Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-06-23

同心円モデルからみた神戸の空間構造（二〇〇五年度社会調査演習報告）

東海林，雄三
古屋，那都
八尾，知憲

(Citation)
社会学雑誌,24:172-174

(Issue Date)
2007-03-31

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/81011074

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/81011074

二〇〇五年度　社会調査演習報告

二〇〇五年度の社会調査演習は、佐々木衛、白鳥義彦が担当して行った。前期には社会調査に関する基本的な文献を講読し、夏休み前に後期から実際に調査を行うに際しての、参加者各人の問題関心を提出してもらい、それを踏まえて四つのグループに分かれて、後期に実際に調査を進めた。以下はその調査の成果である。前期に講読した文献のなかで取り上げられていたシカゴ学派が印象的であったのか、どのグループも広い意味での都市や地域社会に関わるテーマに取り組むこととなった。またいずれのグループも、フィールドワークで実際に町に出て意欲的に調査を進め、「足でデータを集めて」きており、興味深い成果を得ている。この場を借りて、質問紙やインタヴュー等を通じて調査にご協力くださった皆様にお礼を申し上げます。

1　同心円モデルからみた神戸の空間構造

東海林　雄三
古屋　那都
八尾　知憲

シカゴ学派とよばれるシカゴの都市研究を中心とした社会学の一つの領域の中で、バージェスが提唱した同心円モデルを、我々が現在住んでいる神戸という都市に適用・応用できるかを検討することを我々の班の研究目的とした。無論、時代や都市としての性格など明白に異質な二つの都市であるが、ここではバージェスがシカゴを体系化する際に用いたモデルを基礎に、我々自身の調査や研究によって神戸を分析したいと考えた。

バージェスの同心円モデルとは、一九二〇年代、移民が大量流入し、驚異的な成長を遂げていたシカゴにおいて、その社会構造を多角的に分析し、社会階層における住み分けを地理的にモデル化したものである。そこから社会生活や社会秩序の状態について「凝離」という再分配の概念が生み出された。バージェスと同時期にシカゴで活躍したパークは、「社会関係は不可避的に空間的な関係と連動しており、物理的な距離は社会的な距離の指標となる」と述べている。

そうした認識を基に、我々が対象とした「神戸」という「都市」はどのような経緯で、そしてどのような自然状況

のもとで発展してきたのかをまず調査した。

○神戸の自然

神戸市の自然を見ていくにあたって欠かせないものは六甲山である。六甲山の特徴は、山頂が比較的平坦であり、東部が高く、西にいくにつれて次第に低くなることである。

○神戸市の歴史

日本の歴史上、現在の神戸市のある地域が最初に注目されるのは、平清盛が大輪田泊を宋との貿易を推進するために修築し、一一八〇年に都を福原に遷都したことだろう。

近代において神戸が発展した原因は、一八六八年神戸港が開港し、居留地がつくられたことである。居留地が完成すると、開港場であるという経済的理由から、また西欧文明との接点という文化的理由から、様々な階層、目的の人々が神戸に来住し、居留地の周辺に新市街を形成していった。一八七五年に神戸―大阪間に鉄道が開通したこと、一八七八年の西南戦争の際に神戸港が輸送基地になったことは、町の拡大に大きな影響を与えた。

町の発展に伴って工業も発展した。まず綿花を輸入し綿糸を輸出するという手法で紡績業が発展していった。その後は、工業製品に輸出の中心が移るようになり、各種工業が、日清・日露戦争、第一次世界大戦の時期に大きく発達した。

第二次世界大戦後、神戸経済の回復のための「山、海へ行く」といわれた開発事業では、背後に六甲山が迫り、前面を深い神戸港に阻まれた地理的条件のハンディキャップを克服するために、背山の住宅団地造成と海面の埋立事業という両面作戦がとられた。人口の流出、低迷する神戸経済を再浮上させたのは、ポートアイランド、西神ニュータウンなどの誕生であった。ポートアイランドは、埋立地は工業コンビナートという常識を破って、住み・憩い・働く複能都市を目指した。一方、陸の方では、一九七七年、市営地下鉄西神線が開通することによって西神地区の開発が一気に加速された。

一九九五年一月の阪神・淡路大震災により甚大な被害を受けるが、依然として日本を代表する港湾都市の一つとして発展を続けている。

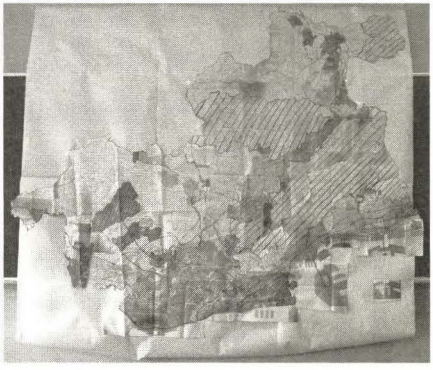
次に現時点での神戸の調査を行うため、神戸市企画調整局のホームページ上にある、神戸市統計書　平成一六年度版から必要と思われる資料を集めた。これらをさらに選別し、区ごとに特徴を導きだした。

こうした分析と神戸市の地形や歴史などを総合的に判断すると、一つのモデルが提示できる。六甲山をはさんだ南側と北側、さらに海岸沿いに東西に広がる地域を区ごとに分けて考えた結果、三宮を中心とした中央区を商業や物流の中心地、そこから西にある二つの区（兵庫区、長田区）を下町的な工業地帯、さらに西六甲によって陸続きである

のを遮られた二つの区（須磨区、垂水区）をオールドタウン、そして北側にある、山間地帯でもあり広大な土地をもつ二つの区（北区、西区）をニュータウン、また中央区から東側の二つの区（東灘区、灘区）を、高級住宅地が山のふもとにあり、大学や学校などの施設が多くあるために人口の移動が激しいといった、るつぼ的地帯とする。このモデルを我々は『サンドイッチモデル』と名づけた。海と山に囲まれた自然条件（パン生地）の中で、それぞれの土地柄や条件にあった発展の仕方をしたそれぞれの区（具）は独自の特徴をもっている。

神戸に住んでいる人たち（特に小さいころから）が「神戸ですべてが事足りる」といったことを話しているのをよく耳にする。ここには「完成された小さな都市」としての神戸がよく示されており、このモデルでも示すことができる。規模としてはそれほど大きくなくとも、物流・工・商・住宅・サービス・教育がバランスよく配置されている。東西に長く、港としての機能も十分に果たし、大阪・京都といった大消費地帯にも近い。港街には必ず起こる外国文化との接し方もうまく融合させており、華やかでもある。しかしそのバランスの良さは逆に大きく発展させる要因を摘み取ってしまう脆さもある。また神戸空港が開港された後の影響など、今後このモデルがどう変化していくのか興味深い。

このように我々が作り上げたモデルは、バージェスらが作ったものとは大きく違っていた。それは当然ではあるが、都市と人の連関性や、参考にするべき部分はたくさんあった。こうしたグループでの研究はこれからの勉強や仕事でも欠かせないものであると思う。



調査結果に基いて色分けされた神戸の地図

2　六甲町一丁目内の防災公園および防災道路の機能とその成立過程

諸熊広毅
島村麻衣
林　俊之

六甲町一丁目が属する六甲道駅北地区は、一九九五年の阪神淡路大震災によって大きな被害を受けた。その後、大震災からの復興に向けて、行政による区画整理事業が行わ