文「山地開発に関する私見」(1925)に、六甲山の公園化についての考えが示された。その対象区域は、神戸都市計画区域内の山地に限られていた²²⁾。しかし同時期に、同じく地方委員会技師の小野栄作が「阪神連市計画」を提唱し、ボストンを例に、六甲山を「山嶽公園」とした公園系統の樹立を訴えた。すなわち、六甲山は神戸市のみならず西宮市なども含めて「阪神沿道が共通的に其風光美を享受すべきものであつて、公園系中の中心である」ことが強調され、公園計画のために第一に「山上に通ずる自動車乗遊路」を御影町、甲山、唐櫃附近より設けることが提案された²³⁾。

その後、大正15(1926)年7月の『都市研究』の会報において、兵庫県都市研究会が、都市計画兵庫地方委員会から囑託を受けて、神戸都市計画区域内の山地開発調査について調査準備してきたこと、さらにはその腹案を得たので、調査着手することになったことを発表した²⁴⁾。六甲山は複数の市や町村にまたがっており、都市研究会はこのような広域的計画を立案・議論する上で都合がよかった。

昭和2(1927)年7月には都市研究会の内部組織として、山地開発調査委員会(委員総数79名)が設けられ、『都市研究』上に山地開発の調査概目が発表された。翌年始めには開発の宣伝と資料の収集のため山岳写真の懸賞募集を行い²⁵⁾、同年4月には神戸大丸呉服店楼上において、兵庫県都市研究会主催の『開けゆく山の展覧会』が開催(会期10日間)され、ここではじめて開発計画素案が発表される。展覧会の観覧者は毎日4、5万人を数えた。展覧会開催の目的は、山地の現況と将来の計画を示し、「之を模型化して如何なる風に山を開発して行くかと云ふことを示し、之を助成する為に愛山思想の普及登山道徳の周知を計」ること²⁶⁾であった。出品されたのは、五万分の一の登山道路図、神戸私有林・市管林図、山地の所有者図、幾多の山地現況図・配置図など多数あり、「此の展覧会に於て特に見逃しならぬもの」として、五十年後の神戸市背山の模型が披露された(図-1²⁷⁾)。これは縮尺五千分の一で、長さ二十四尺(約7.3m)、幅七尺(約2.1m)の大模型であった。この都市研究会による構想案とは、「阪神間住民三百萬の保健上より一大森林公園として経営」しようとするものであり、交通機関としてケーブルカーを配置、ドライブウエーを縦横に走らせ、各種娯楽休養設備(キャンプ場、スケート場、ゴルフ場、動物園、植物園等)を配置したものであった²⁶⁾。これによって五十年後の六甲山一帯において「完全な設備によつて何んな風に山の気分を失はさない様に開発されるかと云ふこと」が明瞭に知ることができた²⁶⁾と報じられた。

昭和5(1930)年1月20日、兵庫県都市研究会の山地開発調査委員会が県立第一高女作法室において開かれ、六甲山における調査・計画の概要が発表された。出席委員は48名で、三輪県土木部長や森垣市都市計画部長、県会・市会議員らの委員のほか、いくつかの登山団体からも参加者



図-1 展覧会に出品された「五十年後の六甲山系」の模型²⁷⁾

がいた。計画案の説明役を務めたのは、兵庫県土木部都市計画課技師(兼都市計画地方委員会技師)の森一雄²²⁾であった。森は、山地開発の根幹とする交通機関、運動体育施設、娯楽休養施設、教化施設、森林計画、地区指定その他諸施設に関して説明を行い²⁸⁾、その案は「適切なるもの」「指針を與ふるもの」として、概ね委員らの賛同を得た。そして新たに、国立公園運動を起すこと等を含め、実現手法という問題が議論されることとなった²⁹⁾。

森一雄は、兵庫県都市研究会の山地開発案の発表までに、関連する論文を『都市研究』上に6本発表している⁸⁾。この論文の内容がほぼそのまま兵庫県都市研究会の案となっており、この広域の範囲にわたる統一的な計画の作成に主導的な役割を果たしたことが分かる。それは、「六甲山の開発は、調査が進んで森技師の手で大体のプランが出来上がつてゐる」³⁰⁾といった記事からも裏付けられる。

