

# 美知の道

— 感性を交感し、灘固有の文脈へつながる未来のインフラ —

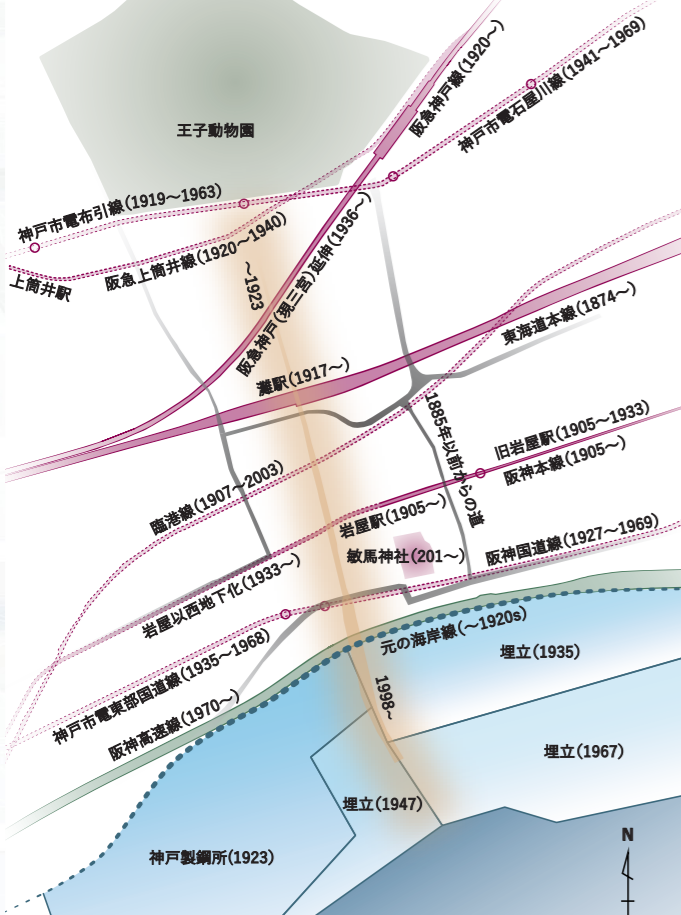
古来の日本人は、道に意味を見出していた。  
昔、万葉集では、道のことを『美知』と書いた。  
道では男女が出逢い、モノを交換し、道は交流の場そのものだった。  
そこで、灘の歴史が凝縮されたミュージアムロード周辺をリサーチ・再認して、『灘らしさ』に出会う道を提案する。

それは、

- ① 灘の歴史・地勢に触れて、都市の価値を享受できる場
- ② 地元住民や地元企業が交流し、地域性を感じられる場
- ③ 周辺にある美術館との連携により、芸術・文化が溢れる場として再編される。

