Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-07-15

戦後神戸の都市環境形成に関する研究 : JR 元町-神戸駅間鉄道高架下における店舗形成と変容過程に着目して

村上, しほり

(Citation)
神戸大学大学院人間発達環境学研究科研究紀要,7(1):87-93

(Issue Date)
2013-09

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/81005364

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/81005364

神戸大学大学院人間発達環境学研究科 研究紀要 第７巻 第１号 2013
Bulletin of Graduate School of Human Development and Environment, Kobe University, Vol.7 No.1 2013

研究論文

戦後神戸の都市環境形成に関する研究
―JR 元町－神戸駅間鉄道高架下における店舗形成と変容過程に着目して―

The Store Formation and Transformation in the Railroad Underpass in Kobe After World War II

村　上　しほり *
Shihori MURAKAMI*

There is the mall extended east and west in the JR underpass of the Kobe central district. The mall is Motomachi railroad underpass shopping street from JR Motomachi station to Kobe station. It's known as shopping streets beginning in the black market after World War Ⅱ , and examine the process is complicated and difficult. The railroad viaduct remained unburned in the city area burnt to the ground by Great Kobe Air Raids. People of war damage gathered at the railroad underpass before the end of the war, and the food street vendor appeared after the end of the war. Merchants increased rapidly and have begun to build the temporary shelter of the house and the store. They formed a mall while develop a fight for right before long. The plan that was not realized early in the early showa era led to realization by the outbreak of the black market. In this report, examine the store formation and the transformation process in the railroad underpass and want to catch politics over the city formation of Kobe again.

Keywords : *Postwar reconstruction, Black market, Street stall, Free market, Redevelopment around the railroad*

はじめに

第二次世界大戦後の日本の都市部において，鉄道高架橋下部空間と駅周辺の空地は，大規模かつ急激な変化を遂げた象徴的な空間である。神戸の市街地を東西に縦貫する鉄道高架橋は大正・昭和初期の計画に始まり建設され，戦災を受けながらも残存した。市の中心部である JR 三ノ宮駅から西へ元町駅，そして神戸駅へ到る鉄道高架橋下部空間には，戦中から戦後にかけて雨露を凌ぐ戦災者や食糧の立売商人が現れ，まもなくヤミ市が生じた。同地を舞台として錯綜したポリティクスを繰り広げた店舗群はやがて商店街を形成し，前者は三宮高架商店街，後者は元町高架通商店街という商店街として現在に至る。

「闇市」とは，統制経済下で物資が不足した状況における，非合法に設けられた独自の市場経済原理で取引を行う市場を意味する。三宮地域では，1945年9月17日付『神戸新聞』において，初めて「闇市」の出現が報じられて以降，「街頭市場」を経て「自由市場」へと呼称が変わりゆく。同紙上からは，1945年12月を境として，違法性を連想させる「闇市」という表記が消え，より明るいイメージを喚起する表記へと段階的な変化がみられ，1946年からは「自由市場」に統一され定着していった[1)]。なお本稿では，『神戸新聞』紙上の記述を参考にして三宮地域におけるヤミ市に言及するにあたり，紙面上で最も多くみられた「三宮自由市場」を用いることに加えて，「闇市」ではなく「ヤミ市」という語を用いるものとする。

戦後鉄道高架下に発生した商店街は全国の都市部に見られるが，現在も戦後まもない時期の姿を留めるものもある。従前の第二次世界大戦後の復興期の都市史研究においては，文献史料として同時代的な文化人の手記や計画・開発主体による記録が用いられてきた。しかし，統制経済の継続やＧＨＱの占領・接収などの政治経済的な混迷も影響して，都市環境の物理的な変容過程を社会的状況との相互作用から読み解く研究事例は限られている[2)]。なかでも，計画的ではない都市環境形成である，ヤミ市や不法占拠バラックの発生といった過渡的な現象に関する記録は史料的制約があり，当事者による記述もまた殆ど見られない。そして，不明点の多い当該期の実態を把握するためには，地域独自の歴史的プロセスやそこから生じる特性が看過できないことも指摘できよう。

戦災復興期の元町高架通商店街は，戦前戦後の神戸の中心地で

*　日本学術振興会特別研究員，神戸大学大学院人間発達環境学研究科博士課程後期課程

（2013年４月１日　受付
2013年７月１日　受理）

ある湊川と三宮を繋ぐ立地において市内最大規模のヤミ市の一部を担い，たいそう繁栄した。同地は，ヤミ市時代のテキヤ・博徒組織の統括を脱して営業者が組織化することで，露店群ではなく商店街として存続が可能となったが，商店街成立後も借地・借家契約の拗れや1995年震災後の被害による影響など，様々な問題に直面してきた。そのプロセスは，これまで一般的に「ヤミ市出自」の商店街と概括されがちであったが，その詳細を整理し共有することは，今後の都市形成を検討するうえでも有用であろう。したがって，本稿においては，神戸市の JR 元町駅から神戸駅間の鉄道高架下における商店街形成の動向を事例として，同地における自然発生的な店舗形成の実態と，これをめぐって省線（現 JR），神戸市，営業者等，多数の主体によって展開された戦後都市環境形成の諸相を明らかにしたい。

