

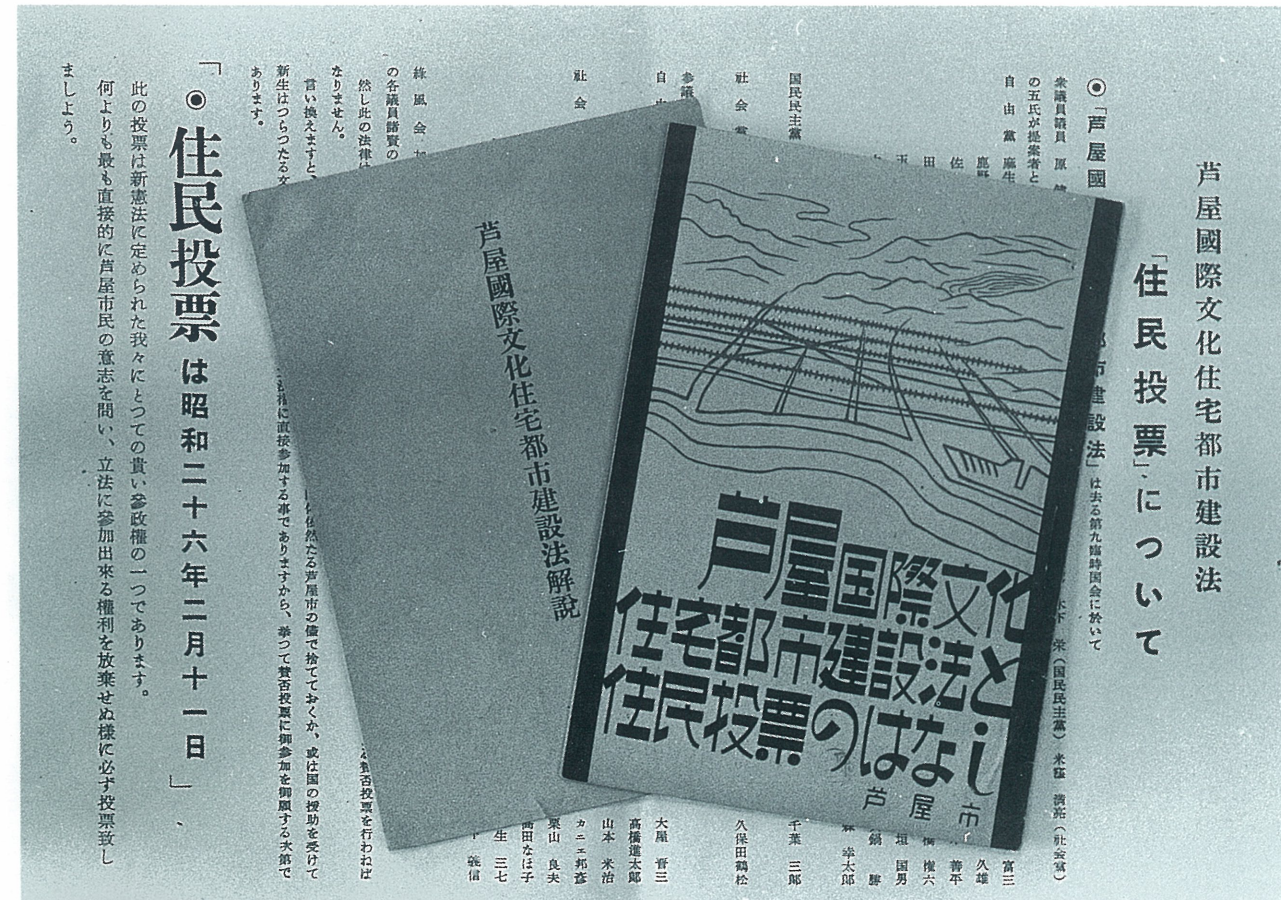
III 戦後の復興

終戦後の虚脱状態にあった人びとの生活に容赦なく襲いかかったのは、生活必需品と住宅不足およびインフレーションでした。「8月15日終戦二関スル大詔ガ喚発セラレマシテヨリ本市ニ於イテモ大詔ノ御趣旨ヲ体シ鋭意戦後復興ニ邁進致スコトナリ先ツ市役所ノ機能ノ改革ヲ行ヒマシタ」（昭和20年芦屋市事務報告）と、戦後復興に向けて、その遂行が速やかに進むための機構改革を行っています。

