

新しいまちづくりをめざして

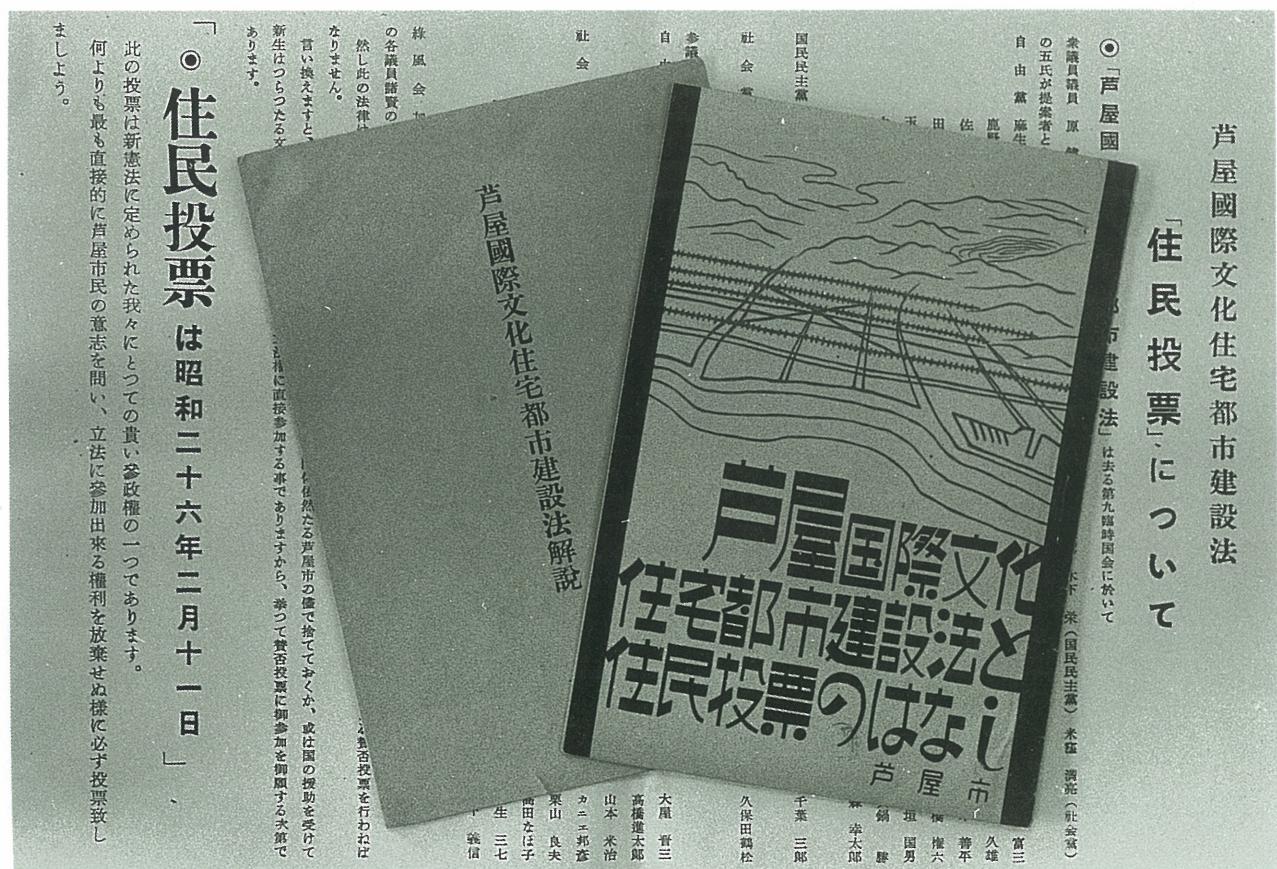
終戦後の虚脱状態にあった人びとの生活に容赦なく襲いかかったのは、生活必需品と住宅不足およびインフレーションでした。

「8月15日終戦ニ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銳意戻後復興ニ邁進致スコト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、その遂行を速やかに運ぶ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カ年計画で復興地区画整理事業に着手しました。

昭和25年12月には「国際文化住宅都市建設法案」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、住民投票を経て公布された。