3. 兵庫県都市研究会による山地開発計画の主旨及内容 (1) 計画の主旨とその範囲

兵庫県都市研究会によって発表された計画案においては、六甲山地の開発にあたり、その状態良く残された自然を利用し、都市生活者の自然への欲求を満足させるために「風景的ニ利用スルコトガ最も適當シタル方法ト考ヘラレル」と結論づけられた³¹⁾。すなわち、「阪神間の連繫都市を最近に控へてゐる六甲山系をして開発して一大森林公園を実現する事は都市施設として最も肝要」であるとして、幹線と徒歩道からなる道路系統を充実させ、観賞樹を植栽するなどして、「風景の保護修飾をなすと共に公園的施設をなし経済的利用と相待つて統一ある計画の下に之れが開発をなすことが計画の主旨であつた³¹⁾。森の初期の論文では、都市計画区域内を計画対象としていたが、発表された計画案の範囲は、宝塚から明石までを含む全六甲山系におよんだ。

一方、風景の保存は鑑賞、享楽、學術保健等精神的並びに肉体的利用に大きな価値を有するものであるとしながらも、それが経済的利用に反しないことが説かれ、事業経営により利益や、外国人観光誘致、地価の高騰による収益の大きさが視野に入れられていた³²⁾。

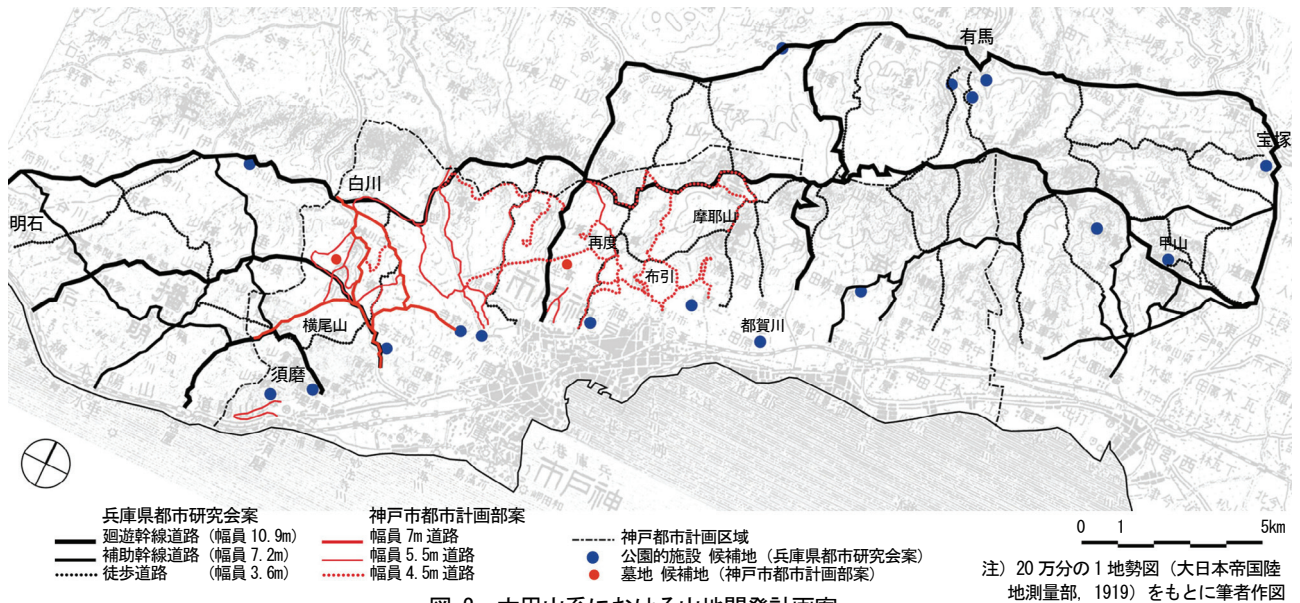


図-2 六甲山系における山地開発計画案

(2) 道路の計画内容

a) 計画・設計の方針

山地開発において最も重要なのは道路であった。計画の基本方針として、各種施設を個別に設置する事は土地買収其他に支障が多く不可能であるため、「之れを結合して数ヶ所に集め其の個所を買収して工事を行つて之等の個所を道路で連絡し廻遊に便す」、「其の他の個所は各種の制限を設けて開発利用に合致せしめ」という方針をとった³³⁾。