戦災の復興は被災直後に着手され、清掃事業や水道など、公共施設の破損修理が進行したほか、罹災者や

引き揚げ者に対する応急住宅の供給や、自力復興を希望する者には、製材、畳、釘など建築資材の斡旋が行われました。

一方、5ヵ年計画で復興土地区画整理事業に着手し、昭和25年12月には「国際文化住宅都市建設法」が国会で可決、翌年3月に公布され、いよいよ本格的な戦後のまちづくりがはじまりました。その後甲南団地などの大規模住宅団地の開発をはじめ、市街地道路の整備が行われました。



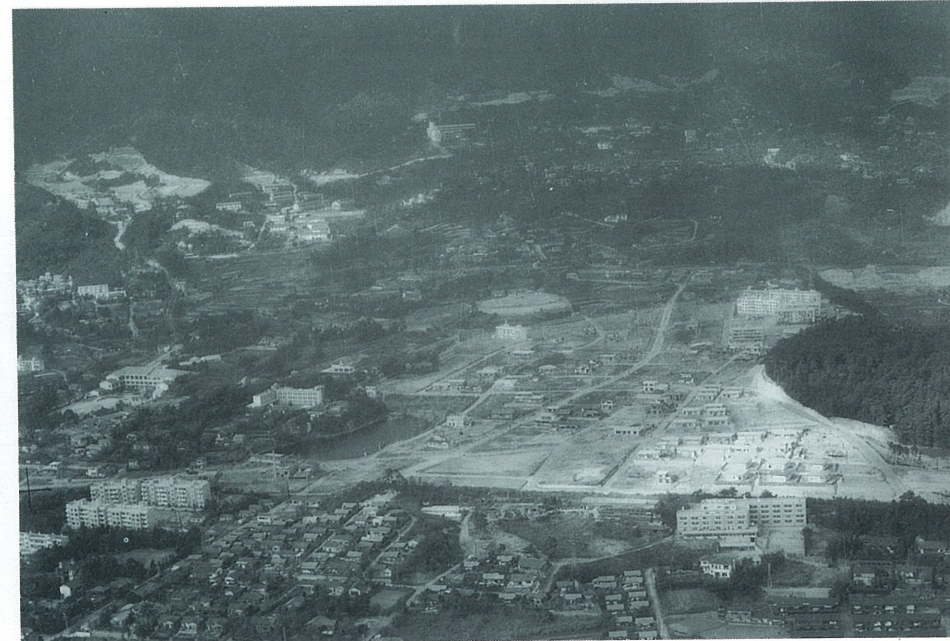
国際文化住宅都市建設法 昭和25年12月国会で可決され、住民投票を経て翌年3月公布された。

1 甲南団地の開発

昭和30年代、大規模団地の宅地造成がはじまり、岩園町の南半分約8万坪を占める日本住宅公団の甲南宅地造成区域は、昭和31年～36年にわたる工事によって完成しました。