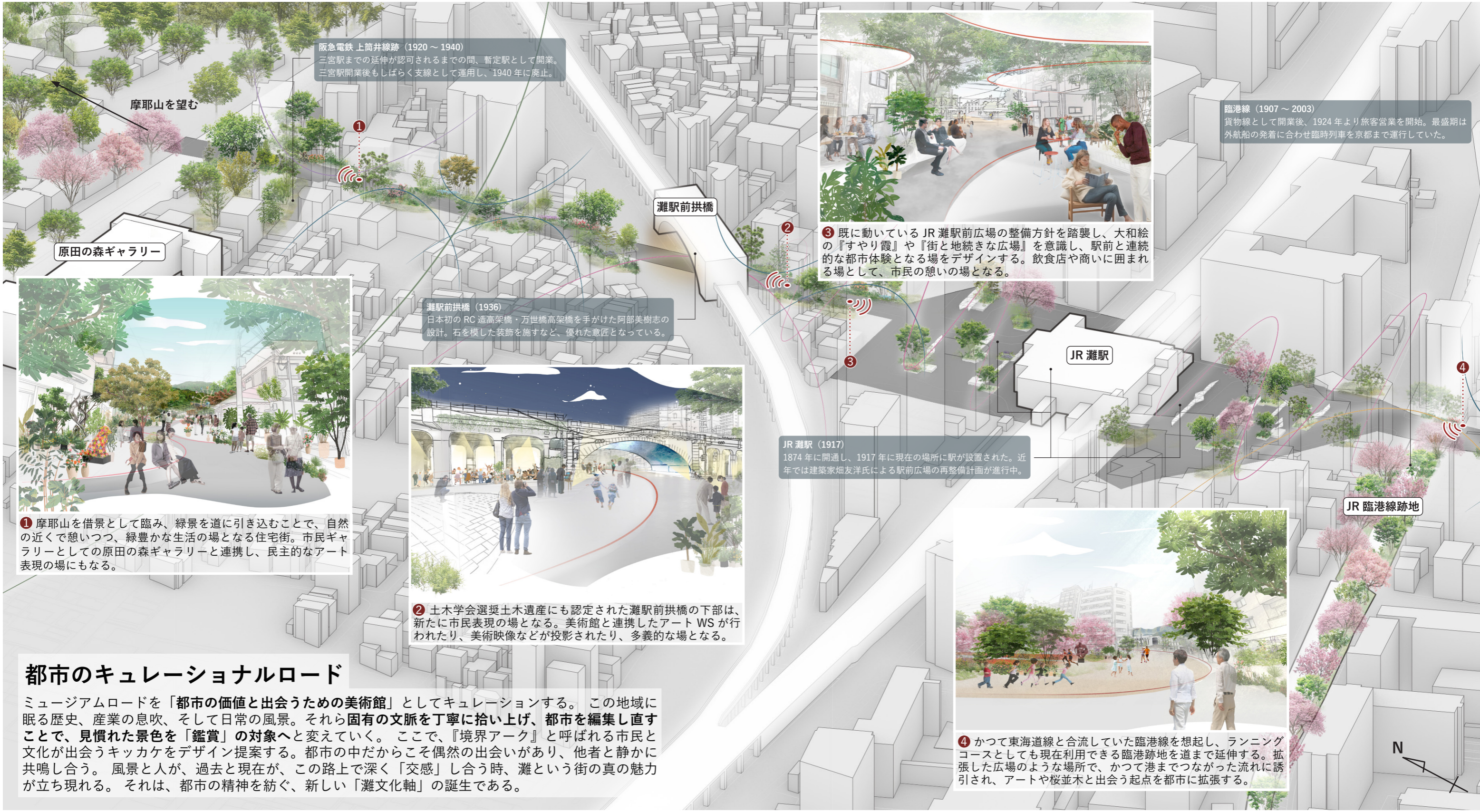
— 交通のための道から、灘特有の『美しい知』と出会う道へ

## 周辺エリアの歴史地層地図



ミュージアムロード近辺の歴史をリサーチすると、この場所は灘の産業・歴史が凝縮された特異な場所であることが分かる。神戸・灘は摩耶山系/海が近いことにより、水の急流が生まれ、独自の産業が生まれてきた。また、海岸に沿って線状に広がった平地では、市街地が東西に伸びたことで人・モノが東西方向に往来し、独自の交通インフラが発展してきた。東西インフラによってミュージアムロードが分断されてきたとされるが、むしろ、その歴史の積層/特別な地勢を存分に感じられる、この場所ならではのミュージアムロードを提案したい。灘の知に触れること、それも都市のミュージアムロードとなるのではないだろうか。





阪急電鉄 上高井線跡 (1920 ~ 1940)  
三宮駅までの延伸が認可されるまでの間、暫定駅として開業。  
三宮駅開業後もしばらく支線として運用し、1940年に廃止。

摩耶山を望む

原田の森ギャラリー

灘駅前拱橋

JR 灘駅

JR 臨港線跡地



① 摩耶山を借景として臨み、緑景を道に引き込むことで、自然の近くで憩いつつ、緑豊かな生活の場となる住宅街。市民ギャラリーとしての原田の森ギャラリーと連携し、民主的なアート表現の場にもなる。

灘駅前拱橋 (1936)  
日本初のRC造高架橋。万世橋高架橋を手がけた阿部美樹志の設計。石を模した装飾を施すなど、優れた意匠となっている。



② 土木学会選奨土木遺産にも認定された灘駅前拱橋の下部は、新たに市民表現の場となる。美術館と連携したアートWSが行われたり、美術映像などが投影されたり、多義的な場となる。



