近代神戸における鉄道高架下空間の成立経緯と利用計画の変遷 PROCESS OF THE BIRTH OF THE SPACE UNDER OVERHEAD RAILWAY AND TRANSITION OF ITS UTILIZING PLAN IN MODERN KOBE

土井祥子^{*1} Sachiko DOI

This paper aims to clarify how the space under the overhead railway, which runs through the center of Kobe City, was designed in the process of modern urban planning. The decision of adopting the overhead way of national railway determined the way of extension into the center of the city by private railways and the way of utilizing the space under the viaduct. Kiichiro Morigaki, a technical official of Kobe City, who planned to manage the space under the viaduct as public space, succeeded in reserving the sidewalk between Sannomiya and Kobe.

Keywords: Space under overhead railway, Huge infrastructure, Viaduct, Spatial utilization plan, Kiichiro Morigaki, Public space鉄道高架下空間,大規模インフラ,高架橋,空間利用計画,森垣亀一郎,公共空間

1. はじめに

(1)研究の背景と目的

人口減少時代を迎え、従来比較的低未利用であった鉄道高架下空 間が、地域経済の活性化や沿線の魅力向上のための地域資源として 注目され、連続立体交差事業等を機に新たな商業空間や育児・医療・ 福祉施設等への積極的な利活用が図られつつある。都市のコンパク ト化が重要な政策課題となっている今日、撤去や改変が容易でない 大規模インフラは多様な機能を充填する都市の骨格として重要な役 割を果たすものであり、とりわけ駅に近接する高架下空間は、まち づくりの観点からも都市計画や周辺の土地利用状況を踏まえた適切 な利用を図ることが求められる。

一方、戦後ヤミ市に起源を持つ飲食店街等の高架下空間は、鉄道 事業者による耐震補強工事等の実施のために一時的な立ち退きを余 儀なくされ、再開発後の賃貸料の高騰や後継者問題等により営業の 継続が困難となることも少なくない¹⁾。

近代日本の新たな都市景観として現出した鉄道高架橋は、鉄筋コ ンクリート技術の発展と明治末から昭和戦前期にかけての第二次私 鉄ブームとともに諸外国にない普及を見せた²⁾が、それはまさに近 代都市改造事業の進展と同時代的なものであった。鉄道事業者、行 政、沿線住民、利用者など利害関係者が輻輳する鉄道高架下空間の 成立経緯を明らかにすることは、その更新のあり方を検討するにあ たっても一つの有用な手がかりを与えるものと考える。

本研究は、神戸市中心部を東西に貫く鉄道高架下空間を対象とし、 当該空間が近代都市計画の進展の中でどのように構想され、成立す るに至ったのかを一次史料をもとに明らかにすることを目的とする。

(2) 既往研究と本研究の位置づけ

神戸市の鉄道高架下空間については、村上 ³⁾が元町・神戸間の高 架下商店街の形成経緯について、戦後直後からの新聞記事をもとに 詳細を明らかにしている。それによれば、現在商店街用地となって いる土地は、戦前鉄道省による高架鉄道建設時に神戸市が歩道とし て無償で借り受けた道路用地であったものを、国鉄との交渉の末に 切り替えられたものである。しかし、当該用地がなぜ歩道とされる に至ったのかを含め、戦前の都市計画との関わりについては考察さ れていない。また、高架鉄道の建設に関する既往研究としては『神 戸市会史』^{4).5)}、『神戸市史』⁶⁾があるが、その過程での議論は主に 市会におけるものであり、都市計画の決定機関である市区改正委員 会・都市計画地方委員会^{注1)}における議論や市当局における具体の検 討経緯、高架下空間の利用計画については明らかにされていない。

鉄道高架下空間については、地価や昼夜間人口比等の地域特性に 着目した活用実態ⁿ、鉄道高架化事業による周辺の土地利用や沿線 開発への影響⁹等に関する先行研究があるが、鉄道建設に伴う高架 下空間の成立を都市計画史・都市形成史の立場から論じたものは見 当たらない。また、丸茂ら⁹⁰は甲武鉄道の東京市内延伸計画をめぐ る東京市区改正委員会の審議過程において景観保全思想が現れた過 程を明らかにしているが、高架下空間については言及されていない。

そこで本研究は、市区改正委員会・都市計画地方委員会の議事録 や行政資料、新聞記事や兵庫県都市研究会^{注2)}発行の機関誌『都市研 究』等の史料調査にもとづき、近代神戸における高架鉄道建設をめ ぐる一連の経緯と高架下空間の成立経緯及び利用計画の変遷を明ら かにしようとするものである。

*1 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 大学院生·修士(工学)

Grad. Student, Dept. of Urban Engineering, Faculty of Engineering, Univ. of Tokyo, M.Eng.

Table1 Course of actions of each agency and organization until the final report was submitted by Kobe SHIKU-KAISEI Committee

| | Imperial Diet | Kobe SHIKU-KAISEI Committee | The Board of Railway | Kobe City Office | Kobe City Council | Kobe Chamber of Commerce |
|------|---|--|---|---|--|--|
| 1918 | unanimously approved the resolution (Mar.) | < | | petition to the central government for immediate improvement (Feb.) | resolution of immediate improvement of national railway (Feb.) | |
| | | | "The Major Heading of Improvement" (May) 「鉄道改築主要項目」 | Kobe City SHIKU-KAISEI Investigation Committee | | |
| | | | overhead way at the original place | ······ United Inv | vestigation Committee for Improvement of Na | tional Railway 鉄道改善連合調査会 |
| | | established in the Ministry of the Interior (Sep.) | | Plan of the Council an [Yamate underground | d SHIKU-KAISEI group nd way] disagreement (Oct.) | Plan of the Chamber of Commerce [mixture of overhead & underground way] |
| 1919 | budgetary discussion of surveying expenses | | declaration of overhead way by Vice President Ishimaru (May) | | | |
| | posted by the Board of Railway | consulted (Oct.) | yamate plan | United Inve | stigation Committee for Improvement of Nati disagreement | onal Railway (reorganized in Jul.) |
| | | Consideration (Oct Nov.) →conditionally approved (Nov.) | overhead way at the original place | | | |

2. 神戸市区改正委員会における国有鉄道高架線式答申に至る経緯 (1) 神戸側による計画案策定の動き

a) 神戸市街鉄道改良問題の端緒

1874 年の東海道線開通以来神戸市街を地平式で縦貫していた国 有鉄道(Fig.1「在来路線」。以下「鉄道」と略するほか、私鉄との 区別のため「院線」、及び1920年5月の鉄道省発足以後は「省線」 の表記を用いる。)は、市街化の進展の中で街路との平面交差が問題 化した。1914年神戸市に設置された市区改正調査委員会は1917年 12月、鉄道の改良が市区改正の先決問題であるとする意見を取りま とめた。これを受け市会は翌年2月、第一に「交通ノ阻害及其ノ危 険」、第二に「市区改正事業ノ為メ」に鉄道の改良が必要であるとす る意見書を決議し、市は政府に早急な調査と実行を求めた注3)。

1918年3月14日、「神戸市内鉄道改良急施ニ関スル建議案」は 第 40 回帝国議会衆議院本会議に提出され委員会に付議された。政 府委員として答弁に立った鉄道院の中村是公副総裁は、改良方法は 決定していないが「殆ど設計も完了して居」^{注4)}り、地下線は「到底 ああ云ふ近距離では出来ませぬので、高架線でやるより外はなから う」と述べた。狭長な地形の神戸市街に高架線が貫通することによ る影響を危惧した地元選出議員らに対しても、地下線には「絶対的 に」出来ないとした。建議案は、市民の利害や希望を考慮し、高架 線だけでなく地下線、海岸線^{注5)}及び山手線それぞれについて慎重に 調査研究するよう鉄道院に求めることとし、全会一致で可決した 11)。 b) 神戸市鉄道改善調査会による調査と山手地下線式案

5月13日、鉄道院は現位置において生田川から菅原通3丁目まで の区間を高架線化する「鉄道改築主要項目」(Fig.3①)を兵庫県、 神戸市、神戸商業会議所に諮問した^{注6)}。黒瀬弘志市長から非公式に 諮問を受けた市会は、鉄道改善調査会を設置し即時調査に着手した。 この時点で市の乾長次郎助役は、鉄道院案の付替え区間は短すぎ、 西灘から鷹取付近まで拡大する必要があること、現線路を鉄渠式の 高架線としその下に市電を通す策の可能性に言及した注7)。