住宅の建設を待つ公団開発地 昭和35年ごろ



空から見た甲南団地 昭和35年11月



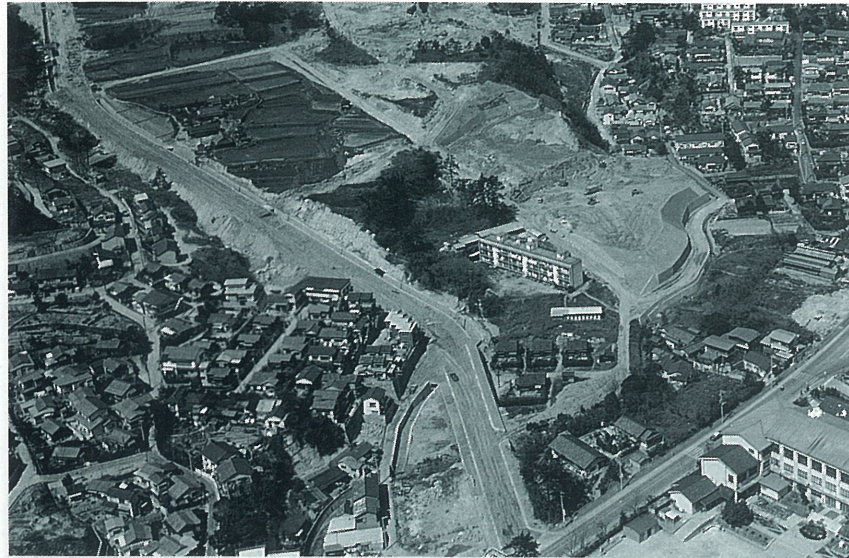
昭和40年ごろの岩園町の住宅街

2 市街地道路の整備

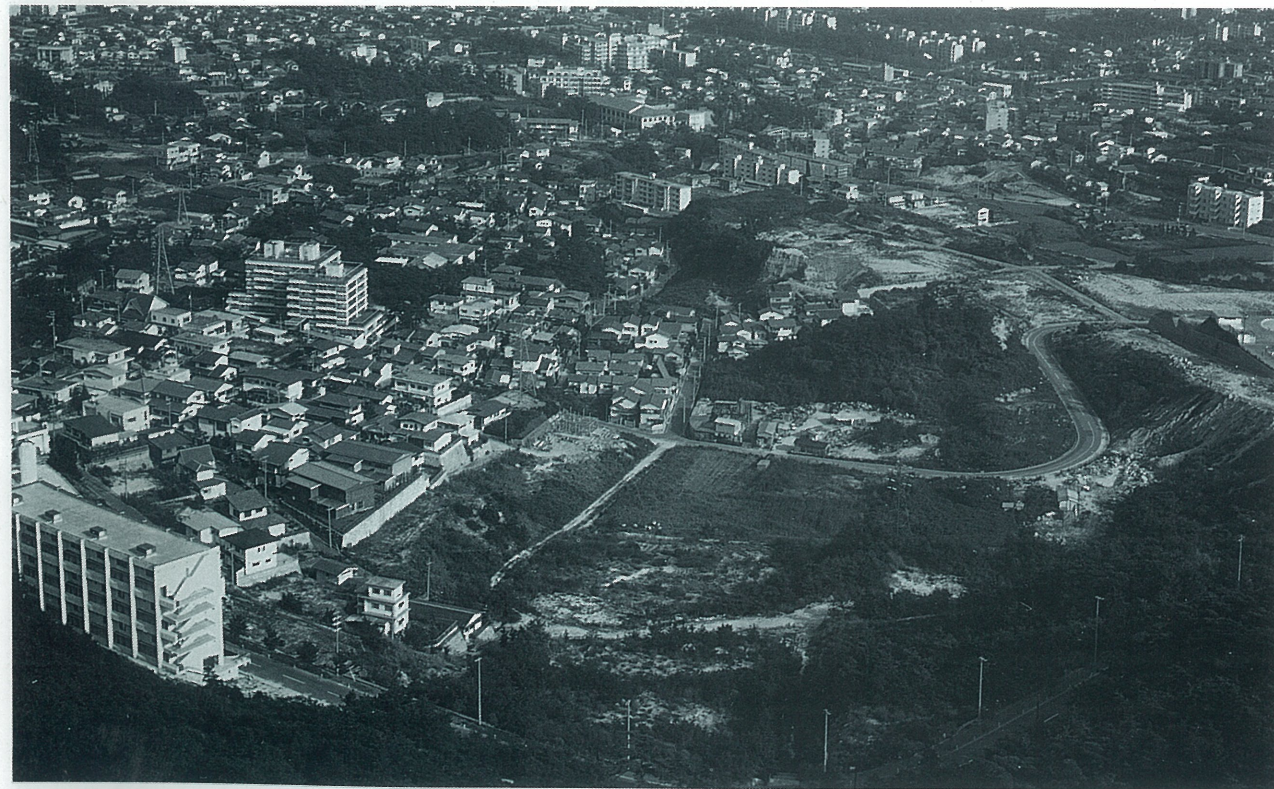
戦後の昭和29年にはわずか230台の自動車の数が、44年には5,000台を越えるほどに急増、特に芦屋の自動車普及率は、40年度兵庫県下の平均10世帯に1台に対し、4.4世帯に1台と高い数値を示し、自動車の普及にともなう街路網の整備が急がれました。