西藏町市営住宅(木造) 昭和26年

市営住宅

戦後の住宅難を解消するため、いち早く公営住宅の建設に取りかかり、昭和20年度中には吳川町、松浜町に合わせて33戸の住宅が完成しました。その後、木造、簡易耐火、テラスハウス、中層住宅と造りが変化しました。



大東町市営住宅(簡易耐火) 昭和31年ごろ



大東町テラスハウス 昭和30年



朝日ヶ丘町市営住宅(中層住宅) 昭和44年

甲南団地

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8万坪をし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。



甲南団地 昭和32年



工事中の甲南団地 昭和32年1月



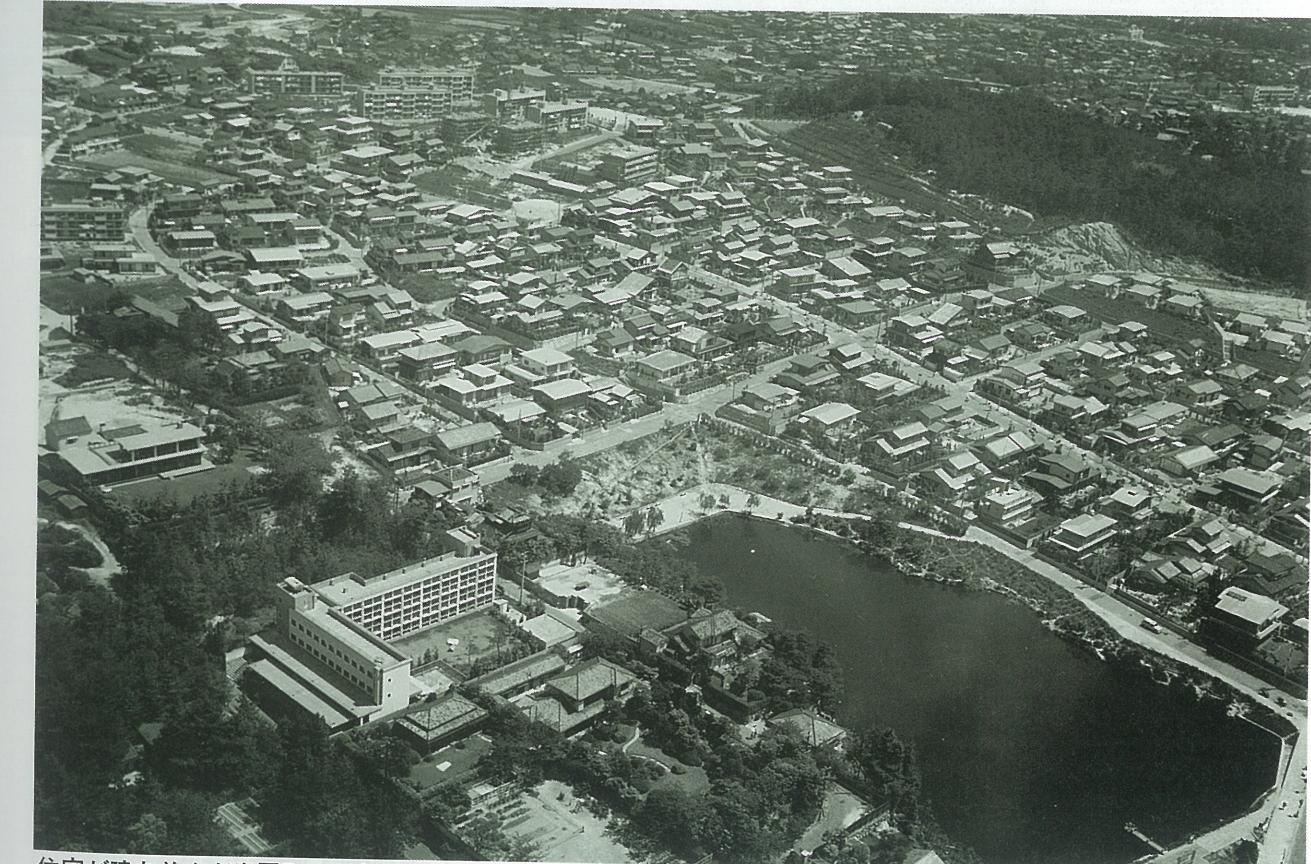
住宅の建設をまつ甲南団地 昭和35年ごろ



住宅地として開けゆく甲南の丘陵地 昭和35年6月



空から見た岩園住宅公団開発地 昭和35年11月



住宅が建ち並んだ岩園町 昭和39年

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では、都市経営に最適と考えられた10万都市の実現と自主財源確保のため、山地開発に積極的にとりかかりました。