主な調査として『神戸新聞』『朝日新聞』『読売新聞』『毎日新聞』といった新聞の関連箇所を全て閲覧した。1945年8月から1950年12月までの『神戸新聞』の悉皆調査によって，戦後まもない時期の高架下やヤミ市における日単位での変遷が浮かび上がった。本稿は，これら同時代的な新聞報道による記述と，元町高架通商店街振興組合によって1960年代から発行された『もとこう TOWN NEWS』や警察資料，県市による震災記録誌を合わせて検討する。

1．昭和初期の高架橋建設

1－1　計画の概要

国有鉄道が神戸市の中枢地帯を地平式で東西に縦貫することは市の発展上多大の支障ありという理由で，1893年頃すでに移転が請願されていたが，その後輸送力の関係上2線増設の必要が叫ばれるに至り，4線の高架橋への改築工事が実現することとなった[3]。従来の鉄道と道路の平面交叉には，交通上の不便と危険とが多く，増築にあたって立体交叉式の採用が構想されたのである。

高架線は RC ラーメン構造で，市の東部にある灘駅より西部の鷹取駅まで延長約11km にわたり，そのうち約7km はスラブ式，灘駅附近と兵庫西方より鷹取駅に至る区間と合計約3km は築堤式で建設されることに決まった[4]。旅客駅は灘，三宮，神戸，兵庫，鷹取の5駅にして，三ノ宮駅は「市勢発展の趨向と都市計画の内容」を考慮し，現在の元町駅の位置から東方の瀧道踏切附近に移転することとし，他はすべて従前通りの位置にて高架式とすることとなった[5]。【図1】【図2】

また，62ヵ所あった架道橋のうち，瀧道，相生橋，湊川，御幸の4ヵ所は神戸市電車線が省線の現在線上を跨線橋によって乗越しているため，切替に際しては市電線を地平に変更する必要があったといい，この切替工事は神戸市街線工事中の最難関でもあった[6]。

高架改築工事は二期に分けられ，まずは先在線路をなるべく海側に移動し，列車を運転しつつその山側に2線分の高架橋を築造し，現在の地平線をこれに切替える工事を第一期とし，切替後，現在線跡に海側2線分を設けるのが第二期であった。ただし兵庫駅