道路の計画にあたっては、各種施設の利用及史蹟名所等を廻遊できること、すなわち山地道路の主目的である「遊行と自然鑑賞」を満足させるために、「経過地は其ノ目的ヲ達セシムル様遺憾ナキ箇所ヲ選ブ」ことが考慮された³⁴⁾。さらに、「設計施工ニ當リテ天景ヲ破壊スルコトナク且ツ其ノ附近ノ自然ニ合致スル様」講じることが挙げ³⁴⁾、それによる経費の増加はやむを得ないとしており、道路の設計にあたり風景の鑑賞が強く意識されていることが分かる。この考え方は、森の論文「山地開発問題の考究」のなかで既に示されていた³⁵⁾。

具体的には、三種類の道路の新設・改良が計画された。すなわち、幅員六間位の廻遊幹線道路 6 本、幅員四間位の廻遊補助道路 14 本、幅員二間位の徒歩道路 23 本である。これらにより、「長短各種のそれぞれ特徴を有する廻遊路を設け巡遊者の欲する時間及距離に依つて其の選擇を自由に」し³³⁾、「山地ノ天景ヲ探勝スルニ至便」³⁴⁾にすることが計画の目的であった。

b) 路線の特徴

実際に計画案に挙げられた計画路線について、文章^{6,7)}の表記に従って図示化した(図-2)。路線の詳細について不明確な箇所については、既存の道路、里道を踏襲した。これによると、廻遊幹線道路は 2 本の南北の山越路と、1 本の東西縦走路を骨格として、神戸市須磨から明石郡にかけての丘陵地を縦走するよう計画された。補助幹線道路は、明石郡と東部の西宮市から武庫郡にかけての緩傾斜の山地

表-2 各計画案(1930)における公園的施設

	都市計画研究会 山地開発調査委員会 案	神戸市都市計画部 案
公園施設	テニスコート、運動場、プール、馬場、児童遊技場、食堂、茶店、ホテル、四阿、ベンチ、野外劇場、船遊場、釣魚場、動物舎、示景盤、水道、電燈、地図揭示板	墓地(妙法寺横尾山背後の丘陵地、鍋蓋山南麓の高地) 36 万坪、動物園 10 万坪、植物園 3 万坪、海洋館、山岳館(講習会、林間学校、キャンプ)
その他の施設	ゴルフ場(お多福ゴルフ場、25 万坪) キャンプ場(奥池、六甲、石楠山、再度山、垂水) 56 万坪、スケート場、植物園(二楽荘、六甲) 22 万坪、動物園 13 万坪	

表-3 都市研究会による調査内容(一部)

風景地	仁川上流、有馬瑞寶寺、鼓滝附近、芦屋川上流及奥池附近、六甲山上(三國岩から一軒茶屋)、摩耶山上、布引附近、鉄拐山及須磨浦、太山寺及附近、舞子公園及附近、人丸神社、明石公園
山岳美	仁川溪谷、奥池、ロックガーデン、有馬四十八瀧、雲ヶ岩、東及西六甲、摩耶、布引、再度、神戸檜、高取、鉄拐鉢伏、太山寺、明石
ほか	公園及遊園、桜・楓等の名所、社寺、城址、古墳、瀑布、温泉水、別荘地及高級住宅地、ホテル及旅館、休憩所及茶屋、食堂、娯楽地、スポーツ場、教化的施設、植物(植生)、動物、鉱物、地質、林相、土地所属、気象、登山道路

を中心に道路網が計画された。神戸市都市計画区域内に比べて、区域外の東西地域において道路網が充実している。

徒歩道路については、系統をなしたものではないために「案内者なくして山地を自由に觀賞しながら心行くまでに山岳美を味ふ事が出来ない」³⁶⁾として、系統立った道路網整備が意図された。計画路線自体は既存の登山路をほぼ踏襲していた。