昭和30年3月に認可を受けた北部土地区画整理事業は、朝日ヶ丘・東山・東芦屋・山手の4町、計89.3ヘクタールにおよぶ大規模なもので、40年後半まで続きました。



山麓線と県道奥山精道線交差付近 昭和38年



朝日ヶ丘線と山麓線の交差付近 昭和38年



西側から朝日ヶ丘町、山麓線を望む 昭和39年



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



山麓線工事 岩園町から西を望む。昭和43年



朝日ヶ丘線工事 昭和40年



ほぼ市街化された山麓部 昭和45年

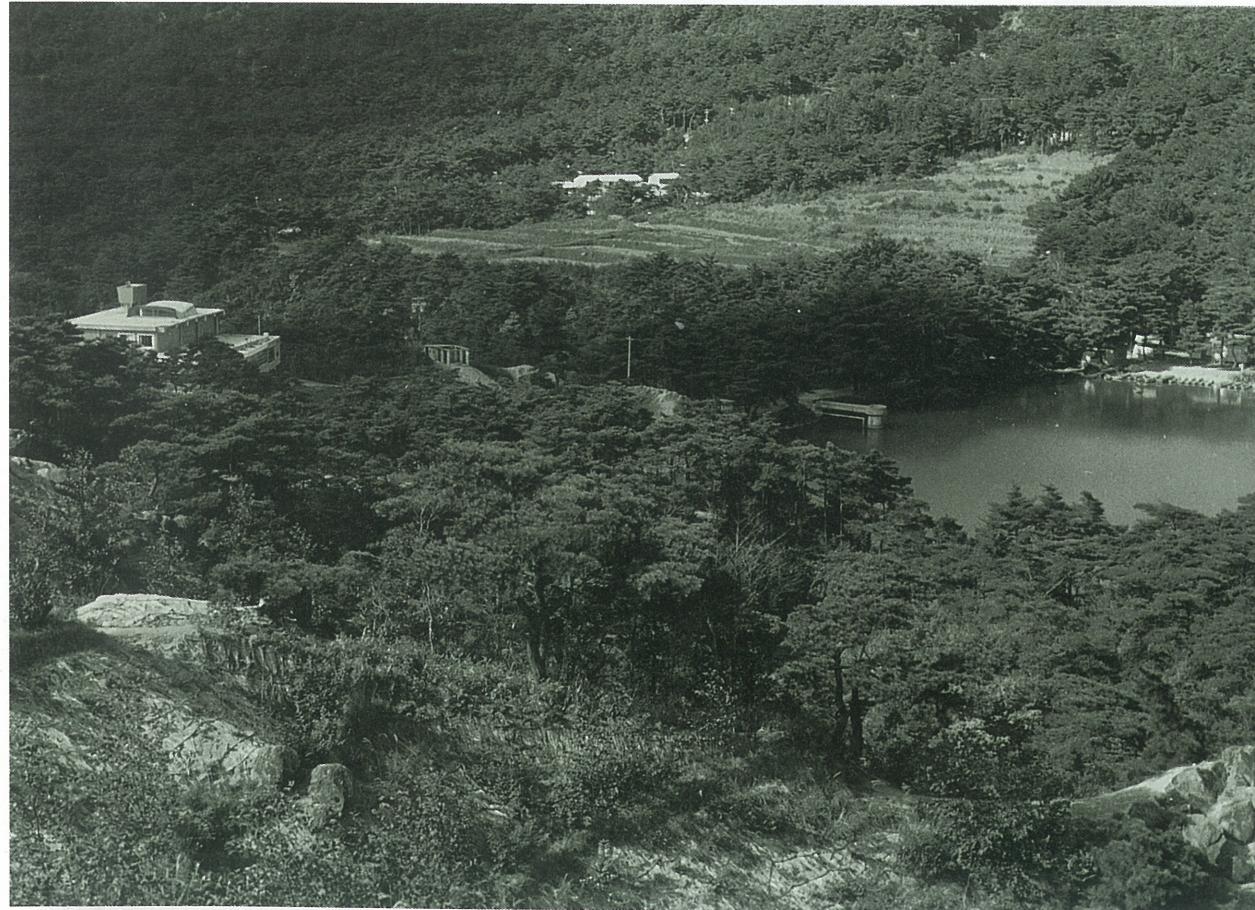
奥池開発

芦屋市北部の山地は、昭和32年瀬戸内海国立公園六甲山地域に指定され、その環境の良さは定評のあるところです。山地開発は、芦屋～有馬温泉間10.7キロメートルの有料道路（芦有ドライブウェイ）の建設を手はじめに、芦有開発株が昭和32年以来とり組んできました。

昭和36年9月芦有ドライブウェイの開通により、宅地の開発に重点が注がれ、39年に奥池町の開発、41年奥池ハイランドの開発と緑豊かで静かな住宅別荘地として発展してきました。



奥池ハイランド造成工事 手前は完成前の奥山貯水池 昭和46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



住宅の建設を待つ奥池ハイランド 昭和48年ごろ



現在の奥池地区

芦屋浜住宅団地

昭和35年ごろ、大阪湾沿岸では、各所で海岸の埋立工事がすすめられていきました。

本市でも、昭和36年ごろから海への発展を目指し、市独自の芦屋浜埋立構想を練っていました。

一方、兵庫県では、昭和38年ごろから芦屋浜の利用計画の調査をはじめ、41年に埋立地構想第1次試案が公表されました。このような経過を経て、44年11月近畿圏整備計画、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、兵庫県企業庁の手によって造成工事が着工されました。