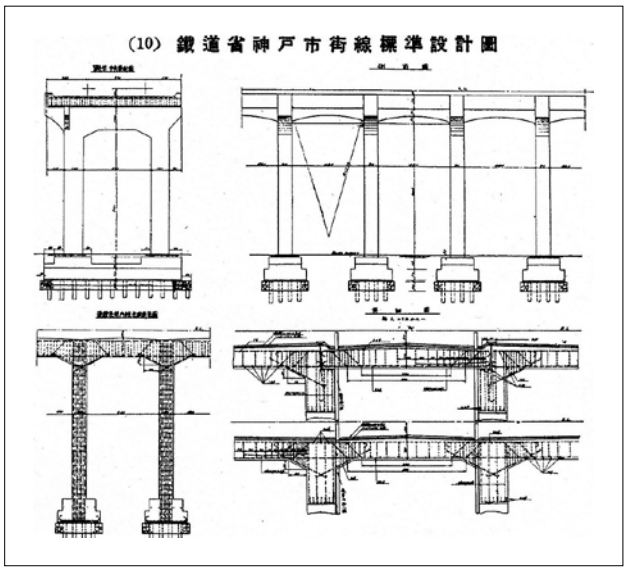

図２　神戸市街線工事の高架柱図
（出典：『土木建築工事画報』1928年10月号）

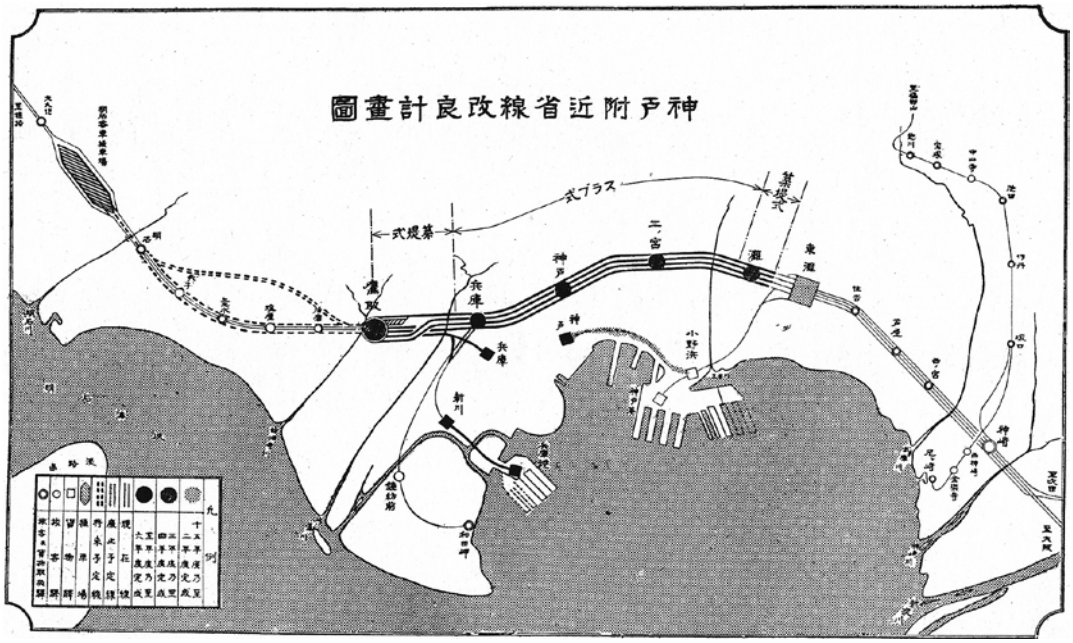

図１　神戸附近鉄道省線改良工事計画図（出典：土木学会監修『復刻・土木建築工事画報　第7巻第10号（1931年10月号）』土木学会，1995年）

西部の一部及び鷹取駅は用地の関係等により第一期に4線分を完成させた。

この工事は1918年9月鷹取附近の用地買収に始まり，1922年12月神戸鷹取間，1923年7月灘神戸間，1925年神戸駅，1926年2月三宮駅，1927年2月灘駅および10月兵庫駅改築にそれぞれ着手，第一期工事は1931年度のうちに，第二期工事は1935年度中に完成予定であった。【表1】

工事費は総額約2,850万円（電気工事費を除く）で，内訳は線路増設費が約1,063万円，駅改築費が約1,787万円，このほか付帯工事の費用として貨物駅客車操車場海岸線等の工費が約536万円（電気工事費を除く）とされた[7]

１－２　高架橋下部空間利用にかける市民の期待

鉄道高架橋建設の具体的なメリットは，交通改革であった。地上を走る汽車よりも高架鉄道の良いところとして，震動の緩和や，排水・踏切の混雑・自動車や荷車と汽車との衝突騒ぎなどの改善，そして夜中に飛び込み自殺をはかる人間の減少が挙げられた[8]。特に，市内37ヵ所にも及んだ踏切が不要になることは，柳原や相生町や宇治川の踏切において日に数十回「小芋の籠を引繰り返したような」混雑が解消されるとして，大いに喜ばれていた[9]。

そして，1万2000坪の高架下敷地はどのように使われるのかという点もまた，関心を集めていた。市内中心部（兵庫―神戸―三宮間）の着工を目前に控えた1927年1月には『神戸新聞』でも特集が組まれ，高架下空間の開発に寄せる期待が綴られた。高架下空間は店舗または倉庫にする予定であった一方，「鉄道省を大家とする約千戸の貸家」という記述もあり，ここでいう「店舗」とは店舗兼住宅を意味したことが推察される[10]。市民の視点ではこのように，建設当初から高架下に生活空間が現れることが想定されていたようだ。

また，この店舗建設は，高架橋の幅員，9間（約16m）を南北に二分して行なわれると目されていた。奥行き4間半（約8m），間口2間半（約4.5m）の「家が背中合わせ」という記述[11]からは，高架下の中央に向いた現在のスタイルではなく，南北の側道に向いて店を開くことがイメージされたと推察される。また，間口と奥行から考えると，この店舗一軒あたりの面積は11.25坪（約37㎡）であり，決して狭小ではない敷地割りで店舗兼住宅建設が計画されていたと言えよう。現在の元町高架通商店街の店舗の大半は1976年10月に統一的な形態に改築されたものであるが，店舗の使用部分面積にはバラつきが大きい。4坪ほどの狭い店から20坪（2階建）という広いものもあるが，昭和初期に提案された敷地面積と比べると，非常に狭いことが窺われる。

表１　神戸市街線高架化の時期と改築エリア
（参考：『土木建築工事画報』1928年10月号）

高架化の時期と改築エリア

1918（大正７）年９月	鷹取附近の用地買収
1922（大正11）年12月	神戸―鷹取間　着工
1923（大正12）年７月	灘―神戸間　着工
1925（大正14）年	神戸駅　改築着手
1926（大正15）年２月	三宮駅　改築着手
1927（昭和２）年２月	灘駅　改築着手
1927（昭和２）年10月	兵庫駅 改築着手
1927（昭和２）年１月	苅藻川―兵庫駅間　入札（2月工事開始）
1927（昭和２）年6月	兵庫－神戸－三宮駅間　着工
1927（昭和２）年1月	鷹取駅、灘駅は改築済み （兵庫、新三ノ宮駅、元町駅へ続く）
1931（昭和６）年	第1期工事（灘―鷹取間）竣工
1938（昭和13）年	第2期工事竣工

そして同時期には，「東京は坪ニ円の家賃だが神戸ではまだ決まっていぬ」というように，同時期東京の高架下における坪単価についても言及されている[12]。昭和初期における東京の高架下の坪2円とは，現在の消費者物価指数で換算するとおよそ0.3万円に過ぎず，坪単価相場にすると安価と言えよう[13]。高架橋建設時に新たに形成された高架下空間は，当初さほど良い立地と見られてはいなかったという可能性とともに，すべて鉄道省の私有地であったことの影響も察せられる。神戸においては「鉄道省は大借家の旦那になる」と語られていた一方で，高架橋完成後の1938年に神戸市が中央から浜側の空地を歩道用地として無償で借り受けることとなった[14]。しかし，同年4月には国民総動員法，灯火管制規則，電力管理法が相ついで公布され，高架下への店舗建設計画は戦時に中断された。なお，高架下の山側空間には部分的に倉庫が建設されており，省線の倉庫として用いられていたようだ。