(3) 公園的施設の計画内容

公園は山地開発事業の中核をなすと位置付けられており、廻遊者の目的地として、また休息散策の箇所として適切に設計することが求められ、「鑑賞樹の植栽、森林の整理、苑路の新設、運動体育、娯楽休養などの施設」が課題として挙げられた³⁷⁾。計画案にあがった公園的施設とその候補地は、表-2、図-2 のとおりである。

計画前の調査において、調査対象となった項目(表-3)は非常に多岐にわたっている。なかでも風景地、桜・楓等

の名所、公園及遊園地、山岳美については、それぞれの景観の勝れた点が評価されており³⁶⁾、その一部は公園的施設の候補地にも含まれていた。公園的施設の候補地として、海側の山裾部が目立つほか有馬や甲山周辺にもみられるのに対し、六甲山上は縦横に徒歩道路が開かれるのみであった。このように山地に点在する景勝地を取り入れて、道路によって連絡し、公園として開放する事が六甲山開発のねらいであった。しかし、その実現方法に関しては、官民の役割分担の必要性が示されるにとどまり、具体性に乏しかった。

(4) 森一雄の「風景的利用」の考え方

本計画作成に関わった森は、明治神宮や離宮御用邸の造営・改良に務めた造園系技師であり、大阪府の大屋霊城や愛知県の狩野に続く都市計画の公園技師であった。森の山地開発に対する考え方は、計画案発表までの全論文を通して一貫している。その考え方の基本は、都市に生活する人々にとって「市民の休養、慰安、衛生、保健、運動、体育、教化、訓育、防災、保安」のために公園が必要であり、公園の場所として都市部にきわめて近接する六甲山が最も適するということであった³⁸⁾。ここに一大森林公園を実現することは、鑑賞・享楽・学術・保健に大きな価値があるとした³¹⁾。その管理経営として神戸都市計画区域内の山地においては、法規によって取り締まることで現状以上に破壊されることを防ぎ、その一方「開発利用」に努めなければならないこと、「風致上美観を傷つけることを避けること」を訴え³⁹⁾、安易な住宅地開発を批判した³¹⁾。森の考える風景的利用とは、風致保全を前提にした山地の市民への開放であり、未開発の自然と史蹟名勝を活かし、休息散策のための空間の設計や植栽などの造園的修飾を施し、遊覧地としての経営を行うことであった^{31, 38)}。

また森は、世間一般の土地の経済的利用への偏重と、「風景的利用」の軽視に対して異を唱え、六甲山の風景的利用が認められれば、「経済的利用に反し風景的利用策を主張し得る」こと、「今後の風景の保存修飾に就き、最も有力なる證據を提出することが出来る」ことを期待⁴⁰⁾しており、六甲山を「風景的利用」の先進事例とすべく取り組んでいた。

(5) 本計画案発表の意義

都市研究会は、県都市計画課技師でもある森を中心に、開発主体や財源、都市計画区域の枠などにしばられない広域の道路網や公園配置の計画を作成することができた。それも、「都市研究会が熱心にその（山地開発の）研究調査を進め県市都市計画課と協力してゐる」³⁰⁾とあるように、県や市との協力関係の上であった。しかし、同研究会が提案した計画案の実現を裏付ける制度や法律の根拠はなく、都市計画決定された計画のように効力を有するものではなかった。実際に、六甲山縦走道路など、兵庫県によって引き継がれ実現された計画も一部あるが、多くは計画案に終わった。

とはいえ、当時六甲山の将来像がほとんど示されていないなかで、比較的自由的な立場から、同研究会が開発の

基本方針と系統立った計画を広く示したことは、各開発主体や市民の間での六甲山の将来像の共有や、開発計画のゆるやかな誘導において、一定の意義があったと考える。

4. 神戸市による山地開発計画の主旨及内容

(1) 計画の主旨とその範囲

神戸市都市計画部の裏山開発方針は、「天然の風致を成るべく破壊せぬということ」を根本第一義とし縦横の自動車道路を中心として地勢に応じ住宅地、公園、動物園、植物園、墓地、各種運動場、給排水等の娯楽又は衛生施設を適宜配置し全体としての調和を保った渾然たる地上の楽園を現出しようというものであり、総経費は概算 781 万円が計上された⁴¹⁾。この主旨は兵庫県都市研究会案と概ね重なる。