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がすすみ、54年、高層住宅への入居がはじまりました。

「当時、埋立地には工場誘致というのが一般的であり、住宅を造るなどという計画は国へもっていっても笑われた」といいます。



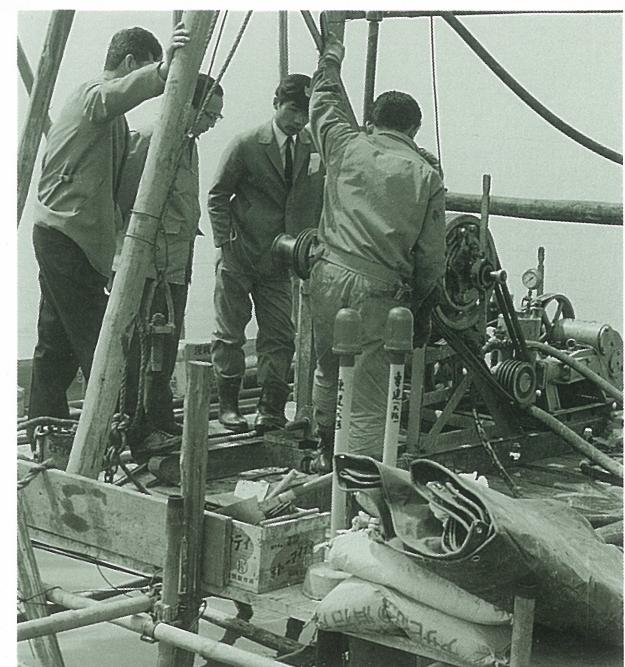
空から見た芦屋浜 昭和35年ごろ



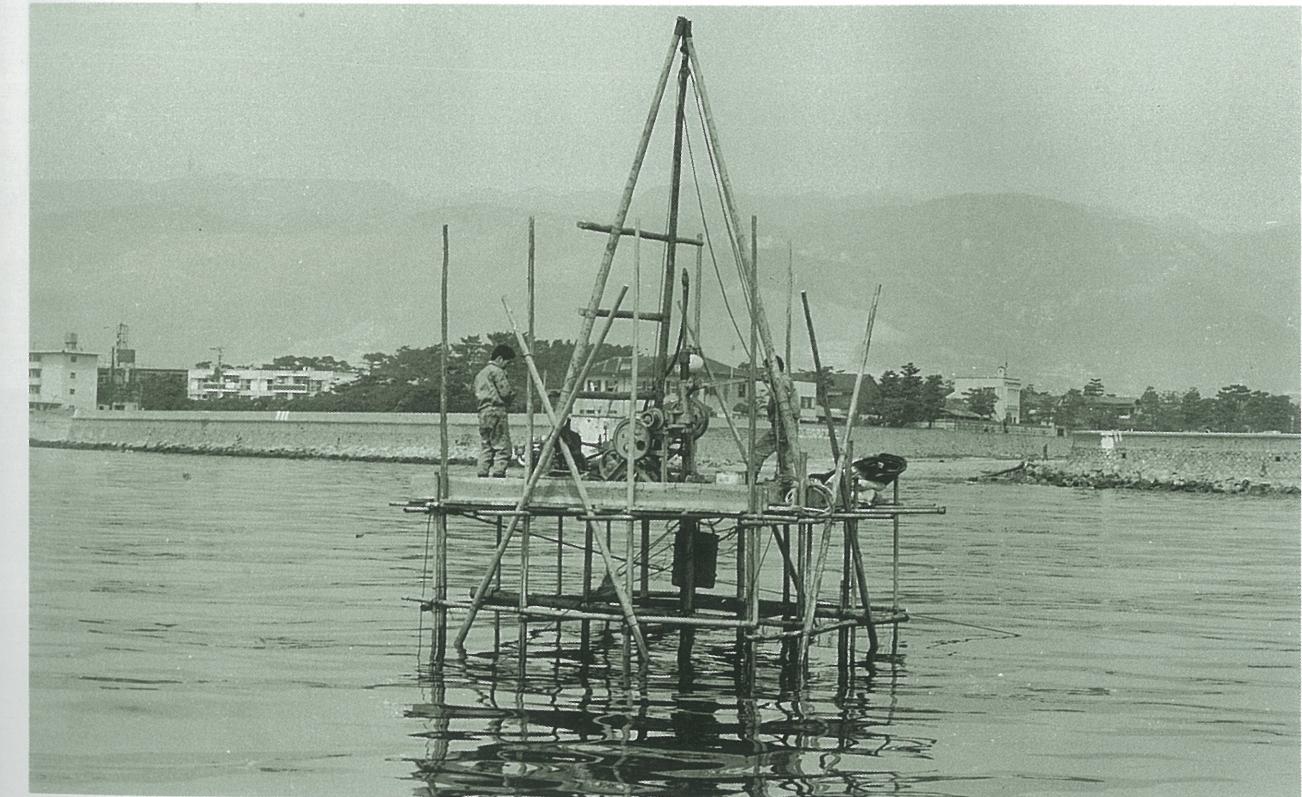