③ 既に動いているJR灘駅前広場の整備方針を踏襲し、大和絵の『すやり霞』や『街と地続きな広場』を意識し、駅前と連続的な都市体験となる場をデザインする。飲食店や商いに囲まれる場として、市民の憩いの場となる。

JR 灘駅 (1917)  
1874年に開通し、1917年に現在の場所に駅が設置された。近年では建築家畑友洋氏による駅前広場の再整備計画が進行中。



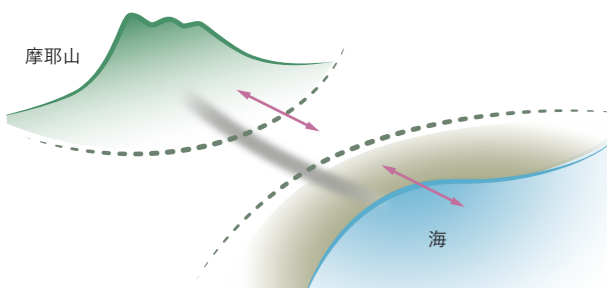
④ かつて東海道線と合流していた臨港線を想起し、ランニングコースとしても現在利用できる臨港跡地を道まで延伸する。拡張した広場のような場所で、かつて港までつながった流れに誘引され、アートや桜並木と出会う起点を都市に拡張する。

## 都市のキュレーショナルロード

ミュージアムロードを「都市の価値と出会うための美術館」としてキュレーションする。この地域に眠る歴史、産業の息吹、そして日常の風景。それら固有の文脈を丁寧に拾い上げ、都市を編集し直すことで、見慣れた景色を「鑑賞」の対象へと変えていく。ここで、『境界アーク』と呼ばれる市民と文化が出会うキッカケをデザイン提案する。都市の中だからこそ偶然の出会いがあり、他者と静かに共鳴し合う。風景と人が、過去と現在が、この路上で深く「交感」し合う時、灘という街の真の魅力が立ち現れる。それは、都市の精神を紡ぐ、新しい「灘文化軸」の誕生である。

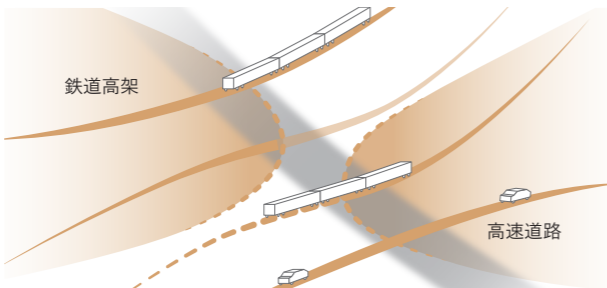
1. 灘の知のスケール：都市に存在している、地勢・歴史/土木/工作物/コミュニティ/美術作品 etc... を等価に扱い、それらと市民が道で出会うキッカケをXL ~ XSスケールでデザインする

XL：灘の地勢による長大なスケール



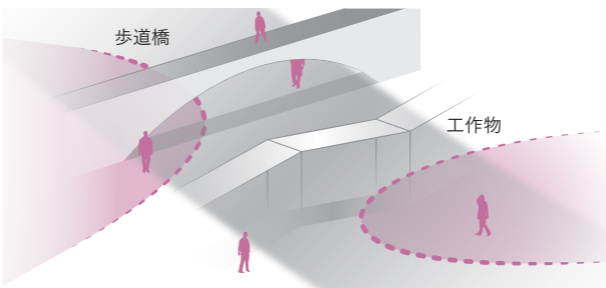
→ 南北に伸びる道に山から海までを捉える新たな視点場をつくり、改めて灘の地勢を臨む場を道の上にデザインする

L：鉄道・道路など人・物の往来によるインフラスケール



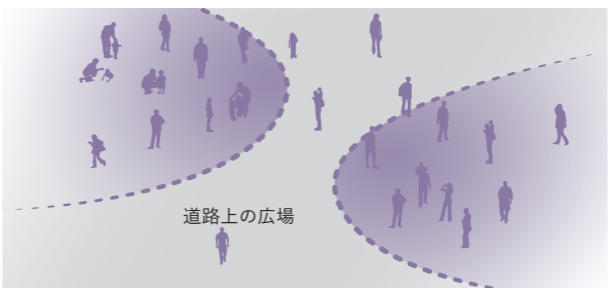
→ 交通・物流のための土木インフラを、市民と情報（アート・活動）が出会う都市の文化インフラとしてリ・デザインする