２．戦後ヤミ市の発生と元町高架通商店街としての定着過程

２－１　ヤミ市発生地としての省線三ノ宮－神戸駅間高架下

1945年9月中旬，省線三ノ宮ガード下に饅頭の立売商人の出現が報じられた[15]。これが神戸市のヤミ市発生の端緒である。1945年2月4日から6月15日まで前後15回に及ぶ神戸大空襲によって焼け野原と化した中央区（旧葺合区・生田区）には，市内を東西に縦貫するように省線高架橋が焼け残った【写真1】。屋根を求めて高架下に集った戦災者の傍らに食料品の立売が始まり，間もなく物的設備を備えた屋台店舗へと形態も変わり，やがて南側路上を埋め尽くすバラック店舗群へと空間的な範囲も拡大した。三宮から元町，そして神戸に至る2km 余りにも続く高架下・南側路上のヤミ市は市内最大規模であり，「三宮自由市場」という呼称で名を馳せた[16]。【写真2】

２－２　「松明会」と元町高架下店舗群

神戸のヤミ市は，三宮から元町を西へ越えて神戸駅まで続く高架下を中心に位置した。その周辺にも正規の商店街や小売店舗群がみられ，組織化に際した取りまとめ集団がそれぞれを統括した。民族団体が基盤となった商業組合は，1945年12月28日に朝鮮人連盟を基盤として結成された「朝鮮人自由商人連合会」や，1946年5月14日に台湾省民会を基盤として結成された「国際総商組合」が

写真１　元町駅より撮影，1945（昭和20）年３月17日の空襲に焦土と化した神戸元町三丁目附近。―右は省線高架線（出典：神戸高校所蔵写真帳）

写真２　1946年初頭，鯉川筋ガード付近より東方，三宮方面を眺める。省線元町駅から三ノ宮駅にかけての高架橋南側路上，緑地帯上にはバラック店舗群が見られる。(Harvey B. Arndt 撮影，Gerald C. Arndt 所蔵，初出：http://homepage3.nifty.com/EF57/haisen/ww2.htm)

代表的であった[17]。また，「神農会」や「露友会」といった戦前から続く露天商の自治組織はいちはやく復興に乗り出し，復員者や引揚者たちを新規の商人として受け入れた[18]。

そして，既述した事例以外の商業組合として，博徒系の有力者による地域商人の統括も始まった。これは，各団体が地区内での商売を管理するとの名目で場銭（場代）をとるもので，商人は要求額を支払うことによって，その地での商売を続けられた。高架下に始まる初期のヤミ市は非常に儲かり，物資は何でも並べれば売れたという[19]。地権のない土地でよい立地を得て商売をするには誰かの口利きが必要であったが，ここで戦前からの「顔が利く」親分たちは力を発揮し，その後に続く復興期の混乱状況において，地域社会の統括・秩序化にも関与していく[20]。

現在「元町高架通商店街」として残る，省線元町駅西口から神戸駅間高架下における商店街もまた，東西に広がった三宮自由市場内の西部店舗群の統括と組織化に始まるものであった。

「松明会」の成立経緯

元町高架下の店舗群はヤミ市が盛んであった当初，「松明会」による統括がなされた。1945年12月に生じた三宮自由市場内の争いを解決するための協議の場では，代表的な組織として松明会の名は挙がらなかったが，1946年5月14日の三ノ宮－元町駅間における国際総商組合結成時には成立していた様子がみとめられた[21]。ここから，松明会の結成と高架下の統括は，1946年1月から同年5月13日の間に始まったと推察できる。

また，1946年6月4日には「松明会納税組合」が結成されていた。これは，松明会が取りまとめた省線元町駅から宇治川筋までの高架下店舗によって組織され，組合長には市会議員で松明会顧問でもあるという井原清助なる人物を迎え，副組合長には神農会，松明会，朝鮮人自由商人連合会の各代表が名を連ねていたという[22]。松明会の会長は松尾林と明某の2人であったという記録も見受けられた[23]。しかし，元町駅以東の統括組織である国際総商組合が，駅を隔てて以西に隣り合う松明会のもとに結成された納税組合の副組合長として挙げられなかった理由は，現時点では手がかりがなく不明である。

「松明会」の統括範囲と活動

「松明会」は元町駅以西の省線高架下店舗群である自由市場を統括する組織であった。1946年6月には「元町駅から神戸駅間」（1946年6月22日付）と報じられたが，1946年6月4日の「松明会納税組合」結成に関する記述には「省線元町駅から宇治川筋までの高架下に店舗をおし並べる自由市場」（1946年6月6日付）とある。宇治川筋から西方の相生橋ガードまでの範囲を含むか否か，という点においては検討の余地があるが，北に花隈と接する省線元町の高架下店舗群が主な統括範囲であったようだ。