鉄道改善調査会はその後、市会、市区改正調査委員会及び商業会 議所による鉄道改善連合調査会(以下「連合調査会」という。)を結 成(Table1)し、京都帝国大学の田邊朔郎博士、市区改正調査委員 の武笠清太郎博士など数名の専門家に調査を依頼した注8)。田邊によ る実地踏査は新聞で速報され、高架線式は「時代遅れ」で「市の中 央を貫通する線路を踏襲せんとする如きは市街の体面を損すること 甚だしく」、「神戸市の地質が地下式に適せずとの説は実際を知らざ る机上の空論」であるとして、田邊の案(Fig.1④)をはじめ専門家 の見解はすべて山手地下線式に一致したと報じられた注9)。



Fig.1 Improvement plans of national railway in Kobe (1919) ^{1/2} 100

専門家案を理想とした連合調査会市区改正派は、近接する神戸・ 兵庫両駅(Fig.3 参照)を合併拡張する案を主張したが、神戸港と の近接性を重視する商業会議所は神戸駅移設に絶対反対とし、市中 心部のみを地下線、他は高架線を併用して神戸駅に連絡する案を主 張した。10月19日の委員総会では、市区改正派の山手地下線式案 と商業会議所案の両案を答申せざるを得ず、市理事者が「当市の輿 論と目すべからざるもの」と「大に憂慮」する結果となった注11)。 (2) 鉄道院案の推移

1919年1月に特許申請を行った阪急電鉄市内乗入れ線の調査の ため来神した田邊朔郎は、鉄道院から嘱託を受け市役所案(Fig.1 と商業会議所案(同②)を調査した結果、両案とも実現性はな いと結論づけた注 12)ことから、鉄道院は両案に拘泥せず独自に調査 を進めた注13)。6月同院の杉浦宗三郎工務局長は、山手地下線式は 技術上「頗る困難」である上に、「市民大多数の希望ならば山手線も 必ずしも不可なきに非ざる」が、「今の所山手案を以て多数の希望な りとは認めず」とした^{注14)}。

報道によれば、測量費を 1919 年予算に計上していた鉄道院は同 院の当初案を含む3案比較の上折衷案(Fig.1③)を決定していた^注 15)が、民論尊重を看板とする原政党内閣は、現位置での高架線化は 市街の風致を害する上に神戸側の意見が一致しないことを問題視し、 市会と商業会議所の協定の上に善後策を検討するよう指示した。こ れを受け両者は連合調査会を復活し、従来案より土地買収費が低廉 で官有地も利用可能な高架線・地下線併用の「鉄道院案の山手線」 (Fig.15) が政府において内定した注16)。この案では、高架下には 倉庫や工作物を設置せず、神戸駅以東の不要鉄道敷地 3.3 万坪を市 に譲渡し東西貫通道路とする方針とされたが、9月末には山手線で

はなく在来路線の採択が内定した注17)。実際、同年5月に来神した 鉄道院の石丸重美副総裁は高架線式を確定方針と明言しており注 18)、 鉄道院の考えは早い段階で固まっていたものと考えられる。

(3) 神戸市区改正委員会における議論

a) 鉄道院原案

1918年9月、神戸市に東京市区改正条例の準用が認められ、内 務省に神戸市区改正委員会(以下「市区改正委員会」という。)が設 置された。鉄道院は1919年10月、同委員会に神戸市街鉄道線路改 築計画案を提出した注19)。この原案を事前通告なく緊急議案とした ことについて内務省都市計画課長であった池田宏委員は、本問題は 「神戸市区改正の前提となるべきもの」であり、「真先きに決定して 戴いて、それに依って道路の計画を定めて行きたい」とした^{注20)}。

計画案の説明にあたった鉄道院の岡野昇工務局長は、高架線式・ 山手地下線式を鉄道院が必須とする複々線(4線)とした場合で比 較検討した結果、高架線式では工費360万円で工期は3年、地下線 式では 661 万円で約5年半が必要になり注21)、神戸から三宮注22)の 手前まで 20m 幅の「必要のない用地」を鉄道院がすでに所有してい ることを「最大の理由」に、現位置高架線式案が最も妥当であると した。また、市街縦貫道路の必要性は鉄道院でも認めていることか ら、「特殊の計画を立て」高架下は道路に使用し、市電の敷設も可能 とする設計案を提示した。

b) 神戸市区改正委員会特別委員会における主な論点

鉄道院案は 11 名の特別委員会に付託され、途中市会側委員の要 請により3週間の決議期日延長を経て、10月13日から11月24日 まで4回にわたり議論が行われた。以下にその主な論点を整理する。 ①鉄道敷地における「メインロード」創出をめぐる議論

鉄道を山手地下線式とし、鉄道敷地を神戸市に譲渡して「メイン ロード」を整備することを主張したのが、市の市区改正調査委員会 発足時から委員長を務めていた市会議員の人見米次郎委員であった。 人見は、狭長な神戸の市街地全体を高架で遮られることは「誠に不 体裁」であり「市民としては非常に苦痛」であるとして、運輸本位 ではなく市区改正や都市美観の面から計画を見直すよう求めた。

一方、「嘗ては地下線に賛成」していたが工費や神戸駅処理等の問 題から「高架線の已むを得ざるものと認め」たという佐野利器委員 も、当該敷地が「鉄道のみに利用せられて、市の『ファンクション』 を利用せられる土地になってしまふ」ことのないよう、「此の場所は 市の『メインロード』の働きを為すやうにしたい」と主張し、高架 を是認しつつも3間幅で計画されていた高架両側道路を十分に拡築 し、左右にも車両通行可能とするよう求めた。

しかし、京都の烏丸通や大阪の堺筋、本町筋のように「立派なも の」であるべき「メインロード」が高架で覆われる神戸の将来につ いて質した人見に対し、鉄道院の岡野局長は「鉄道院としては別に それで不適当とは考えて居りませぬ」との見解を示した注23)。

②神戸駅移転の是非

商業中心地にある神戸駅を住宅地である山手側に移転することに なる山手地下線式に、鉄道院は強く反発した。1919年5月石丸副 総裁は、国の幹線としての鉄道運輸上、神戸市民の利便上、鉄道院 が長らく事業をしてきた歴史的関係上、の3点を挙げて移転論を退 けた。鉄道院は「仮令地下となるとも駅は現在の儘に放置せん方針」 であったとされ^{注24)}、11 月 24 日の特別委員会において岡野局長が

「鉄道と云ふものは、神戸の鉄道ではないのでありますから」、「仮 令神戸の方が全部そう(山手側への移転:筆者注)御希望になった と致しましても、其処へ置くと云ふことはどうであろうか」と述べ たように、神戸駅の現位置堅守についてはより強硬な態度を示した。 ③神戸における「世論」の存在

地下線式派の委員に対し、池田宏委員は地下線式により発生する 増額経費を市民が負担する意志の有無を質した。市会議長であった 太田保太郎委員は、踏切の除去は「『世論』と言っていい」が、高架 線式・地下線式をめぐる問題は市会や商業会議所の関係者や一部の 上流階級の間にとどまっていることを遺憾とし、鉄道改良の方法に ついては「神戸市の世論と云ふものはまだ出来て居ない」と実情を 明かした。1日も早い市民の苦痛解消のため、「此の際は鉄道院の言 ふ所に従って置く方が得策なり」との太田の意見に、兵庫県知事で あった有吉忠一委員も「都市計画の利害の上から論しても、尚ほ地 下線が高架線に数倍優って居るものであると云ふことは出来ない」 として妥協を促した。

c) 特別委員会案の採択とその後

神戸市区改正委員会の答申決議

11月24日の特別委員会では、鉄道院線高架線式案の採決が行わ れ反対2名で原案が可決された。続く高架線設計案についての審議 において、県・市は高架下道路の幅員を十分に確保するため、灘・ 兵庫間の軌道を6線とし高架沿いを市に無償で使用させるよう要請 した。これに対し鉄道院は、原案で6線分敷設可能な設計をしたの は三宮・神戸間のみであり、鉄道運輸上の必要ではなくあくまでも 道路利用を可能とするためであることから、6線とした場合は道路 用地費の一部負担を市に求める考えであるとした。