その範囲は、第一期計画として都市計画区域内の六甲、摩耶の両山を除いた旧神戸市の山地 1100 万坪であり、六甲摩耶の山地一帯は第二期計画の対象となった。この前後、再度山登山鉄道や宇治電による裏山縦貫鉄道の敷設などの出願が相次いで出されており、神戸市は「之等を専ら民間の事業にまかせる時は営利的立場にのみ着眼して折角自然にめぐまれた神戸裏山の風致を損ずるおそれがある」ために開発計画案の作成を急いでいた⁴²⁾。その一方で、天然公園をなすという趣旨に反しない限りは民間の事業をも承認して大いに裏山開発に資する方針であることを示していた。

(2) 計画内容

a) 道路

道路計画として、六甲山西方から板宿奥、鷹取山附近に至る延長三里余（約 12km）の間に総工費三百万円を投じて幅員約 4.5m の登山道路並に約 7m のドライブウェイ合計 35 線路（延長約 9.5km）を敷設する計画が示された。計画原図（図-3⁴³⁾より確認した計画路線を図-2 に示す。本案は、都市部から山へと北上する、もしくは溪流に沿って山地を循環する登山道を複数設け、渓谷を渡り峰を貫いて縦走する道路二線を建設するという計画であった^{9, 10)}。幅員約 7m のドライブウェイは、主に神戸市須磨区北部の丘陵地を中心に、縦横な道路網が計画されたが、ここには公園式墓地などの公園的施設を重点的に配置する事が考慮されていたのではないかと考えられる。一方、再度・布引附近においては、既存の登山道を踏襲するかたちで 4.5m 程度の狭幅員の道路が縦横に設けられており、この周辺を天然の公園として利用しようとした意図が読み取れる。

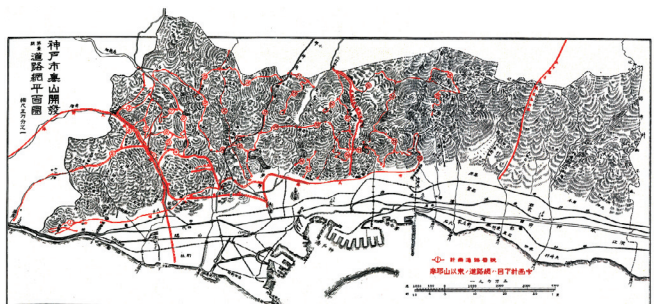


図-3 神戸市裏山開発道路網平面図 (1928) ⁴³⁾

また、都市研究会案の道路計画と合わせてみると、神戸市が神戸都市計画区域内の道路網の充実を、都市研究会がそれ以外の地域の道路網の充実と、広域の幹線の充実を目指しており、概ね計画の分担をしながら、両者により統一的な計画となるように図られたように読み取れる。

b) 公園的施設

計画案には、開発によって裏山の風致を害しないために自然を尊重した大公園を数ヶ所設けることが示された。具体的に公園的施設として、約十萬坪にわたり背山の自然を巧みに取り入れた動物の生棲状態をさながらに示す動物園、地質に応じて楓、桜等の観賞樹、杉檜等建築用材をも適宜植林して開発する天然保護の造林の計画(経費3万円)と、三萬坪の敷地を有する大植物園(経費約14万円)の計画が示された。また、墓地は四十余萬坪の地に墓地三ヶ所を新設すること、その設計は「感じのよい道路、気持のいい広場、ところどころに点綴する植樹等宛然たる公園的の設計にする」ことが示された⁴²⁾。その他、山岳館や海洋館等の観光施設、一般登山家の宿泊並に休憩のための休憩所やホテルの経営も計画案に含まれた(表-2)。住宅地については、具体的な場所については示されなかったが、風致上海側から見える山の南側には許可せぬ方針であることを示した⁴⁴⁾。以上の財源として受益者負担や施設使用料等の金額を試算し、仮に50万円の寄付金を得るとして、政府が失業救済事業としてこれを認めるなら、650万円程度の市債発行でこれらの開発事業を完成できるとしており、兵庫県都市研究会に比べて、より具体的に実現方策を考慮していた。