1946年春頃から三宮自由市場では公共施設の設置や治安維持を目的とした警察官の配置が行われ，松明会もまたこれに協力した。1946年6月22日には，三宮自由市場の混雑する雑踏に対応して公衆便所の建設が進められた。同事業は神戸市民生局の管轄であり，「約7坪で大便所6個を持ち電気水道の完備せる鉄筋コンクリートの建物」を，阪急三宮駅から省線元町駅間の南側に3ヵ所，北側に2ヵ所，元町駅の西に1ヵ所建てる計画であった[24]。また，松明会は省線元町駅から省線神戸駅間に4ヵ所の木造公衆便所を建設する計画も立てていた。

２－３　ヤミ市の規模拡大と分散移転による新興市場の形成

初期段階において省線ガード下や高架下に発生したヤミ市の商人数は次第に増加し，県警による取締りを受けながらも拡大を続けた。1946年1月15日，兵庫県防犯課によって行なわれた県下のヤミ市の実態調査によると，ヤミ市の物資入手経路は，(1) 産地買出しによるもの，(2) ブローカーから入手したもの，(3) 生産工場の不整放出品，(4) 闇生産工場の直売，(5) 一般人の換価物資の買入れ，(6) 諸統制組合等の横流れ品の入手，(7) 自由市場内業者よりの買入れ，(8) 盗賊品の入手，(9) 産地よりの持込販売であったという[25]。いずれも物資や人の神戸市内への流入には省線や神戸有馬電気鉄道といった鉄道経路が用いられたことが推察される。

1945年末から激化した三宮自由市場における台湾省民会と朝鮮人連盟の高架下の利権をめぐる争いは，1946年5月の菅谷政雄の逮捕を機に収束傾向にあった。度重なる取締りの際に協議を行うべく，業者の組織化が推奨され，在留外国人団体や戦前からのテキ屋組織を核とした複数の組織が形成された[26]。三宮―元町駅間高架下には，朝鮮人自由商人連合会に続いて国際総商組合が結成され，1946年6月の松明会納税組合の設立によって元町―神戸駅間高架下の店舗群もまた統制が図られはじめたと考えられる。そしてこれ以降，三宮自由市場における民族等を基本単位とした商人の組織化と，その組織を基本単位とする空間の配分がなされた。また，各組織は自治・相互協調へと方針を転換する傾向を強めており，総体としての三宮自由市場の維持・発展が図られたといえよう。

1946年初頭から7月にかけて，内部の協調が図られた三宮自由市場は急速に規模を拡大し，最高1500店舗にも及んだ。1946年8月19日には三宮自由市場の路上店舗撤去が一斉に行われ，市内各所への分散移転に伴い複数のマーケットや市場が形成された。朝鮮人自由商人連合会による雲井通6丁目と旭通4丁目での「国際マーケット」形成，松明会による花隈への移転など，本建築建設による脱ヤミ市の動向が現れた。このとき元町駅以西の松明会所属業者140

名は，「花隈本庄焼跡」に80軒，「旧松明会事務所前」に60軒，すでに18日より移転を始めたとされ[27]，同地域における松明会の勢力が窺われる。同年9月14日には「松明会マーケット」が着工段階と報じられ，これは元町3丁目，6丁目に「選抜した商人100人」を収容するマーケットの建設計画であった[28]。

2－4　1947年6月「元町高架通商業協同組合」の成立

三宮自由市場から元町駅を経てさらに西へと伸びるヤミ市は省線高架下における商店街へと発展した。このうち，国際総商組合の影響下にあった元町駅より東側の三宮―元町駅間三宮自由市場は，同組合と新楽街の共存関係を経て，1950年8月に三宮高架商店街が成立した[29]。

西側の元町―神戸駅間における高架下の店舗群【写真3】は，1947年6月時点ですでに500軒から600軒ほどにも及び，1945年末から1947年にかけては松明会が場銭をとって治めていたが，次第に高騰する場銭に耐えかねた商人たちが商店街組合の設立へと動き始めた。しかし一方では，「ボスの存在も一面から見れば外の群小諸団体からの干渉を排除していた事も事実」とも語られ[30]，当時の露店商人と統括組織の関係が窺われる。

1946年12月に発足した「元町高架下商業協同組合」は，1947年6月の総会で「元町高架通商業協同組合」と改称され，現在も混同されがちな同商店街の名称である「元町高架通商店街」はここに成立したとみられる[31]。

「自由市場から足を洗う　元町高架通商業協組」

昨年十二月発足した神戸元町高架下商業協同組合ではこのほど総会の決議で元町高架通商業協同組合と改称，全業者をひきいて五分引運動に参加することになったが，さらに自由市場から足を洗い本店舗として発足しようという改造案が当局の内諾を得たので近く実行にうつすことになった。

この設計は特に神戸工専滝沢教授に依頼，高架下の特徴を活かし採光，衛生などを重点に設計するが，この結果高架下に全国初めての商店街が出現するものとして注目せられる。なお同組合では月末同教授と神戸経大平井教授を招いて新しい商店街の在り方につき講演会を行う。（1947年6月18日付）

そして，この改称を報じた際には，「自由市場から足を洗い本店舗として発足しようという改造案が当局の内諾を得た」との記述[32]もあり，ここでの「自由市場」とは露店や仮設店舗の集まりという状態を指していたことが推察される。