特別委員会は、高架線は4線とすること、高架線の両側には全区 間において3間以上の道路用地を設けること、実施設計は改めて市 区改正委員会に照会することを条件とし、さらに高架下に市電を敷 設する場合はその区間の高架線の高さを 18 尺以上とすること、高 架区間を灘駅から鷹取駅まで延長することを希望条件として付すこ とを決議し、本会議で承認された(Fig3.③参照)。

②鉄道改良工事の遅延と地下線式論の再燃

市街鉄道改良工事は、1922年の鷹取駅改築に始まり1926年から 高架工事が着手されたが、緊縮財政下において事業が繰延べされる と、根強く存在していた地下線化論が再び台頭し 1925 年の市会に 地下線式建議案が提出された。また、1924年5月に設立した兵庫 県都市研究会は、商業会議所と連携し地下線に関する調査研究を行 い、在来路線を地下線化し地上を道路とする案への変更を主張した。

この時期、神戸市の都市計画事業の推進及び鉄道計画への対応に 市の責任者としてあたったのが、都市計画部長兼港湾部長を務めた 森垣亀一郎であった。森垣は、1898年東京帝国大学土木工学科を卒 業後、公私にわたる支援者であった沖野忠雄の命を受け大阪築港事 務所に奉職したのち、やはり沖野の指示により 1906 年に起工した 神戸港築港工事に従事するため、大蔵省技師として臨時建築部神戸 支部に着任した。第1期築港事業の完了をみた 1923 年、石橋為之 助市長からの度重なる招聘により勅任官として神戸市に迎えられ、 同時に都市計画兵庫地方委員会委員となった。"大阪の直木注25)博士、 神戸の森垣博士"と呼ばれ、県庁や市会議員からも「一目置かれてい た」注20)森垣は、「少くとも神戸駅と三宮駅間は完全地下式とし、其

| | Line before 1919 | Application in 1919 | Final result |
|----------------------|---|---|---|
| Hanshin Railway | Osaka-Sannomiya (1905) on combined track Connected with municipal streetcar at Takimichi | Building a new line from lwaya to Sannomiya as exclusive track | Building a new line from Iwaya to Motomachi by underground way: opened in 1936 (The initial intention to extend the line to Minatogawa Park never realized.) |
| Hankyu Railway | The Kobe line (terminal: Kamitsutsui) was | Extension to Sannomiya as exclusive | Extension to Sannomiya by overhead way almost |
| | under construction (opened in 1920) | track by partly underground way | parallel with national railway: opened in 1936 |
| Hyogo Electric Track | Hyogo-Suma (1910), Suma-Akashi(1917) | Extension to Minatogawa Park as | Rejected by Kobe City Council because of the |
| | Connected with municipal streetcar at Hyogo | exclusive track | conflict with municipal electric business |

Table2 Major extension plans into the center of Kobe by private railways

の地上を大道路としたいといふ希望を以て計画を樹て、政府に交渉 した」^{注 27)}。1925年2月の市会は森垣の案をもとに政府への計画 変更請願を決議したが、議員改選を経た翌年3月の市会は、増額工 費の財源的裏付けの欠如、さらに「神戸市の鉄道なるものは神戸市 の鉄道と思って貰っては困る、国家の鉄道である」^{注 28)}とした鉄道 省の硬直的態度への懸念による慎重論から2票差で反対多数に転 じ、ここに神戸市会は市街鉄道高架線化を正式に認めた。

3.都市計画の進展と私鉄線市内乗入れ計画の決定 (1)市域の拡張と都市計画財源としての電気事業

第一次大戦後、急速な人口流入により飽和状態となった神戸市街 地は、東方の郊外へ拡大していった。神戸市は、都市計画法の施行 を受け都市計画区域全体を市域化する構想であったが、隣接町村の 反対により市域拡張は難航し、1920年に須磨町、1929年に東部 3 町村(西灘村・六甲村・西郷町)が編入した(Fig.3 参照)際には 市電の延長がその主要な条件とされ、市内統一の交通機関の整備が 急務となっていた。

神戸市の電気事業は、関西初の電燈会社である神戸電燈会社 (1887年設立)と神戸電気鉄道株式会社(1906年設立)が1913 年に合併し成立した神戸電気株式会社を、1917年市が買収したこと に始まる^{注 29)}。買収当時の路面電車の開業線は市中心部を貫通する のみであったが、1920年5月に第2期線、1922年8月に第3期線 が特許を受けて未成線の整備と隣接町村への延長が進められ、1927 年には市電敷設のための主要街路網計画が固まった。同年、鹿島房 次郎市長が「電燈、電力、電車を完全に独占し統一して居るのは、 恐らく全国に於て神戸市だけであらう」と述べた^{注 30)}ように、神戸 市は市内の電気事業を独占し、電気供給事業収入が電車収入を上回 るという大阪や京都等他都市には見られない状況を呈していた^{注 31)}。

電気事業収入は市財政最大の収入源となり市費や都市計画事業費 への繰入れが行われた^{注 32)}。事業経営状況が悪化した 1929 年頃から は、確実な事業予算は電気事業費からの繰入金と受益者負担金のみ となったが、電気事業費が都市計画事業の最重要財源であったこと は、後述のように、私鉄各社による市内乗入れ計画に対する神戸市 側の対応に大きく影響した(Table2参照)。

(2) 私鉄線市内乗入れ計画

a) 神戸市区改正委員会における議論

1919年の市区改正委員会には、阪神電鉄(以下「阪神」という。)、 阪急電鉄(以下「阪急」という。)及び兵庫電気軌道(以下「兵庫電 軌」という。)の市内乗入れ出願にかかる議案も事前通告なく上程さ れた(Table2)。10月13日の特別委員会で鉄道院の佐竹三吾監督 局長は、従来市電が敷かれている大都市においては郊外からの私鉄 線乗入れは非常に困難であったが、今後都市がますます膨張するに あたり、たとえ院線や市電と競争になったとしても高速度電車で都 市間の連絡をはかる必要があること、ただしその際路面線での敷設 は避けるべきであるとの見解を示し、内務省も同様の意見であると した。これに対し市会側委員は、院線が高架線になることが決まれ ば私鉄線が「それを見習って」高架線での乗入れを次々に要求して くるに違いなく、「神戸市は堪ったものではありませぬ」と反発した が、佐竹局長は「体裁も悪いと云へば悪いが、是はさう八ケ間しく 言ふ程のこともなかろう」として速やかな決議を促した。

11月24日の特別委員会では、阪神及び阪急の市内乗入れについ ては地下線式を条件に認めるという意見が多数を占めたが、兵庫電 軌については市電の延長計画に抵触するとして神戸側委員は地下線 式でも認めようとせず、採決では賛成反対が同数となったものの、 委員長(内務省の添田敬一郎地方局長)決裁で地下線式であれば認 めると決議された。院線の高架線化を認め私鉄線に許可しないのは 一貫性に欠けるという指摘は、市会側だけでなく池田宏など内務省 側の委員からも出されたが、鉄道院はあくまでも路面専用軌道を認 めないのであり、高架線の方が経費上も工事上も支障がないのであ れば高架線でよいとした。また有吉知事は、「是は政府の鉄道と同一 に認むることは出来ますまい」として私鉄線は院線の扱いとは別で あることを強調した。

b) 阪神電鉄の乗入れ計画

1905年、関西初の私鉄として大阪・三宮間の営業を開始した阪神 は、併用軌道であったことから都市間高速度交通機関としての目的 を遂行できないとして、1919年岩屋・神戸間の専用軌道化を計画し た。同年 10 月市会に上程された同社の出願は「支障アリ」と決議 されたが、直後の市区改正委員会で地下線式を条件に認められた。 1924年、阪神は大石・住吉間の高架線化が完了したことから同年 8 月高架線による市内乗入れを出願したが、阪急の高架乗入れ計画に 対する市会の反対姿勢を見て、市内を地下線とし当時私鉄ターミナ ル計画のあった湊川公園まで延伸する計画^{注 33)}で 10 月再出願した。 この計画は、阪神国道(現・国道2号線)を三宮まで延長する都市 計画街路事業の決定を受け、国道の地下を利用して全部地下線で乗 入れる計画に変更され、1929年2月の市会で承認された。