第1期工事100万平方メートルの埋立てを待つ芦屋海岸 昭和41年



埋立て着工 昭和46年



ボーリング調査 昭和40年



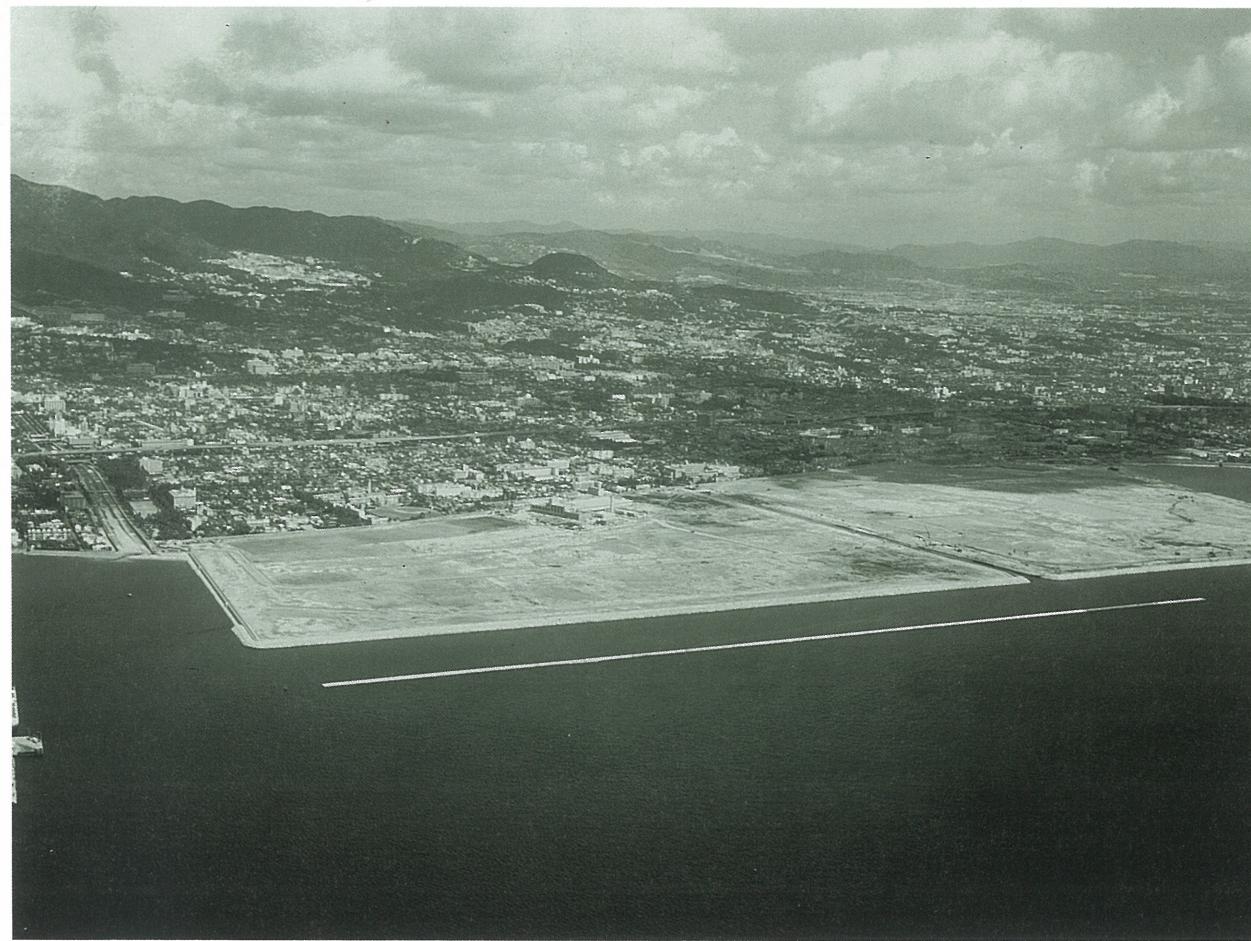
ボーリング調査 昭和40年



埋立て中の芦屋浜 芦屋川河口から東南を望む



進められる埋立て工事 昭和44年



埋め立ての終わった芦屋浜 昭和49年



高層住宅への入居開始 昭和54年



完成されていく芦屋浜住宅団地



建設中のシーサイドタウン高層住宅 昭和53年ごろ



城山から望む芦屋の市街地と芦屋浜ニュータウン 昭和60年

市街地道路の整備

昭和10年の市内の自動車保有台数は143台、戦後の29年になってもまだわずか230台に過ぎませんでしたが、44年には5,000台を超えるほどに急増しました。特に芦屋は、40年県下の平均10世帯に1台に対し、4.4世帯に1台と相当高い値であり、自動車の普及とともに街路網の整備が急がれました。