M：高架・広場・歩道橋など工作物のスケール



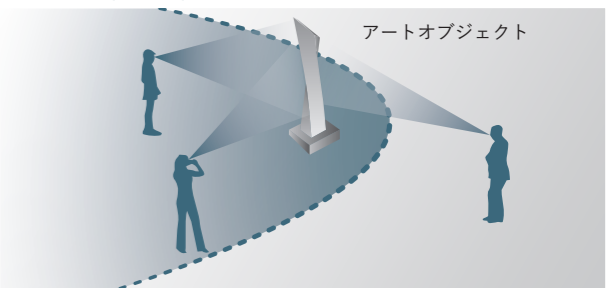
→ 交通や人の利便のための道路工作物に、情報・アートを映し、地域の情報インターフェースとしてデザインする

S：住民や来街者などコミュニティのスケール



→ 住民交流が薄く社会課題にもなっているHAT神戸や住宅街に、市民同士が集い、出会う場を道にデザインする

XS：市民、モノ、アートが対峙するパーソナルスケール

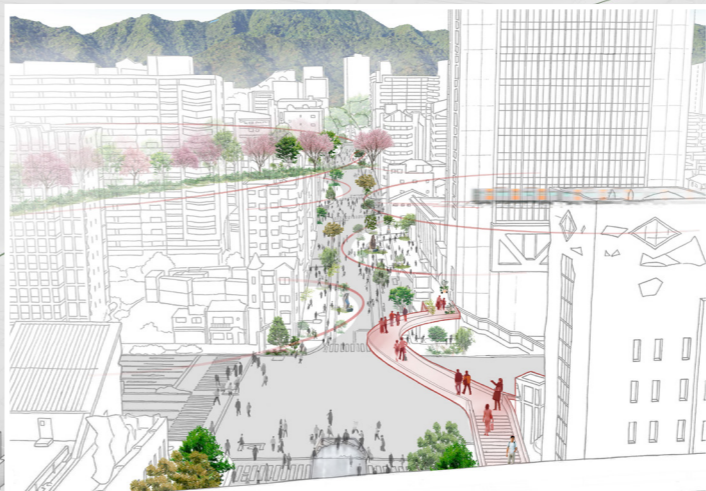


→ 流れのある交通の道に、市民・モノ・アートが留まり、個人が文化を発見し、嗜みきっかけをデザインする



**5** かつて路面電車として灘で初めて開通した阪神線の岩屋駅。三宮まで続いていた路面の連続性を想起させ、岩屋駅前広場を道まで拡幅する。駅前の賑やかな場所性が道の中心に現れ、市民活動とアートが交わる場にもなる。

**BB プラザ美術館 (2009)**  
地域社会の文化振興を目的に開設された企業美術館。日本・フランスの近現代絵画を中心としたコレクションを保有。



**7** 国道2号線をまたぎ、灘と埋立地に架かる歩道橋は、灘の歴史と未来をまたぐ橋としても捉えられる。歩道橋からミュージアムロード全景を臨める視点場をつくり、都市をまるごと鑑賞できる場が生まれる。

**HAT 神戸 (1998)**  
製鉄所跡地に震災復興のシンボルプロジェクトとして開発。当時、区域内の復興住宅には高齢者世帯が優先して入居した。

**阪神電気鉄道 岩屋駅 (1905)**  
路面電車として開通後、他社線との競争もあり高速運転を実現するため専用軌道化を進め、1933年に岩屋駅以西を地下化。

阪神岩屋駅

BB プラザ美術館

国道2号

**阪神高速神戸線 (1970) とかつての海岸線**  
市街地と沿岸の工場地帯の境を通過する阪神高速のルートは、この付近がかつての海岸線とほぼ一致している。

**敏馬神社**  
創建1800余年という市内最古の神社。かつては都から西国へ向かう際の最初の停泊地として万葉集で多くの歌が詠まれた。

阪神高速

HAT 神戸



**8** 阪神淡路大震災後に整備された HAT 神戸では、被災後に移住した市民の高齢化が現在社会問題となっている。兵庫県立美術館／神戸市立渚中学校／灘の浜（集合住宅）が交わるこの場所は、住民・学生・美術館が連携した未来の灘の市民活動を体現する場となる。