写真3　1946年4月元町駅南向かいの阪神ビル屋上より進駐軍撮影，元町高架下浜側に建ち並ぶバラック店舗群（個人蔵）

3．元町高架通商店街の盛衰―営業権の獲得までと諸問題

3－1　高架下店舗群による道路占用問題の展開

1945年9月以降，省線高架下と南側路上は，増加し続ける露店群によって占拠され，1946年8月以降，路上撤去後も高架下には店舗群が残存した。省線高架下浜側は高架橋建設後に省線から神戸市が無償で借り受けた「道路」であったが，立ち退かない店舗群に対して市は道路占有許可を出し，1947年6月1日から6ヵ月間，高架下敷地1ヵ月坪7円80銭という賃貸契約が，高架下店舗群と神戸市との間に結ばれた[33]。【写真4】また，県令「露店営業取締規則」（1946年9月18日公布，即日施行）では制限・禁止地区が定められて県内各地の街路上店舗が一斉に撤去されたが，この高架下の店舗群は，県警や市建設局との協議により撤去を免れることとなった[34]。

1947年12月時点では，省線三ノ宮駅から元町駅を経て神戸駅に至る高架下商店街は古着屋や飲食店など1300店を数え，「港都の美観，道路独占禁止法あるいはヤミの温床などの理由」によって立退き命令を受けながらも延期を重ねていた[35]。1947年12月末日をもって高架下敷地の賃貸契約と露店営業取締令の期限が切れることから，高架下商店街の今後が問題化した。しかし，新たな取締令を設けずに統制違反と衛生面から取締継続と県保安課長の方針

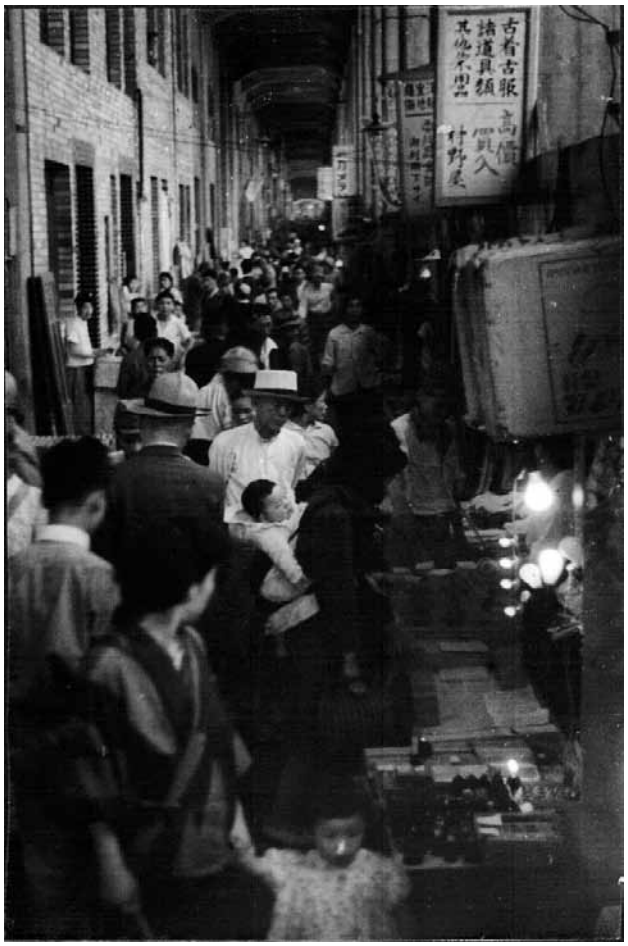

写真4　1947年6月撮影，三宮高架線下の自由市場（出典：神戸高校所蔵写真帳）

が示され，敷地の再契約と営業継続が決定した[36]。そして12月22日，市建設局と露店業者との間に道路使用協議会が開かれた。高架下や湊川公園東側など制限・禁止区域に位置する約2000軒の業者の参加による協議の結果，道路使用許可は1948年3月末日まで再延長され，坪17，8円で再契約が結ばれた[37]。

この道路占用許可は道路使用許可とは異なり，一時的な使用か継続的な占用であるかによって区分されるほか，道路の占用目的により道路使用許可も受けなければならない場合がある。道路使用許可は，人車が通行する目的で設けられた道路において，催事・工事・その他の作業をする場合に，警察署長に申請し審査を経て許可される。道路占用許可は，道路上・地下・上空に一定の施設を設置し，継続して道路を使用・占用する場合に道路管理者（国土交通大臣・都道府県知事・市長など）に申請し，審査を経て許可されるものである。

1947年以降の道路占用許可の延長，再延長が重ねられた状況をみると，もはや神戸市は省線から借り受けた際に約した歩道としての使用ではなく，自然発生的に闇市が組織化されて商店街へとなる動きを活かして賑わいを残す方針へと転換していたようだ。しかし，1953年に道路法が改正され，占用許可の基準が明記されるようになり，「家屋」とみなされるものは不許可となった。これに伴い，国鉄から神戸市へ「不法占拠」の撤去と返還が要請された[38]。こうして1954年4月，市による商店街への道路占用許可が打ち切られ，すでに形成されていた元町高架通商店街は，法律上では「不法占拠」の店舗群ということになったのであるが，すぐに撤去が始まる動向はなかった。