5. 結論

本研究の成果を、1) 開発計画の経緯、2) 計画案の主旨及び内容、の二点で以下のようにまとめることができる。

1) 大正末年頃から、六甲山を公園として都市計画に位置づける議論が活発になり、都市計画地方委員会からの嘱託をきっかけとして、兵庫県都市研究会内の山地開発調査委員会によって六甲山の山地開発計画が作成され、昭和5(1930)年に発表された。計画は、複数の市町村を含む東西約30kmに及ぶ広域の公園系統の計画であった。その計画案の作成を主導したのは、都市計画地方委員会技師兼兵庫県技師であった森一雄であった。一方で、ほぼ同時期に、神戸市都市計画部長兼都市計画地方委員会委員の森垣亀一郎を中心に、神戸市による裏山開発計画がつけられた。

2) 二つの計画案にみる山地開発の根本目的は、風致の保全を前提とした山地および風景地の開放にあり、道路と公園的施設の配置が主眼となった。道路については、兵庫県都市研究会が骨格となる幹線道路を、神戸市都市計画部が都市計画区域内の道路網を充実させる案を示し、両者により統一的な計画案が示された。またそれは、自動車の幹線道路と徒歩道路とを織り重ねたものであり、その計画路線は遊行と自然鑑賞を満足させるように考慮された。さらには、観賞樹の植林等により風景の保護修飾をなすとともに、様々な種類の公園的施設の充実が図られた。兵庫県都市研

究会は、開発方針を示すことによって、各開発主体の間での六甲山の将来像の共有に一定の成果を果たしたといえる。

【補注】

- 1) 六甲山は行政文書等において、神戸背山や神戸裏山とも呼ばれた。
- 2) 森一雄は、東京帝国大学農科大学農学科卒業(1917)、明治神宮の造営に携わり、宮内技手を経て、大正13(1924)年から都市計画兵庫地方委員会技師として神戸に赴任、その後兵庫県土木部技師を兼務した(1924-34 在職)。兵庫県においては県営明石公園の大拡張(1929-32)や舞子公園の改良等に携わった。井本政信も地方委員会兼県の技師であり、明石公園拡張工事の設計・監督に従事した(1921-4、1934-在職)。森も井本も同じ原熙門下であった。佐藤昌、日本公園緑地発達史 上、都市計画研究所、pp.676, 1977。