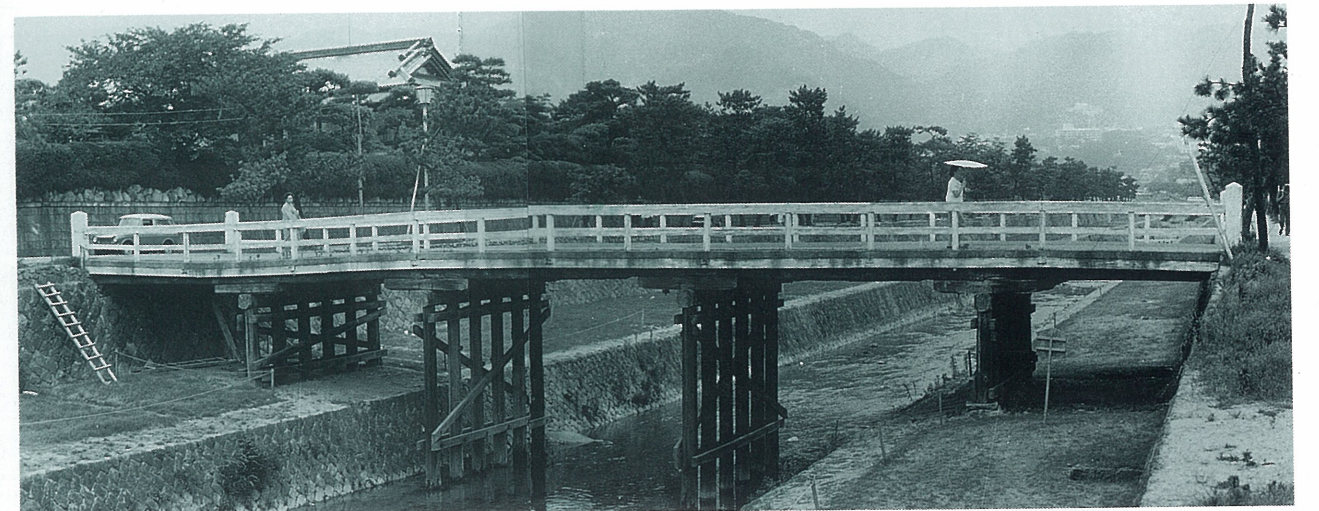
川西線工事 昭和38年 現在は「川西さくら通」として親しまれている。



北部土地区画整理事業 昭和30年当時多額の赤字をかかえていた芦屋市は都市経営に最適と考えられていた10万都市の実現を目指し、山地開発に積極的にとりかかった。写真は朝日ヶ丘線と宮川線交差付近 昭和40年ごろ 右下は岩園小学校