市会が阪神の乗入れを認めた背景には、1929年神戸市に合併され た灘区における給電事業の市営実現への期待があった。阪神は1908 年、関西の私鉄としていち早く電気供給事業を開始し、1914年には 電力事業も開始していた。編入当時の灘区は阪神にとって「電灯供 給密度の最も高い、いわばドル箱」であった^{注 34)}が、市内電力供給 事業の統一を市是としていた神戸市は、1935年阪神の市内乗入延長 を機に会社と買収交渉を開始し、同年4月買収契約が成立、翌年の 受渡完了をもって市内の電気事業が統一されるに至った。

c) 阪急電鉄の乗入れ計画

1918 年から着手した上筒井を終点とする阪神間直通線開通を前にした阪急は1919 年1月、神戸市中心部への乗入れを実現するた

め三宮3丁目までの延長線特許を申請し、市区改正委員会の決議に より同年12月地下線式を条件に承認を得た。阪急は直ちに技師長 の上田寧を欧米に派遣し工事の実行計画に着手したが、「予想し難き 時日と費用」^{注35)}を要するとの判断から、1921年9月、地下線・高 架線併用式による特許変更を申請した。しかし、高架線式案に強硬 に反発した神戸市側の事態を重く見た県当局は阪急の申請を4年以 上保留し続け、1926年1月阪急は全線高架線式で終点位置を元町 周辺とする計画への変更許可を追申し兵庫県に手続きを督促した。

1927年5月、終始慎重姿勢をみせていた山縣治郎知事の更迭後 着任した長延連知事は11月阪急案を市に諮問したが、答申期限の 猶予をめぐる県・市の事務手続き上の手落ちにより県当局は市から の回答がないまま「神戸市ハ支障ナキモノ」との副申を添え内務・ 鉄道両省に進達した。12月、全会一致で阪急案を即決否決した市会 は実行委員会を組織し、商業会議所と提携して阪急高架阻止運動を 展開したが政府はすでに阪急案容認に傾いていた^{注 36)}。一方で、内 務省都市計画課は、「市民の利益とか、今後における市街地発達を円 滑ならしめる等からして地下式は高架式に優る萬々であらう」、「内 務省としては白紙で地方委員会の意見をきいた上徐ろに決したい」 と述べており^{注 37)}、神戸市民の世論及び地方委員会の判断を尊重す る姿勢も見せていた。翌年1月、阪急の出願は都市計画兵庫地方委 員会(以下「都計兵庫委員会」という。)に諮問されたが、2月に普 通選挙による初の総選挙を控え本件が政争化することを恐れた政府 は、答申期限の延長と阪急の出願一時撤回を長知事に指示した。

政局安定を待って再出願された阪急の計画は7月1日神戸新聞で 報じられ、大部分の区間を省線高架に併行して高架線とする全く新 たな構想が明らかになった。8月3日市会で説明にあたった森垣都 市計画部長が「鉄道と沿ふ所は鉄道省と大体諒解が出来て居ると申 して居りました」と述べている^{注 38)}ように、阪急は鉄道省と相当の 協議調整を行っていたと見られる。当初元町と大阪の直通を目論ん でいたにもかかわらず、省線と併行させるために終点位置を三宮に 変更した阪急は、「本案は前回撤回の前後に森垣都市計画部長が撤回 案に代はるべき案として非公式に指示した路線をその儘に変更した ものであるから恐らく神戸市に異論はあるまい」とした。報道では、 森垣は「自分はそんな代案を指示した覚えはない」と否定したとさ れるが、市会議員津田太郎が「都市計画部でも今回と殆ど同様な案 を立て阪急に交渉した」と述べていることからも、新高架計画立案 の背景に森垣による示唆があったものと判断される^{注 39)}。

諮問案は8月30日の緊急市会で否決されたが、市会にも新高架 線式案に賛意を示す委員が現れ始めた。商業会議所は、市会とは別 に高架線・地下線の比較研究を実施するとともに、市側との仲裁役 として阪急と報奨金等の条件交渉を進めた。新高架線式案は1929 年2月都計兵庫委員会に諮問され、商業会議所会頭であった鹿島房 次郎委員による阪急側に譲歩を求める条件付の修正案が賛成多数で 可決された。阪急高架線式乗入れ計画はこの答申にもとづき同年6 月21日付で鉄道・内務両省に許可された。

(3) 高架線と地下線をめぐる論戦と世論の変化

a) 新聞紙上での専門家の論争

阪急の高架乗入れ問題は新聞紙上で連日のように報じられた。な かでも古宇田實^{注 40)}と阿部美樹志^{注 41)}による紙上論戦は「高架賛否両 論の代表的言論戦」であったと阪急自ら総括している^{注 42)}。 建築家であり神戸高等工業学校校長を務めていた古宇田實は、市 街鉄道改良問題以来一貫して地下線式を主張した。1926 年 4 月の 『都市研究』で古宇田は、「一瞬時通過の旅客の慰安」を、「永久的 である沿道数十倍の住民の不愉快」より重視する鉄道当局の旅客本 位姿勢を批判した^{注 43)}。さらに、阪急の新高架線式案の市会否決後 1928 年 9 月 23 日の神戸新聞紙上で、「学究の立場から見た阪急高 架乗入問題」と題し、「国防、地震、火災、衛生、都市美観、の何れ からするも当然高架を廃し地下とすべきである」と持論を展開した。

この古宇田の論に真っ向から反対したのが阿部美樹志である。阿 部は5日後の神戸又新日報紙上で、古宇田説は「可成独断的」であ り、「数字的にも、実際的にも、学術的にも亦経済的にも其の根拠を 窺ふに由なく、只我田引水的と思はるる」と厳しく批判した上で約 6,000 字に及ぶ長文で反論を繰り広げた。とりわけ、鉄道院技師と して阿部がアメリカ留学で得た最新の鉄筋コンクリート技術をもっ て設計施工にあたった東京駅・万世橋間の高架鉄道橋が、関東大震 災の際に電車汽車の墜落も、亀裂の一つもなかった^{注 44)}という事実 は、災禍が記憶に新しい市民にとっても大いに説得力を有するもの であった。こののち、阪急神戸市内延長線の高架橋及び三宮ターミ ナルビルの設計は、阿部美樹志事務所によって手がけられた。

b) 阪急電鉄による新たな高架鉄道時代の提示

阪急が高架線・地下線併用案を廃して全面高架線式案を打ち出し た背景には、省線高架工事の進捗に加え、同社自身が1926年7月 に完成させた大阪梅田・新淀川間高架橋という「実物教示」があっ た。「何等騒音なく、支障なく、最新式の大都市高速度交通機関と して最高機能と使命に貢献するのサンプル」となり、「高架反対を自 然に解消せしめた」と阪急が自負した^{注45)}このわが国最初の複々線 高架橋を設計した人物こそ阿部美樹志であった。阪急は、1928年8 月の市会における新高架線案への反対決議を受けて、12か条からな る「高架理由」を説明した小冊子を発行し関係各所へ配布するとと もに、同内容を新聞紙上に広告し市民に直接自らの主張を訴えた。

また、新たな時代の高架鉄道像を主唱したのが阪急社長となって いた小林一三であった。1933年1月、小林は「高架鉄道は、用地 買収の伴ふ建設費の高価、轟々たる騒音と隣接区域の迷惑、都市計 画に於ける美観の問題等の為めに著しく人気を失って来た事も事実 である」が、「スラブ式の採用以来、其騒音は比較的に緩和せられ」、 「建設工事費の最も低廉なる高架式によって街路の美観を損せざる のみか、寧ろ建築美の考案によって井然たる街区にふさはしき高架 式によって自動車を運転するのが一番経済的であり、時代の進運に 処すべき方針である」と述べ、自らそのイメージを提示した(Fig.2) ^{注46)}。また、都計兵庫委員会において阪急高架容認の修正案を動議 した鹿島房次郎委員は、省線高架問題当時は「非常に地下線を尊重」 し、「高架のような旧式なものをやる必要はない」と考えていたが、



Fig.2 The New Image of Viaduct Drawn by Ichizo Kobayashi 注 47)



Fig.3 Route of Kobe municipal streetcar and private railways and transition of detailed design of the viaduct from 1918 to 1922 12 48)