【参考文献】

- 1) 中嶋節子、近代京都における市街地近郊山地の「公園」としての位置付けとその整備、日本建築学会計画系論文集 No.496, pp.247-254, 1997, 向口武志、戦前名古屋における公園・緑地計画に関する研究、名古屋大学博士学位論文, 2000, 真田純子、東京緑地計画の計画理念に関する研究、東京工業大学博士学位論文, 2005 など。
- 2) 新修神戸市史編集委員会編、『新修神戸市史』, 行政編3, 1989, 同歴史編4, 2005, 神戸市役所編、『神戸市史』, 第二集本編, 1937. (以上神戸市発行), 兵庫県史編集委員会編、『兵庫県百年史』, 兵庫県, 1967 など。
- 3) 兵庫県治山林道協会、六甲山災害史、兵庫県治山林道協会, pp.41-44, 1998.
- 4) 神戸市役所都市計画部、『公園及遊園の設備』, 1923, 神戸市都市計画部編、『山地開発ニ関スル調査及計画』 第一輯, 1928.
- 5) 兵庫県都市研究会編、『都市研究』, 巻号1-1-30, 1925-1934, 公園緑地協会、『公園緑地』, 「六甲山計画特別号1-10」, 1937, 都市研究会、『都市公論』, vol.13-7, 1930. など。
- 6) 兵庫県都市研究会調査委員会、『六甲山系山地開発調査並計画の概要』, 『都市研究』 23, pp.33-34, 1930.
- 7) 森一雄、『六甲山系の開発計画』, 『都市公論』 13-7, pp.78, 88, 1930.
- 8) 森一雄の『都市研究』紙上の発表論文を以下に挙げる。
「山地開発に関する私見」, 『都市研究』1-2, 1925, 「山地開発問題の考究(上)」, 同3-3, 1927, 「山地開発問題の考究(中)」, 同3-5, 1927, 「山地開発問題の考究(中の続)」, 同4-1, 1928, 「山地開発問題の考究(中の続)」, 同4-3, 1928, 「民衆利用に資する六甲山の施設」, 同5-1, 1929.
- 9) 前掲『山地開発ニ関スル調査及計画』, 10) 「雑報欄」, 『都市研究』 5-2, pp.81-82, 1926, 「神戸裏山の開発計画」 1-5, 神戸新聞, 1930.7.27-8.2.
- 11) 石田頼男、『日本近現代都市計画の展開1868-2003』, 自治体研究社, 2004.
- 12) 「六甲を越して有馬へ三間幅の大道計画」, 大阪朝日新聞 神戸附録, 1921.8.21, 13) 阪神電気鉄道株式会社臨時社史編集室編、『輸送奉仕の五十年』, 阪神電気鉄道, 1955, 14) 前掲『公園及遊園の設備』
- 15) 田邊良忠、『六甲ドライブウエーと大循環道路の紹介』, 『道路の改良』 9.9, 1927, 16) 「六甲山をぐるっと一周する自動車道」, 大阪毎日新聞, 1927.6.22,
- 17) 山縣治郎、『阪神地方開発に就て』, 『都市研究』 3-1, pp.1-4, 1927,
- 18) 「神戸市長ノ施政方針」, 『都市研究』 2-2, pp.64, 1926.
- 19) 前掲『神戸裏山の開発計画』 1-5, 神戸新聞, 1930.7.27-8.2,
- 20) 「賑やかに幕を開けた兵庫県都市研究会」, 神戸新聞, 1924.10.29.
- 21) 「都市計画兵庫地方委員会大正十四年中調査事項」, 『都市研究』1-1, pp.86 1925, 22) 前掲『山地開発に関する私見』, 『都市研究』 1-2, pp.18-20 1925.
- 23) 小野栄作、『阪神連市計画』, 『都市研究』 1-3, 1925.
- 24) 「都市研究会々報」, 『都市研究』 2-4, pp.83, 1926,
- 25) 「山地計画の調査委員会経過」, 『都市研究』 23, pp.48, 1930.
- 26) 「開けゆく山」の展覧会の記, 『都市研究』 4-3, pp.54-62, 1928.
- 27) 『都市研究』 4-3, 巻頭写真, 1928, 28) 神戸又新日報, 1930.1.21,
- 29) 前掲『山地計画の調査委員会経過』, 『都市研究』 23, pp.50-52, 1930.
- 30) 松室一雄, 「山を愛せよ」, 『都市研究』 4-1, pp.55, 1928.
- 31) 前掲『六甲山系の開発計画』, 『都市公論』 13-7, pp.78, 88, 1930.
- 32) 「六甲山系山地開発調査並計画の概要」, 『都市研究』 23, pp.33-34, 1930.
- 33) 前掲『都市公論』 13-7, pp.90, 1930, 34) 前掲『六甲山系山地開発調査並計画の概要』, 『都市研究』 23, pp.40-41, 1930.
- 35) 前掲『都市研究』 4-1, 1928, 36) 前掲『都市公論』 13-7, pp.87, 1930.
- 37) 前掲 神戸又新日報, 1930.1.21, 38) 前掲『都市研究』 3-3, pp.23-30, 1927.
- 39) 前掲『都市研究』 1-2, pp.18-23, 1925, 40) 前掲『都市研究』 3-3, pp.28, 1927.
- 41) 前掲『神戸裏山の開発計画』 2, 神戸新聞, 1930.7.28,
- 42) 「市の背山一帯を理想的の大公園と化する」, 神戸又新日報, 1929.5.24.
- 43) 前掲『山地開発ニ関スル調査及計画』, 1928. 附図
- 44) 「雑報欄 神戸市背山の開発計画」, 『都市研究』 5-2, p.82, 1929.