

まちなみの変化

震災で多くの被害を受けた箇所も、多くの方の力により、今のまちなみへと復興しました。震災復興事業をきっかけにまちの姿や雰囲気が大きく変わった西宮北口駅周辺地区と山手幹線の事業について紹介します。

● 西宮北口駅周辺地区 ●

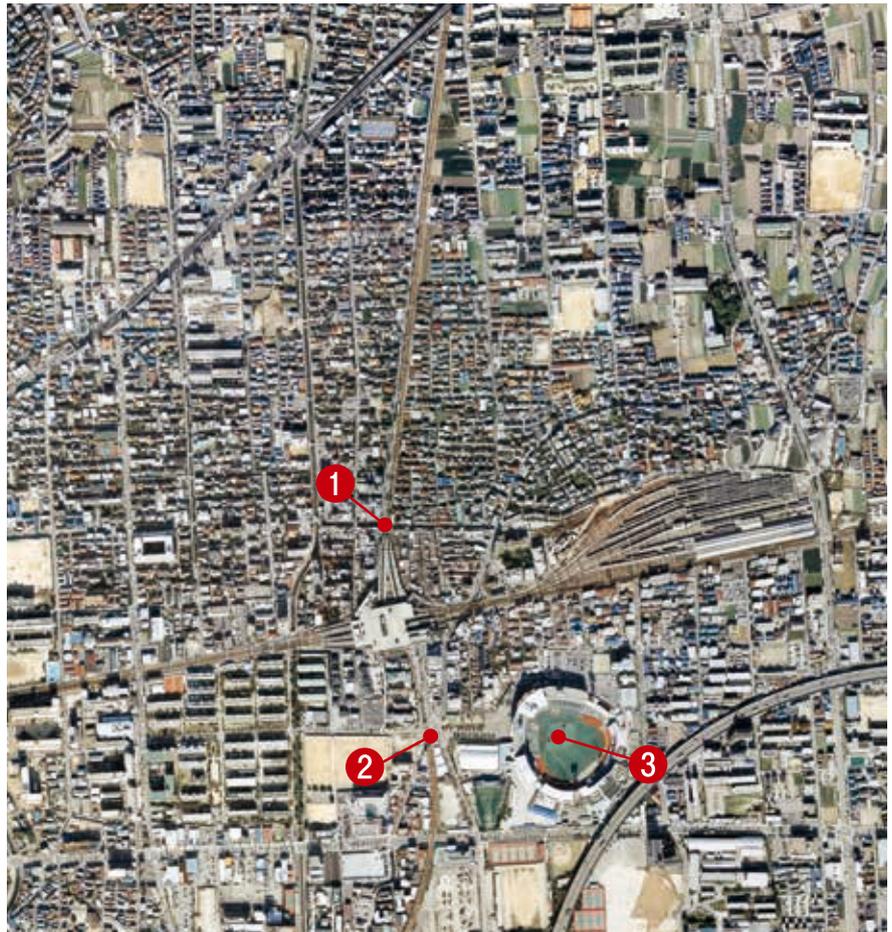
西宮北口駅周辺 (以前)



①北口本通り(震災直後)



②高松町交差点(震災前)



航空写真(震災前)

【震災前のまちの姿】

西宮北口駅周辺地区では、阪急神戸線の開通を受けて昭和初期から、駅北西部での住宅地の開発・分譲、駅北東部での市場・商店街(①)の開設、その北側での住宅建設などが進み、昭和12年に駅南東部で西宮球場(③)が完成し、戦後には駅南西部で県営住宅、企業社宅等の共同住宅が建設されました。

しかし、拠点駅周辺に必要な道路、駅前広場等の基盤施設が著しく不足していたことから、昭和40～60年代に駅北東部を中心とした面的な整備計画を検討しますが、既に多くの建物が建ち並んでいたこともあり、抜本的な都市改造はなかなか地域に受け入れられませんでした。

そのため、平成元年にそれまでの駅北東部を中心とした整備計画を見直し、駅南側を中心とした市街地整備のマスタープランを策定し、これに基づき駅南の区画整理などを進めることとしました。



③阪急西宮球場(震災前)

【震災を受けて】

西宮北口駅周辺地区は、震災で大きな被害を受けました。駅北東部は、平成元年の見直しにより大半が整備計画の対象外となっていました。特に被害が集中していたため、重点整備地区に位置付けられ、震災復興の区画整理・再開発を行うこととなりました。

しかし、市の提示した広い道路や大きな公園の整備を含むまちの改造案は、地域にそのまま受け入れられるものではありませんでした。

その後、地域関係者自らが努力し、まちづくりの修正案を作成するなどのプロセスを経て、ようやく震災復興事業が動き出し、

震災前から取り組んでいた駅南の区画整理・再開発や駅南西の再開発などの震災復興関連事業とともに、これら事業が一体的に進められたことで、今のように北口線、武庫川広田線、球場前線等の地区の骨格となる道路ができて上がりました。

球場前線(②)の踏切部も阪急今津線が高架化(⑤)され、当地区の交通利便性が震災前と比べて大きく向上しました。

これら2地区の区画整理、3地区の再開発と阪急今津線の高架化事業をあわせると、約1,500億円の基盤整備事業が実施されたこととなります。



航空写真(現在)



④アクタ西宮前(元北口本通り)



⑤高松町交差点(阪急今津線の高架化)

【震災復興に伴う変化】

このように新たな広い道路が開通したことで、建物に集まる多くの車を円滑に処理することが可能となり、その沿道にはアクタ西宮(④・⑦)、兵庫県立芸術文化センター(⑧)、阪急西宮ガーデンズ(⑥)などの集客施設が立地し、たくさんの人で賑わう魅力的なまちとなりました。