すでに「地下は旧式となって再び高架の進歩したものが新式になって居る時代」に変化していることをその大きな理由とした^{注49)}。 (4)小結

市区改正委員会で地下線式に限り市内乗入れを許可された阪神・ 阪急両社は、その後揃って高架線式に変更して再出願したが、最終 的には阪神は地下線式、阪急は高架線式で乗入れを実現させた。阪 神は、街路事業や市内電気事業の統一、さらに新生田川の埋立事業 ^{注 50)}といった市の都市計画の進展に合わせた対応をみせた。一方阪 急は省線の高架線化決定を巧みに利用し^{注 51)}、自らの実績をもとに 世論や政府への働きかけにも余念がなかった。そして、省線高架に 併行して乗入れるという阪急の新高架線式案の着想の背景には、神 戸市都市計画部長であった森垣亀一郎による示唆があった。

4. 高架線実施設計案と高架下利用策の展開 (1)高架線実施設計の決定に至る経緯

a) 高架線の区間及び構造

鉄道省は市区改正委員会の条件をすべて容れた上で、都市計画と の関係から三ノ宮駅を加納町(瀧道)踏切付近に移転し、和田岬線 及び兵庫貨物扱所間に貨物線路を新設することを加えた実施設計案



Fig.4 Plan for laying the streetcars under the viaduct designed by Kobe City Office (1923)^ $\!\!^{\pm 52)}$

を作成し、1921年12月都市計画神戸地方委員会(以下「都計神戸 委員会」という。)に諮問した。

一方神戸市都市計画部は 1921 年 2 月、高架下に市電軌道を敷設 する場合について、高架沿い両側道路に1線ずつ敷く案、高架沿い 一方の歩道側に複線を敷く案等を比較検討した上で、高架線直下の 道路に1線ずつ敷設する (Fig.4) こと、さらに高架の構造は土地利 用及び美観衛生の観点からなるべく「甲スラブ式」^{注 53)} (Fig.3 最下 段, (a)参照)を採用することが望ましいとする見解をまとめた^{注 54)}。 さらに翌 3 月には「神戸市街縦貫高架鐵道ニ関スル調査」^{注 55)}を実 施し、高架線の位置や構造、高架下利用策に関する検討を行ってい る。これらの調査にもとづく市の実施設計案 (Fig.3④) は都計神戸 委員会常務委員会に付議され、鉄道省が提示した修正案 (Fig.3⑤)

Table3 Arguments over the public road and the use of the space under the viaduct at Hyogo Urban Planning Local Committee (HUPLC)

| | Department of Railway | ②Kobe City Office | ③Final report of the HUPLC on 1933.4.13 |
|--|--|--|---|
| Public road between Sannomiya and Kobe | To abolish | To preserve | To abolish the plan to use as public road To reserve the public road as 4m wide sidewalk on the south side |
| Way of utilizing | To rent the space to general applicants To rent the east area of Hyogo Sta. mainly as shops To rent the west area of Hyogo Sta. as shops, houses, and warehouses Appropriate equipment shall be adapted to the purpose of use and shall not be subject to appearance or impropriety | In case of lending under the viaduct, letting the city delegate its management, if not, consult with the city authorities beforehand for the architectural style To let the city authorities use the necessary space for free The part necessary as a crossing road on a traffic should be a public road | To use the part between Sannomiya and Kobe mainly as shops, not allowing warehouses and markets that may spoil the beauty of the city To use the west of Kobe Sta. and east of Sannomiya Sta. as shops, warehouses, houses etc, after considering the environments in the vicinity To keep public road necessary for crossing To arrange several children's amusement parks To install firewalls at about 30 meters intervals |

に対する「都市計画上尚研究ノ余地アル可シ」との市の主張をもと にスラブ式区間は大幅に延長され、1922年10月の本会議で各区間 の高架構造が決定した(Fig.3⑥)。

b) 神戸市による高架下利用案と工事費負担問題

1922年10月の都計兵庫委員会答申では、鉄道省の実施設計案に 対し「鉄道線路高架改築ニ依リ生ジタル不要ノ鉄道用地ハ無償ニテ 神戸市ニ交付セラレタキコト」とする希望条件が付された^{注 56)}。委 員会では、市の希望を容れることによる高架区間や構造の変更のた め生じる150万円の工事費増額分を市が負担し、代わりに高架下を 市に無償または廉価で使用させることとなった^{注 57)}。しかしその後、 市の財政難により増額費用のうち100万円を鉄道省が負担したため、 高架下も鉄道省が利用することとされた^{注 58)}。

三宮・神戸間は市の主張を受け高架下に市電の敷設が可能な設計 とされたが、1922年10月4日の特別委員会では、運転頻度の高い 市電を通すことの危険性から反対論があり、この区間を「自由道路」

(緩速車線)とすることが最も理想的であるとしたものの、用地買 収費の問題から議論が百出し結論に至らなかった^{注 59)}。その後鉄道 省との協議において「左右に林立する橋台の為電車の走る場合は側 面の透視が出来ないので電車道として使用する事はクロス以外には 絶対に不可能である」^{注 60)}との判断から、市が高架下利用の有力な 案としていた市電軌道敷設計画は頓挫した。

(2) 高架下空間像の変化

a) 鉄道院・鉄道省

「鉄道改築主要項目」を提出した 1918 年当時の鉄道院は、高架 は煉瓦アーチ式とし倉庫に使用する計画(Fig.3①)で高架下を道路 に使用する考えはなかった^{注 61)}が、神戸市の案により三宮・神戸間 を市電敷設可能なスラブ式へと変更した(Fig.3②)。また 1919 年 の市区改正委員会では、公道とする三宮・神戸間以外の区間につい ても、利用方法が決まれば「御希望に依て如何様とも致す」(Fig.3 ③)^{注 62)}とし、高架下利用については比較的受身の姿勢を見せてい た。実施設計が決定した 1927 年 3 月の都計兵庫委員会においても、

「貸下げるに付ても全部貸下げるか或は部分鉄道で使用するか現在 に於ては未だ方針は立って居りませぬ」とその態度を保留していた。

1928年、阪急の新高架線式案が明らかになると、「南北両側に奥 行約四間位の二階建が出来る訳だから鉄道省としても此利用を放棄 して阪急にその前を閉鎖せしむる訳には行かない」として阪急との 補償条件について言及した^{注 63)}。さらに高架複線開通後 1933 年の都 計兵庫委員会では、「鉄道の方では別に之で儲けんならぬと云ふ意味 でやって居るのではないのです、之を貸さぬでも困りはしませぬ」 としつつも、高架下に入居する店舗について「同じ業態のものを一 緒に集めるよりも、色んなものがある様にするのが最も商売をする 上に於て具合が好いと思う」^{注 64)}として商店街のイメージに触れて いる。神戸に在住した小説家の白川渥は戦後、当時の鉄道省は「模 型まで作って大いに皮算用をやっていた」と回顧している^{注 65)}。

b)市民・世論

前述の白川渥によれば、高架下の利用については、「建物に不自由 のなかった当時の神戸人は『ガレージくらいが関の山』と鼻であし らっていた」という^{進 66)}が、鉄道高架工事が始まり阪急が全線高架 線式案を発表した 1926 年頃から報道にも変化が現れる。神戸新聞 は 1927 年初から特集「大神戸を飾る高架鉄道」を連載し、「幅員九 間のものが、神戸の目抜きを縦走するのだから事実長城のごとき宏 壮なものでなければならぬ」(1月5日)、「高架下の空地の利用権は 極めて興味ある問題である。スラブ式の下は全部空くことになり、 算盤をもつと一万二千二百坪ある、これは店舗または倉庫にする」 (1月6日)と期待まじりに報じた。

市会が省線併行高架線式案を否決した直後の1928年9月、阪急 は高架を得策とする主要な要因に高架下の利用を挙げ、省線と同様 のスラブ式を採用することで、「其附近の商家、店舗の不足は之に依 て緩和され延ては商業上の殷盛が阻害されることはない」^{注 67)}と新 聞紙上で訴えた。同じ頃鉄道省は、「高架の両側の住宅からは(中略) 高架線下を商店用として貸与せよとの願ひも出て居れば幼稚園から 運動場として貸して呉れとの願ひもあり又倉庫としての使用願も出 て居る」^{注 68)}とし、「鉄道省が市民の反対を退けて高架としたのが今 日では市民の為め如何に利益と幸福を齎して居るか」^{注 69)}と自負す るに至っている。また、商工会議所は1932年6月、高架鉄道線下 利用調査委員会を開催し、高架下利用方法を提言した^{注 70)}。