そして，戦後10年にわたって築いてきた商店街としての集積を撤去されることに抗して，1964年10月に元町高架通商店街から建替えの陳情が提出され，１店舗あたり月1-2万円の店舗改造資金の積立てが始まった。そして，1965年にはこうした地元の行動を受けて，ついに神戸市が「終戦処理」として大阪鉄道管理局に商店街存続を交渉する[39]。

３－２　1972年　国鉄の譲歩による国鉄－神戸市間の契約切替—元町高架通商店街の全面改築

1972年，国鉄と神戸市の間で道路用地として結ばれていた契約が商店街用地として切替えられた[40]。翌年の2月には，「政界すじのあっせんもあって」国鉄が原則を譲歩するかたちで，商店街の存続と改築を認め，神戸市は国鉄と有料の使用契約を結び，市が商店街に転貸しする契約体制が生まれた[41]。神戸市の交渉が実ったかたちだが，「政界すじのあっせん」に関する詳細は不明である。

そして，1976年8月に元町高架通商店街の店舗は全面改築され，10月には統一的な形態として竣工，中央の通路も赤レンガ歩道に改装された[42]。同時期すでに三宮地区も市街地改造事業が完了しており，元町‐神戸間の高架下において改築が急がれていた背景として，新しく生まれ変わった東隣である三宮地域一帯への対抗心や焦燥が窺われよう。

３－３　1985年度　国鉄による地代値上げをめぐる折衝

前述したように，神戸市と国鉄は1976年に元町高架通商店街の浜側（南側）敷地について有料の使用契約を結んでいたが，この地代をめぐってはさらなるトラブルが生じる。国鉄は3年ごとに地代を改定しており，値上げ率は1981年度分まで10% 未満であったが，1982年度から3年分については赤字問題が深刻化したということで，26% の値上げを要求して，これに反発した地元との交渉の結果，17%に落ち着いた[43]。

国鉄側に分割・民営化計画が現れた1985年度には，再び国鉄から10-15%の値上げが通告され，商店側は3年間の市内の消費者物価上昇率をもとに6.8%を主張して，交渉が続いた[44]。この話し合いはまとまらず，商店側が「要求額との差額分にあたる3.2%を期日指定の定期預金の利息でカバーする」と決め，毎月，6.5%アップの地代計2360万円を一括して銀行に預け，積立てを始め，民営化予定直前の1987年3月末に解約して2年分をまとめて支払うことになったという[45]。この地代値上げをめぐる折衝は，結果的に，地元商店街の策が功を奏したと言えるだろう。

おわりに

神戸の市街地を東西に縦貫する国有鉄道は昭和初期，1918年から1935年の間に高架化された。この改修工事の際には，鉄道省や神戸市によって高架橋下部空間への店舗建設が計画されたが，戦局に翳りが出はじめた時節柄，実現され得なかった。高架下の山側には部分的に倉庫が建設されていたが，中央と浜側は空地のままであり，神戸市が鉄道省から道路用地として無償で借り受けたままに，終戦を迎えた。

しかし，この高架下には，戦後まもなく市内最大規模の闇市が形成され，三宮から元町，そして神戸駅間の鉄道高架下空間には商業の集積が生じた。窮乏期であった時代情勢も鑑みた特例措置として，市は，浜側に建ち並んだ店舗群に対して道路占用許可と露店営業許可を出し，連続型店舗を形成する動向も容認した。こうして，高架橋建設当初に想定された店舗形成とは全く異なる経緯であったが，統制下にあっても常に数多くの物資が集まる場所として，はからずもたいそう繁盛する空間が現われたのである。

しかし，市による対処的な措置は複雑な権利・所有関係を招き，1953年の道路法改正によって占用許可の基準が明記されて以降，国鉄と神戸市と地元店舗群の三者による協議折衝が繰り広げられた。最終的には国鉄が譲歩するかたちで折合いがつけられ，元町高架通商店街は1976年に統一的な店舗形態に全面改築され，現在に至る。

元町高架通商店街浜側の店舗については，高架橋建設当初に歩道として整備する計画で，JR から神戸市へと貸された土地であった。そして神戸市から商店街振興組合へと一括借地され，建てられた各店舗は振興組合から不動産会社を通してテナントを入居させるという，四段階の借地借家契約が結ばれている点において複雑である。その一方で，山側の店舗は当初から JR（当時国鉄）と個々の店舗との間には直接契約が結ばれており，権利関係の違いが解消されずに残っている点は看過できない問題である。

同地では，近年頻繁に入れ替わるテナントのなかに，戦後まもない時期より営業を続ける老舗もみられる。商店街組織が1953年から約20年をかけた交渉によって同地における営業権を獲得した経緯は，これからの空間利用にどのように活かされるのか，注目

したい。

謝辞

元町高架通商店街の形成史についての認識は，元町高架通商店街振興組合，宮崎みよし氏（NPO法人リ・フォープ）によるインタビュー調査及び調査関連におけるご支援に負うところが大きい。期して心より御礼申し上げます。