また、道路網の充実により駅にアクセスしやすくなった周辺地域は、「西宮北口」のブランドで利便性の高い住宅(⑨)が整備され、関西圏でも有数の人気の高い住宅地になりました。

このような西宮北口駅周辺地区のまちなみについては、良い悪いという単純な評価だけでなく、その背景に多くの関係者の壮絶な努力と苦渋の選択があったという過程にも思いを馳せながら、今後、どのようにまちづくりに取り組むべきかを考えるきっかけになればと思います。



⑥阪急西宮ガーデンズ(元阪急西宮球場)

● 山手幹線の整備 ●

【震災復興のシンボルロード】

山手幹線は神戸市長田区から、芦屋市・西宮市を經由し、尼崎市の大阪府境までの阪神間4市を東西に結ぶ、全長約30kmの幹線道路です。

震災前の山手幹線は、全体で約24kmが供用され、残りの約6kmは未開通（西宮市では約3.5kmが供用済で約2kmが未開通）で、全線開通の目処は全く立っていませんでした。

阪神・淡路大震災を契機に、兵庫県と阪神間の各市は、災

害に強いまちづくりを目指し、震災復興計画を立案しました。その際、兵庫県の復興計画では、山手幹線が「都市の防災性向上に寄与し、高規格道路網を補完する都市圏防災幹線街路」と位置付けられました。

これを踏まえ、県と阪神間の各市は、山手幹線を「震災復興のシンボルロード」として、互いに協力しながら整備事業を進めていくことになりました。



【震災後の整備では】

震災後の山手幹線の事業では、震災前に比べ多額の費用を短期間に集中して投資したことが一つ目の特徴です。阪神間4市全体で見ると、震災後、約953億円の事業費が投入されました。そのうち、西宮市では、震災後の13年間で関連事業も含め約279億円の事業費をかけて、未整備のまま残されていた約2kmの区間を全通させました。

二つ目の特徴は、できる限りアメニティ豊かな道路環境の創出に努めたことです。具体的には、低騒音舗装や遮音壁、

無電柱化、街路樹やポケットパークの整備などです。

三つ目の特徴は、住民との合意形成に試行錯誤を重ねながら、様々な工夫をこらして事業を進めたことです。具体的には、まちづくり協議会や対策委員会を組織し、説明会や現地見学会などを通じて、住民と市との双方で多くの課題に取り組み、住民アンケートや広報誌などにより双方向の情報伝達を行い、情報を共有しながら理解を深めました。



夙川グリーンタウンから東を望む

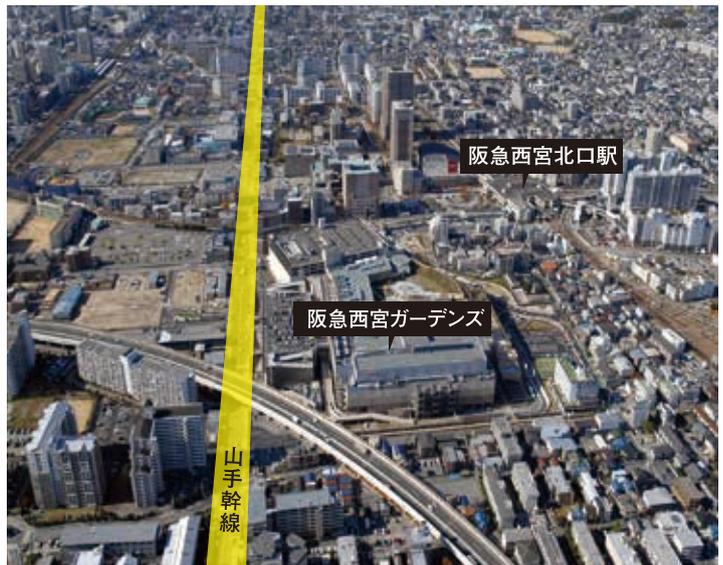
【山手幹線の開通がもたらしたもの】

平成20年3月に西宮市域の山手幹線が全通し、その後平成22年10月には芦屋市の芦屋川横断部分が完成して、県内の山手幹線が全線供用開始されました。

このように山手幹線が開通したことにより、平成20年11月の阪急西宮ガーデンズ開業を皮切りに、沿道で商業施設やマンションなどが相次いで建設されるなど、周辺地域でにぎわい創出の効果が現れています。



山手幹線の様子(夙川さくら道交差点付近)



(阪急電鉄提供)

【今後の課題】

震災後に完成した西宮市域内の山手幹線の区間は、住宅地の中に道路を新設した工区ばかりで、工区ごとに沿道状況や住民組織の成り立ち、地区の抱えている課題などが異なり、事業の実施についての住民との協議も様々な経過をたどりました。

整備後の山手幹線のうち、大谷工区や分銅工区の道路沿道に設けたポケットパーク内の花壇では、花や土・肥料などの入れ替えや維持管理をすべて地元住民が行っています。

幹線道路ができることにより、地域分断を心配する声もありましたが、このような場所では、四季折々に様々な草花が植えられ、道行く人の心を和ませるだけでなく、新たなコミュニティスペースとしても活用されています。

山手幹線では、継続的な環境監視や交通渋滞・交通事故の抑制、道路施設の良好な維持管理などが課題となっていますが、公共事業全般においては、住民との合意形成がますます必要となっています。

山手幹線の整備事業で取り組んだ「住民と市による協働の道づくり」は、今後、公共事業を進めていく上での、一つのモデルとなっていくと思われます。



大谷工区ポケットパーク



分銅工区ポケットパーク