(3) 三宮・神戸間高架下の公道使用の是非をめぐる議論

1928年3月、鉄道線路沿い浜側に幅員27mの街路新設計画が確 定したことを受け、鉄道省は1932年10月27日、三宮・神戸間高 架下の公道使用の廃止及びその利用方法案を都計兵庫委員会に諮問 した(Table3①)。同省神戸改良事務所長であった山田正隆は、三 宮・神戸間は「路線(市電敷設の場合を含む公道:筆者注)とする 場合のみ神戸市に使用を許して居るのだから他に使用する場合は神 戸市としては権利を放棄しなければならぬ」と述べている^{注71)}。

都計兵庫委員会特別委員会に付されたこの鉄道省案に対し、森垣 神戸市技師長^{注72)}は1933年1月16日に開催された第2回特別委員 会において、「高架下の問題は市としても多年研究」してきており「将 来に於きましても相当重要な問題」であるとし、三宮・神戸間を公 道とするという都計兵庫委員会の答申を堅持した上で、付加すべき 神戸市の「3つの重要なる希望条件」(Table3②)を示した。さらに、 倉庫は付近の環境に配慮し商店や事務所に適さない場所に限り設置 するとともに、「新三ノ宮から東の方は将来相当に発展するだらう」



Fig.5 Cross section of the space under the viaduct of national railway between Sannomiya and Kobe $^{\pm\,73)}$

から「成るべく商店街として行きたい」と主張した。

これに対し内務官僚の足立収委員は「どうしても公道でなければ ならないという理由が弱い」と述べたが、特別委員会委員長であっ た直木倫太郎^{注 74)}は「要するに市の意見は『歩道』の意味ですね」 と述べて委員会をいったん延期し、武笠委員、県当局とともに実地 踏査による調査研究にあたった。直木らは、三宮・神戸間公道供用 廃止には反対説が有力であった^{注 75)}ことから、「一部矢張り高架下を 出来るだけ利用した方が良い」として、高架下浜側の 4m(厳密に は柱位置の関係から 4m30cm)分を歩道として利用する案をとりま とめ、同年 4 月 7 日の第 3 回特別委員会を経て 4 月 13 日の都計兵 庫委員会で決議された(Fig.5, Table3③)^{注 76)}。また、兵庫県の阿 部邦一事務官の提起により、「公道として存置する部分の具体的取り 決め」は「三者(県・市・鉄道省)の協議」で定めることとされた。

(4) 森垣亀一郎による高架下空間管理構想

神戸市は、高架下に建設する建物の様式について市との事前協議 体制を整え美観の維持向上をはかるとともに、利権的転貸を排除す る目的から、鉄道省が高架下を貸与する場合は市が一手に借り受け たいと要望したが、市が第三者に転貸することは会計法への抵触か ら認められなかった^{進777}。都計兵庫委員会で説明にあたった森垣は、 市に貸すことが不可能であるなら管理を委任してもらいたいとし、 「或る者にお貸しになるということが決まれば、吾々の方で詰り様 式とか環境の具合を見て、斯う云ふ風にせよとか云ふ様な事を申さ うと云ふのです」と述べた。鉄道省は「貸し方を一々相談をせよと 斯う云ふ意味ですか」と反対したが、同省が阪急に貸与するのであ れば市に全部貸しても同じであるとし、「それが出来ない場合には詰 り建築とかさう云ふものに付ては、市の将来の発展とか云ふものに 付て影響があるからして、市とお話を願いたい」と譲らなかった。

1933年4月13日の都計兵庫委員会では、複数の委員から森垣の 意見を希望条件として付すことが提案されたが、県の阿部事務官は 「鉄道省の管理権に這入って意見を述べるのは、少し本委員会とし て進み過ぎる」としてこれを退けた。市会議員の池田凉一郎委員は、 「都市計画と関連しまして、其の管理の方法と云ふことは(中略)、 都市の繁栄に関することは^{***} の採用を求めたが、議長である白根竹介知事は「表向にしないで、 さう云ふ気持で進みませう」と述べるにとどめ、結局都計兵庫委員 会とは別に、鉄道省による転貸を厳格に取締ることを希望する旨を 知事から内務省に伝えることとされた。

(5) 高架下商店街の形成

高架下を店舗として利用する案は、市電敷設計画が頓挫して以来 神戸市側が主張してきたものであった^{注 78)}。都計兵庫委員会での決 議を受けて市は、三宮・神戸間の高架下を歩道として鉄道省から無 償貸与を受け、山側高架下に商店を誘致して浜側の「明朗なストリ ート」に面する理想的な商店街をつくる計画に着手した^{注79)}。

報道によれば、1936 年 4 月県当局の許可を得て高架下商店街の 建設に着手した阪急は、同年 7 月三宮・西灘間高架下及び併行する 省線高架下の全 414 コマ(うち店舗 261、貸し倉庫 153)を一括し て一般への貸与を開始した。省線と併行する三ノ宮駅以東は鉄道省 とタイアップし、阪急高架下は店舗に、省線高架下はその住宅に充 て、規格も統一するという計画で、開始から予約は殺到し約 7 割の 借手が建築付き条件で入居したという^{注 800}。

三宮・神戸間の高架下について、鉄道省大阪鉄道管理局は「あく まで神戸の文化街とするためガレージや倉庫は拒否し商店中の商店 ともいうもののみを厳選した」ため、約200コマのうち1937年3 月時点で開店していたのは横断道路の両側のみ50コマ以下であっ たが、申込みは日々増加しほとんどが契約完了や調査中のものとな っていた。同局は「契約が難しすぎるとの批難はあるとしても当方 としてはあくまで神戸のために美しい商店街を造るべく厳選を行っ て来たわけで、このためヴライエティを尊んで一店で幾コマも占領 することも排した」という。一方、三ノ宮駅以東は「なんでも来い」 の部として1937年7月頃から、神戸・兵庫間は商店に限定して同 年春頃から申込みを開始、また兵庫駅以西の191コマは児童遊園7 コマを除き既に満員締切となっていた^{注 81)}。

1933年の都計兵庫委員会において、鉄道省は高架下は従来通り 「実際に利用する者に貸す」とし、阪急との併行部分についても阪 急に貸して阪急が転貸するという方針は採らないとしていたが、そ の後阪急によれば、「神戸三宮の高架下は、(中略)放置されていた 隣接の国鉄高架下を借り受け、当社高架下と併せて、ここに映画館 の開設、有名料理店の誘致を行い、一大歓楽街を建設した」^{注 82)}と いう。しかし三宮・神戸間については、とりわけ鉄道省側が入居条 件を厳しく管理していたことになり、市の関与は限定的であったも のの森垣^{注 83)}が企図した空間管理構想は一部実現していたと言える。

5.おわりに

(1) 戦後:高架下「歩道」上への露店収容と商店街の形成

終戦直後、鉄道高架下にはバラック建の露店集団が占拠し巨大な ヤミ市が形成された^{注 84)}。鉄道当局の度重なる立退き命令が出され るも占拠は継続し、1947年神戸市と警察との協議により高架沿い道 路上の露店が高架下歩道に収容され(Fig.5 参照)、市は店舗群に 道路占有許可を出し、両者は賃貸契約を締結した。

店舗群による歩道の占有は 1954 年 4 月から道路法上の不法占拠 となり、国鉄は市に撤去と返還を要求した。しかし 1966 年 12 月の 神戸市定例議会本会議で答弁に立った原口忠次郎市長は、「この土地 は市が国鉄から歩道として借りており、将来は返還するものだが、 地元は神戸にふさわしい商店街へ脱皮をはかりたい」^{注 85)}として元 町高架下商店街を立ち退かせるとした前言を撤回し、その後市と国 鉄との交渉により 1972 年同用地は商店街用地に切り替えられた。 (2) まとめ

近代都市神戸に現れた鉄道高架問題は、地下線式を「市是」とし ていた市会や商業会議所を中心に議論を巻き起こしたが、当初から 一貫して一つの「世論」は存在しなかった。鉄道の高架線化や阪急 の高架乗入れは、こうした神戸側の実態を反映した結果でもあった。