ほぼ市街化された山麓部 昭和45年



昭和42年の豪雨まで架かっていた木造の公光橋



昭和41年ごろのめがね橋風景 宮川線国鉄北側から南を見る。



豪雨のあと新設された公光橋 昭和43年

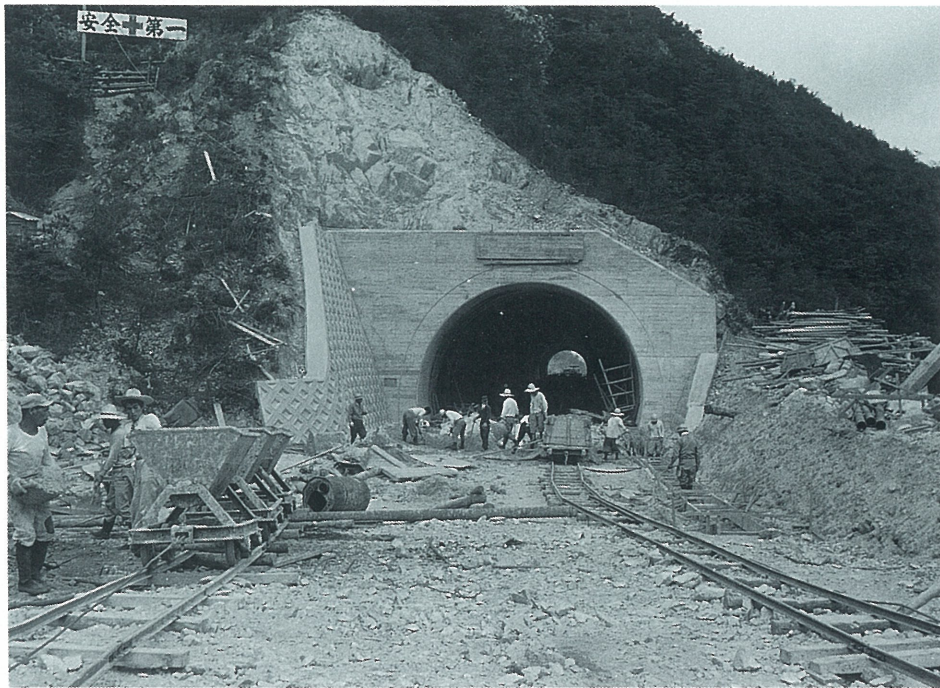


着工前の鳴尾御影線宮塚橋付近 昭和22年、戦災復興事業の一環として旧西国街道沿いに鳴尾御影線が着工された。写真は、着工前の宮塚橋付近のようす(昭和43年ごろ)。架け替えられた宮塚橋 昭和45年

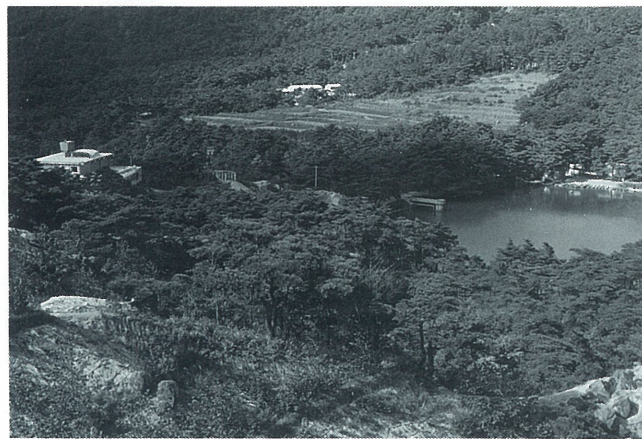


3 奥池地区の開発

昭和32年から芦有ドライブウェイの建設を手はじめとする山地開発がはじまり、36年9月、芦有ドライブウェイが開通、その後宅地の開発に重点が注がれました。その結果、39年奥池町の開発、41年奥池ハイランドの開発と緑豊かで静かな住宅地としての発展をとげました。