**6** かつての海岸線跡に走る阪神高速道路。ミュージアムロードに正対する阪神高速の側面に、海を感じられるアートなどが展開される。また、BB プラザの民間主導美術活動が、街まで広がる瞬間を受け止める場にもなる。

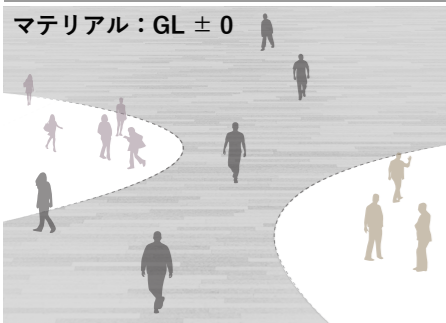
**国道2号 (1926)**  
旧道路法の国道2号として指定され、1926年に開通。翌年にはこれに並走して阪神国道線（1969年廃止）が開業した。

兵庫県立美術館

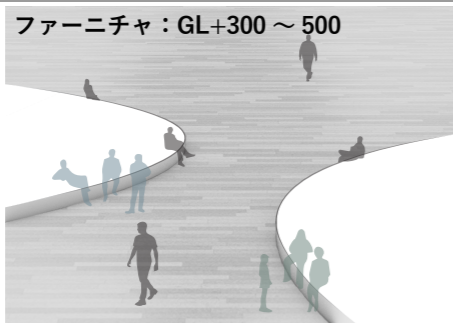
渚中学校



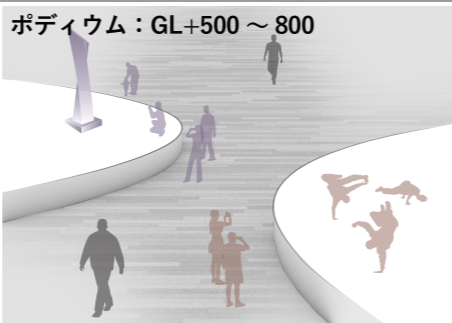
**2. 灘の知と出会う操作：灘の知と市民が出会うきっかけとなる『境界アーク』を引き、詩的な創造が広がる余白や日常を鑑賞する視点を獲得する。**



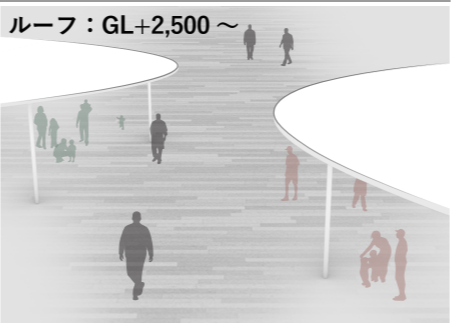
交通の道に対し、新たな意味を付加する場。地勢を臨む場にもなり、集まりの場にもなる。



留まる場、身を寄せる場。南北の強い軸性に対し、都市を多角的に捉える視点を獲得する。



新たな活動の場。アートの土台になったり舞台となる。周囲から眺め、知を共有する場。



市民の憩いの場となる。地元企業・美術館と協働していく活動の場にもなり得る。

**3. 灘の『美』をつむぐ"まちの依り代": 市民と地元企業が共作者となる、都市文化醸成のスキーム**

市民・企業・美術館をつなぎ、共にこの道を育て上げるパートナーとして『コミュニティ・コーディネーター団体』の設立を提案する。彼らは単なる調整役ではなく、灘の美を結ぶ『編集者』として、多層的なワークショップ (WS) を展開し、企画から運用までを並走する。例えば、美術館やアーティストから『境界アーク』へ展示貸出する試み。また、鑑賞以外の美術館がもつ社会的役割 (教育など) を実装するWS。あるいは、地域企業の誇る技術や素材を、道路工作物として社会実装する実験。ここでは、アーティストも、企業人も、住民も、立場を超えて対等に混ざり合う。誰もが主体的な『共作者』となることで、この道は単なる通過点ではなくなる。まちの記憶と、企業の技術と、未来への想いが幾重にも織り込まれ、これからの『灘の美』を見出す場所。それこそが、唯一無二の灘における『美知の道』となる。