市街鉄道高架線化の決定は、その後の私鉄による市内乗入れ計画 に大きな影響を及ぼしたが、市の都市計画に対する阪神・阪急両電 鉄の対応姿勢は対照的なものであった。とりわけ省線高架の決定を 巧みに利用した阪急の構想は関係主体をとりまく情勢を大きく変化 させ、省線との併行による大規模な高架下空間の形成につながった が、この着想の背景には、市会による阪急高架反対運動が過熱する 中で妥協点を見出そうとした神戸市技師の森垣亀一郎による示唆が あったことが明らかとなった。

鉄道高架の実施設計は、都市計画の進展とともに高架区間や利用 方法の度重なる変更を経て決定した。鉄道高架を受け入れる代償と して高架下を公道とし市電を敷設するという神戸市の構想は、街路 計画の進行と財源不足の中で頓挫したが、当初鉄道院が想定してい た高架区間を大きく拡張し、十分な高架下空間が確保され得る構造 が採用された背景には、高架下空間の都市計画上の重要性を一貫し て主張した市当局による交渉があった。また、最も主要な三宮・神 戸間の高架下空間については、美観の維持向上や利権排除の観点か ら市が適切に管理する方途を最後まで模索した森垣の主張をもとに、 公道に供するとした当初の都市計画兵庫地方委員会決議は浜側 4m 部分を歩道とすることに変更され、公共空間として管理される領域 が確保された。このことが、戦後ヤミ市から生まれた高架下商店街 を存続させる一因ともなったことを示した。

謝辞

神戸市建設局道路部管理課にはヒアリングに対応いただいた。記 して感謝申し上げたい。

参考文献

1)Hashimoto, K. and Hatsuta, K.: Amusement places were born from Yami-ichi (black markets), enlarged edition, p.293, Seikyusha, 2016.1 (in Japanese)

橋本健二・初田香成編著:盛り場はヤミ市から生まれた・増補版,青弓社, p.293,2016.1

- 2) Onoda, S.: Dr. MIKISHI ABE and Early Days of Elevated Railway Viaducts in Japan, Proceedings of the 21st Annual Conference of Historical Studies in Civil Engineering, pp.113-124, 2001.5 (in Japanese) 小野田滋: 阿部美樹志とわが国における黎明期の鉄道高架橋, 土木史研究 第 21 号, pp.113-124, 2001.5
- 3) Murakami, S.: The Store Formation and Transformation in the Railroad Underpass in Kobe After World War II, Human Development and Environment Departmental Bulletin of Kobe University, Vol.7, No.1, pp.87-93, 2013.9 (in Japanese)

村上しほり: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,神戸大学大学院人間発 達環境学研究科研究紀要 7(1), pp.87-93, 2013.9

4) Kobe City Council Secretariat: The History of Kobe City Council Vol.2, Taisho era, 1970 (in Japanese)

神戸市会事務局:神戸市会史,第二巻,大正編,1970

5) Kobe City Council Secretariat: The History of Kobe City Council Vol.3, Showa era part1, 1973 (in Japanese)

神戸市会事務局: 神戸市会史, 第三巻, 昭和編(1), 1973

6) The editorial board of the new edition of the history of Kobe City: The New Edition of the History of Kobe City, the 4th part of history, the modern times, 1994 (in Japanese)

新修神戸市史編集委員会編: 新修神戸市史 歴史編Ⅳ近代・現代, 1994

7) Nakamura, M. and Muraki, M.: A Study on Using the Space under the Overhead Railway, Journal of the City Planning Institute of Japan, No.41-3, pp.565-570, 2006.10 (in Japanese) 中村真之・村木美貴: 高架下空間の活用に関する研究, 都市計画論文集, No.41-3, pp.565-570, 2006.10

8) Eguchi, F., Kitao, Y.: Study on the Regional Development Projects around the High Speed Rail Way Track: Analysis on the Space Structure and Land Use in the Regional Area in Takatsuki and Ibaragi, Osaka Prefecture, Proceedings of Kinki Chapter Architectural Research Meeting (53), pp.561-564, 2013.5 (in Japanese) 江口史・北尾靖雅: 大都市圏の鉄道高架化事業と沿線地域の開発に関する

11日史・北尾靖雅: 入都市圏の転道高架化事業と沿線地域の開発に関する 研究-茨木市と高槻市の土地利用と空間構造の分析-, 日本建築学会近畿支 部研究報告集 計画系(53), pp.561-564, 2013.5

- 9) Marumo, H., Aoki, T. and Kinoshita, H.: Tokyo SHIKU-KAISEI Committee's View of the Values of Landscape Revealed in Debates on the Extension of a Railway Track of KOBU-TETUDO, Journal of the City Planning Institute of Japan, No.34, pp.583-588, 1999 (in Japanese) 丸茂弘幸・青木太郎・木下光:甲武鉄道延伸に関わる審議過程に現れた東 京市区改正委員会の景観思想,日本都市計画学会学術研究論文集, pp.583-588, 1999
- 10) Department of City Planning of Kobe City: Various problems on the National Railway running through Kobe City, 1923.2 (in Japanese) 神戸市役所都市計画部: 神戸市縦貫高架鉄道ニ関スル諸問題, 1923.2
- 11) Official gazette extra on 1918.3.15: Shorthand notes of the proceedings of the House of Representatives of 40^{th} Imperial Diet, No.23, 1918.3 (in Japanese)

官報号外 1918.3.15, 第 40 回帝国議会衆議院議事速記録第 23 号, 1918.3

- Kobe City Electricity Bureau: The 20 Years History of Municipal Electric Work, 1937.9 (in Japanese) 神戸市電気局: 市営二十年史, 1937.9
- Kobe SHIKU-KAISEI Committee: Shorthand notes of the proceedings of Kobe SHIKU-KAISEI Committee, 1919 (in Japanese) 神戸市区改正委員会: 神戸市区改正委員会議事速記録, 1919
- 14) Fujii, H.: Dobokujimbutsujiten (Encyclopedia of 500 persons in the field of civil engineering, Atene Shobo, 2004.12 (in Japanese) 藤井肇男: 土木人物事典, アテネ書房, 2004.12
- 15) The group in honor of Dr. Morigaki's achievements: The Biography of Kiichiro Morigaki, 1967 (in Japanese) 森垣博士功績顕彰会:森垣亀一郎伝, 1967
- 16) Hyogo Prefecture Urban Research Society: Urban Research, The Memorial Issue for Overhead Railway Opening, 1931.10 (in Japanese)
- 兵庫県都市研究会:都市研究,高架線開通記念号,1931.10
 17) The compilation committee of the 100 years history of electricity business in Kansai area: The 100 Years History of Electricity Business in Kansai Area, 1987 (in Japanese)
 - 関西地方電気事業百年史編纂委員会: 関西地方電気事業百年史, 1987
- Kobe City Bureau of Electricity: Kobe Municipal Electric Work in 10 Years, 1928 (in Japanese)

神戸市電気局編: 十年間の神戸市電気事業, 1928

- 19) The extra compilation section of the history of Hanshin Electric Railway Company: The 50 Years of Transportation Service, 1955 (in Japanese) 阪神電気鉄道株式会社臨時社史編纂室:輸送奉仕の五十年, 1955
- 20) Hanshin Express Railway Company: The History of Building the Viaduct in Kobe City, 1936 (in Japanese)

版神急行電鉄株式会社編:神戸市内高架線史,1936 1) Kabayashi J. Gazakusansaymamnitsu yal 3 Jahiza Kabay

21) Kobayashi, I.: Gazokusansoumampitsu, vol.3, Ichizo Kobayashi, 1933 (in Japanese)

小林一三: 雅俗山荘漫筆 第 3, 1933

22) Department of City Planning of Kobe City: Research of the blocks of the city and overhead railway, 1923.9 (in Japanese)

神戸市役所都市計画部:市街区画及高架線ニ関スル調査,1923.9

23) Shirakawa, A.: Kobe and Its Neighborhood, Japan Travel Bureau, 1948 (in Japanese)

白川渥:神戸とその附近,日本交通公社,1948

 24) Keihanshin Express Railway Company: The 50 Years History of Keihanshin Express Railway, 1959 (in Japanese) 京阪神急行電鉄株式会社: 京阪神急行電鉄五十年史, 1959