注

1）拙稿「戦後神戸におけるヤミ市の形成と変容：「三宮自由市場」の事例中心に」（『神戸大学大学院人間発達環境学研究科研究紀要』第4巻第2号，2011年）また，「三宮」は三宮町や阪急・阪神三宮駅を含む三宮地域を，「三ノ宮」は省線（JR）三ノ宮駅のみを意味するものとする。

2）他地域の戦後都市環境形成に関する研究蓄積については，次の研究事例が代表的なものとして挙げられる。松平誠・星野朗「池袋『ヤミ市』の実態―第二次世界大戦後の戦災復興マーケット」『立教大学社会学部研究紀要応用社会学研究』第25集，1984年。松平誠『ヤミ市 東京池袋』ドメス出版，1985年。東京都江戸東京博物館『ヤミ市模型の調査と展示』1994年。石丸紀興「広島駅前ヤミ市の変遷とその特徴」『広島市公文書館紀要』第18号，1995年。李明・石丸紀興「戦後広島駅前ヤミ市の出現とその変遷過程：駅前の整備・再開発・活性化事業に関する史的研究」『日本建築学会計画系論文集』第62号，日本建築学会，2008年6月。初田香成「戦後東京におけるバラック飲み屋街の形成と変容―戦後復興期，高度経済成長期における駅前再開発に関する考察―」『日本建築学会計画系論文集』第579号，日本建築学会，2004年。初田香成『都市の戦後―雑踏のなかの都市計画と建築』東京大学出版会，2011年

3）土木学会監修『復刻・土木建築工事画報　第7巻第10号（1931年10月号）』土木学会，1995年。『神戸新聞』1927年1月1日付

4）スラブ式とは，鉄道の線路や軌道に使われる道床の一種であるスラブ軌道を指す。高架線路に多く採用されており，軌道スラブというコンクリート製の板を設置した上にレールを敷く軌道構造を示している。スラブ軌道が主な構造となる以前のバラスト軌道は，路盤上に砕石による道床を設け枕木・レールを敷設するもので，軌道の狂いが生じやすかった。築堤式とは，盛土によって土砂を盛り上げて平坦な地表を作り，鉄道を通す形態を意味する。

5）土木学会監修『復刻・土木建築工事画報　第4巻第10号（1928年10月号）』土木学会，1995年

6）注3に同じ

7）同前

8）『神戸新聞』1927年1月5日，6日付

9）同前

10）『神戸新聞』1927年1月6日付

11）同前

12）注10に同じ

13）2013年2月現在の元町高架通商店街店舗の坪単価の相場は，約0.7万円から1.6万円である。

14）『神戸新聞』1957年1月6日付，岩佐純『兵庫・風雪二十年』兵庫新聞社，1966年

15）『神戸新聞』1945年9月17日付

16）注3に同じ

17）『神戸新聞』1945年12月29日，1946年5月15日付

18）『神戸新聞』1945年10月3日，6日付

19）林喜芳『香具師風景走馬燈』冬鵲房，1984年，pp.120

20）林喜芳『香具師風景走馬燈』冬鵲房，1984年，p.82。小坂時雄「露店考証」1950年

21）『神戸新聞』1945年12月7日，8日，1946年5月15日付

22）『神戸新聞』1946年6月6日付

23）「あれから20年　命を賭けた組合の誕生」（『もとこうTOWN NEWS』no.8，元町高架通商店街振興組合，1967年3月15日号）

24）『神戸新聞』1946年6月6日，7日，20日，22日付

25）神戸市『神戸市史第三集　社会文化編』神戸市史編集委員会，1965年，pp.49-63。なお，同調査については兵庫県警察署発行の機関紙『旭影』（1946年3月10日号）が詳しいが，同号は現存せず閲覧不可とのことから，これを参考資料として挙げた神戸市史の記述によるものとする。

26）「露店営業取締規則」（『兵庫県報』2271号，1946年9月18日）

27）『神戸新聞』1946年8月14日，20日付。友兼和男氏への筆者のインタビューに基づく（2011年5月9日，神戸市）「本庄」とは，南北に走る花隈本通と省線との交差する元町高架下空間において戦前営業していた映画館のことを指す。戦中に「元町映画館」「元町ニュース館」と改名した。

28）『神戸新聞』1946年9月14日付

29）拙稿「三宮―元町間鉄道高架下における商店街の形成と変容―戦後神戸におけるヤミ市の変容に関する研究3」（『日本建築学会2011年大会学術講演梗概集F-2』2011年9月，pp.585-586）

30）注23に同じ

31）『神戸新聞』1947年6月18日付

32）同前

33）『神戸新聞』1947年12月23日付

34）『神戸新聞』1947年10月1日付

35）注33に同じ

36）同前

37）注33に同じ

38）『神戸新聞』1966年12月17日付

39）『朝日新聞』1966年12月17日付，『神戸新聞』1969年1月26日付

40）『神戸新聞』1969年9月25日付

41）『神戸新聞』1969年9月25日，1972年5月20日付

42）『神戸新聞』1976年1月27日，1976年10月26日付。『読売新聞』1976年9月1日，1977年9月27日付

43）『朝日新聞夕刊』1986年10月3日付

44）同前

45）注43に同じ