川西線工事 昭和38年



川西線工事
現在はさくら通りとして親しまれている(昭和38年)。



阪急芦屋川駅付近
立体交差工事前の芦屋川駅付近のようす(昭和31年)。



阪急芦屋川駅立体交差工事 昭和32年ごろ



完成した阪急芦屋川駅立体交差 昭和34年1月



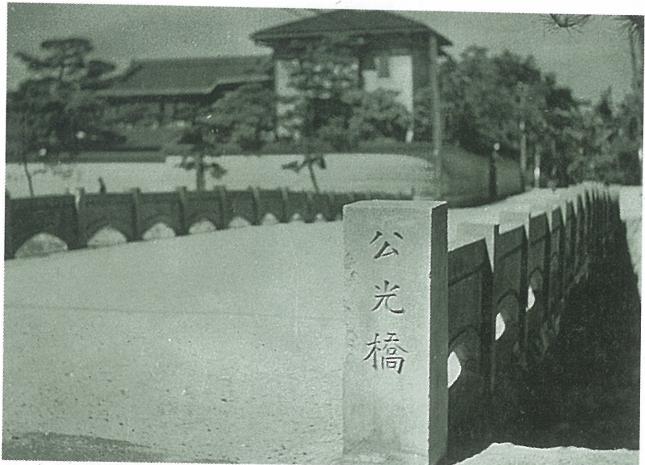
昭和41年ごろのめがね橋風景 国鉄北側から南を見る(宮川線)。



拡幅工事中のめがね橋 国鉄南側から北を見る(宮川線)。



阪神電車軌道と中央線立体化工事 昭和45年10月ごろ



昭和初期の公光橋



昭和42年の豪雨まで架かっていた木造の公光橋



昭和42年の豪雨で倒壊



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43年ごろ



架け替えられた宮塚橋 昭和45年



工事中の鳴尾御影線 本通り商店街入口付近(昭和43年)



昭和41年の鳴尾御影線 芦屋警察署(中央やや左下)から東側(上へ)はまだ着工されていない。

駅前再開発

市内各所における開発計画の波は、奥池周辺、芦屋浜へと広がりました。とりわけ市の玄関口である国鉄芦屋駅前のターミナル整備が急務となり、国際文化都市として都市機能と利便性を兼ね備えたゆとりのあるまちづくりを目指しました。

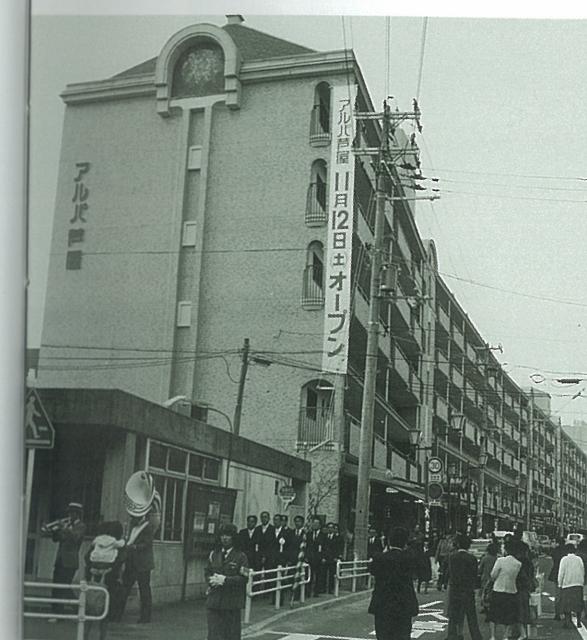
この開発計画をすすめるにあたって、「リトル東京」「ミニ東京」と呼ばれるような模倣的なまちではなく、芦屋のもつ個性を生かし、国際文化住宅都市芦屋にふさわしいまちを最大のテーマとし、昭和58年11月「アルパ芦屋」、61年11月「ラポルテ」が完成しました。



昭和40年代はじめの国鉄芦屋駅前



駅前広場整備前の国鉄芦屋駅



アルパ芦屋 オープン 昭和58年11月



着々とすすむ国鉄芦屋駅北地区再開発事業 昭和60年ごろ



国鉄芦屋駅 昭和45年駅前広場整備完成



国鉄芦屋駅前再開発「ラポルテ」 昭和62年3月

緑ゆたかなまちづくりをめざして

緑の山と青い海に囲まれた芦屋は、関西の住宅地の中でも高級住宅地として発展をとげました。

そのひとつに神戸・大阪の産業都市へ10数キロという立地と、大都市郊外の住宅都市として、自然環境など最良の条件を備えていることがあげられます。

昭和45年「全市公園化」構想、48年「緑ゆたかな美しいまちづくり条例」によって、その環境を守りつづけています。



松の内公園で 昭和60年



岩園公園 昭和46年ごろ



民家の生け垣は人びとの心をなごませる 昭和47年ごろ



緑につつまれた住宅街 昭和44年ごろ



山麓グリーンベルトは緑の防波堤 昭和47年ごろ



並木道の散策を楽しむ人びと 昭和47年ごろ