芦有トンネル工事 昭和35年ごろ



開発中の奥池町 昭和35年



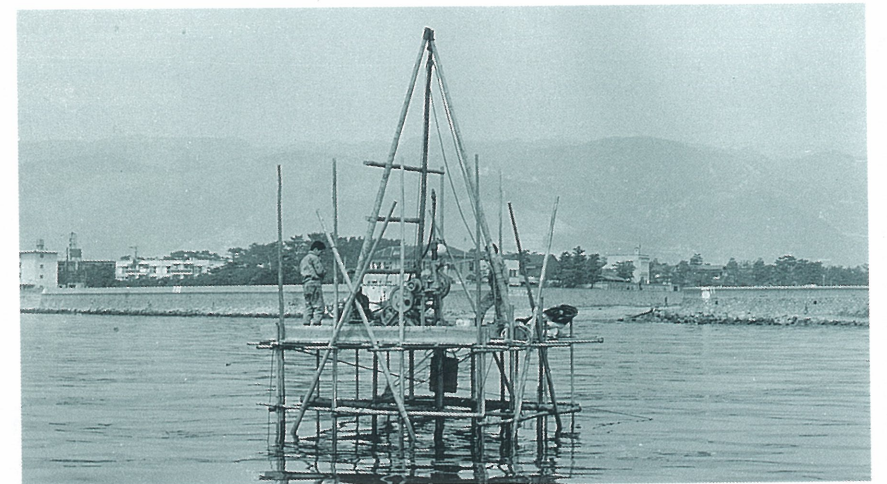
開発された奥池ハイランド 昭和47年ごろ



光の帯が連なる夜の芦有道路 観光資源の開発と産業交通の発達を目的に、奥山～有馬間10.67キロメートルを20分で結ぶ有料道路を建設した。

4 芦屋浜住宅団地

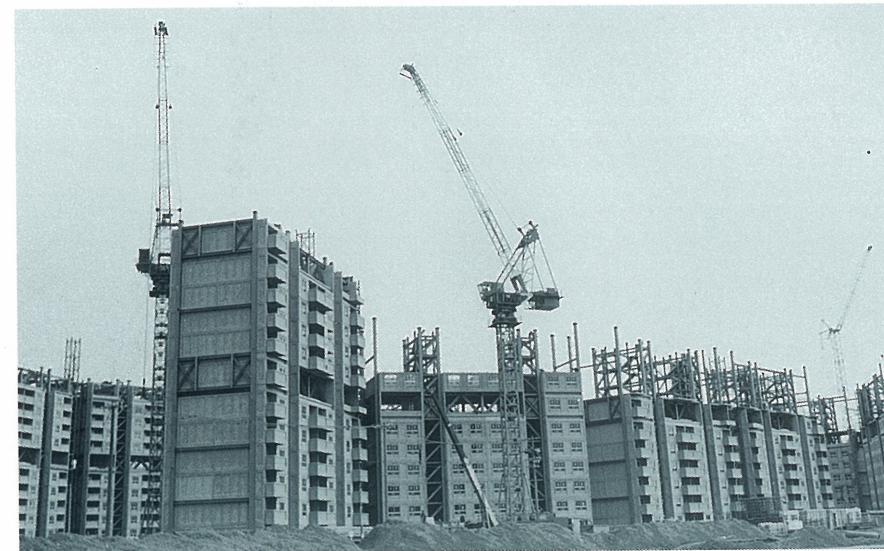
昭和36年ごろから本市は海への発展を目指し、独自の芦屋浜埋め立て構想を練っていました。一方、兵庫県でも38年ごろから芦屋浜の利用計画の調査をはじめ、結局大阪湾広域港湾整備計画に基づく阪神港湾整備の一環として広域的な見地から兵庫県企業庁が、芦屋浜の造成工事に着手しました。



ボーリング調査 昭和40年



埋め立て工事の完成した芦屋浜 昭和49年



完成されていく芦屋浜住宅団地埋め立て地には工場誘致が一般的であった当時、住宅を造るといふ計画は国へもっていっても笑われたという。しかし、昭和50年3月には造成が全部完成し、新しい土地が誕生し、芦屋浜住宅団地の建設もすすんで、54年には高層住宅への入居がはじまった。