注

- 注1) 1922 年 3 月から同年 9 月までは都市計画神戸地方委員会、1922 年 10 月以降は都市計画兵庫地方委員会を指す。
- 注2) 1924年5月、当時の神戸市会議長であった勝田銀次郎の提案により設 立された都市計画研究・宣伝のための自治的な官民合同組織。
- 注3) 文献 10), pp.1-2
- 注4) 議事速記録等からの引用箇所において、原則として原文の片仮名書き を平仮名に改め、また旧字体を新字体に改めた。
- 注5) 神戸新聞 1919.11.5 によれば、海岸線案は用地の問題から早々に水泡 に帰したという。
- 注6) 神戸新聞 1918.5.17 「市内縦貫鉄道改築計画」。
- 注7) 神戸新聞1918.5.17「鉄道改善調査会成立」。同じ時兵庫県阿部内務部 長は「吾々素人に名案ある筈なければ県としては一に当局の手腕を信頼し て速かに着手されんことを希望するのみ」と対照的な発言をしている。
- 注8) 神戸新聞 1918.7.6。
- 注9) 神戸新聞 1918.7.14。田邊の実地踏査は7月12日に実施された。
- 注10) 文献 10)「神戸地下鉄道案」及び大日本帝国陸地測量部5万分の1地 形図「神戸」(1916.4)をもとに筆者作成。ただし、「鉄道院案の山手線」 (図⑤) は神戸新聞1919.7.12「縦貫鉄道改築問題」の記述からおよそ推定 される路線を示した。同案は、灘駅付近から神戸駅までは地下線(隧道) 式とし、神戸駅以東を高架線式とするものであった。
- 注11) 神戸新聞 1918.10.22。
- 注12) 神戸又新日報 1919.6.3。
- 注13)神戸新聞 1919.6.20。
- 注14) 神戸又新日報 1919.6.14。
- 注15) 神戸鉄道管理局野村局長が「私案」として発表した案と同じものと考 えられ、報道では鉄道院石丸副総裁も賛意を示したとされる(大阪朝日新 聞 1919.7.12)。野村局長は田邊案を支持していた(文献 21), p.25)。
- 注16) 神戸新聞 1919.7.12。
- 注17) 神戸又新日報 1919.9.27。
- 注18) 文献 4), p.737 及び 6), p.478。
- 注19) この間鉄道院は同案を六大都市市長会議にも諮問した(文献 13), p.68)。
- 注20) 文献 13), p.53。
- 注21)鉄道用地を市に譲渡し用地費を差し引いたものであり、工事費だけで あれば1000万円が必要であるとした。これは、「経費上は両案に大差ない」 としていた神戸側の調査結果と大きく異なるものであった。
- 注22) 地名として表記する際は「三宮」とし、国有鉄道の駅名を指す場合に のみ「三ノ宮」と表記した。
- 注23) 文献 13), p.172。
- 注24) 神戸新聞 1919.11.5。
- 注25) 直木倫太郎。東京市、内務省技師等を経て 1916 年大阪市に入り港湾 部長・都市計画部長を兼任した(文献 14), p.209)。
- 注26) 文献 15), p.24, pp.52-53, pp.135-138。
- 注27) 文献 16), pp.20-21。
- 注28) 文献 4), p.755。鉄道省石丸重美次官の発言。
- 注29)文献 17), p.106。
- 注30) 文献 18), p.2。
- 注31) 例えば大阪市は電気事業収入の 94%を電車収入が占めていた(文献
- 17), p.105)。なお、神戸市は 1921 年全国に率先して従量制を導入した。 注32) 文献 6), p.587。
- 注33)当時、神戸姫路電気鉄道または兵庫電気軌道のいずれかが、湊川公園 まで乗入れる見通しであったことから、これと連絡して阪神間と明石・姫 路とを結ぶ唯一の高速交通機関となることを企図した(文献4),p.778)。
- 注34) 文献 17), pp.109-110。1917 年阪神の専務に就任し実務上の最高責任 者であった三崎省三はアメリカで電気工学を修めており、鉄道線路展開の 戦略よりも電気事業の充実により強い関心をもっていたという。
- 注35) 文献 20), p.14。
- 注36) この時鉄道省の加賀山学工務局長は「地下を主張して居っては、交通 機関の速成を望まれぬ」、内務省の宮崎通之助土木局長は「既に省線は高架 で進んで居る」と話している(文献 5), pp.1197-1198)。
- 注37) 文献 20), pp.57-58。
- 注38) 文献 5), p.1207。9月 21 日 の緊急市会でも、中亥歳男議員が「中央で は阪急の宣伝が行届いて」いたと発言している(同 p.1211)。
- 注39) 文献 20), p.112,119。
- 注40) 古宇田は、森垣から打診を受けて神戸高等工業学校に在籍していた松 本俊一(1931 年神戸市役所技手に採用)を紹介するなど両者は懇意の関係 にあった(文献 15), p.59)。

- 注41) 阿部については文献 2)に詳しい。
- 注42) 文献 20), p.184。
- 注43) 兵庫県都市研究会:都市研究,2巻2号,1926.4, pp.29-34。
- 注44) 阿部は、都市の美観についても「物件に応じて外観美を整へる事が建 築家の腕前であ」るとして、土木・建築両方の学識と実務経験に裏打ちさ れたエンジニア・アーキテクトとしての自信を示した。
- 注45) 文献 20), p.34。
- 注46) 文献 21), pp.92-99 (大阪毎日新聞記事の再録)。この記事で小林は、 当時大阪市で進められていた地下鉄道計画を批判した。
- 注47) 文献 21), p.96 (左) 及び p.98 (右)。右図には「自働車高架ビルヂン グ」と記しており、戦後現れた建築物と一体化した高架道路のようなイメ ージをこの頃の小林は描いていたことがわかる。
- 注48) 文献 10), 12), 14)をもとに筆者作成。
- 注49) 1929.2.8 『阪神急行電鉄株式会社神戸市内乗入線ニ関スル特別委員会 議事速記録』 pp.4-5。
- 注50)市からの要請により、新生田川の暗渠化工事に阪神の地下化工事の掘 削土砂が使用された(文献 19), p.97)。
- 注51) 阪急は、田邊朔郎博士の意見に基づく地下線式論を封じ、1919年5月 神戸市会に対して鉄道院の確定議として神戸市内縦貫鉄道を高架線式の工 法によることを宣言した当時の石丸総裁の判断を、「卓見であり、また英断 といふべき」であったと述べている(文献20), p.26)。
- 注52) 文献 22) 付図「高架下ヲ軌道トスル場合:第壹圖」。
- 注53) 市電の敷設も可能となるよう高架下空間が十分に確保されるよう設計 された鉄筋コンクリート・スラブ式であり、旧来の鉄桁式のような通過列 車による騒音問題も大幅に解消し得るものであった。
- 注54) 文献 22)「神戸市縦貫高架鐵道下ニ電車軌道ヲ敷設スル場合ノ考察」。
- 注55) 文献 22), pp.1-6
- 注56) 文献 10), p.16。
- 注57) 文献 16), pp.8-9。
- 注58) 文献 16), p.31。
- 注59) 神戸新聞 1922.10.5。
- 注60) 文献 20), p.211。
- 注61) 文献 13), p.50。
- 注62) 文献 13), p.157。
- 注63) 文献 20), pp.200-202。村上義一・大阪鉄道局長の談。
- 注64) 1933.1.16 都市計画兵庫地方委員会特別委員会での田原啻司鉄道書記 官の発言。
- 注65) 文献 23), p.11
- 注66)文献 23), p.11。
- 注67) 兵庫県都市研究会:都市研究,4巻5号,1928, p.61。
- 注68) 文献 20), p.201。
- 注69) 文献 20), p.211。
- 注70) 神戸新聞 1932.6.8。
- 注71) 文献 20), p.211。
- 注72) 1931年の区制施行にあたり、都市計画部は廃止された。
- 注73) 工事畫報社:土木建築工事畫報,4(10),1928.10,pp.15-16及び都市計 画兵庫地方委員会:神議第三四号案並ニ神議第三五号案第三回特別委員会 議事速記録(1933.4.7)をもとに筆者作成。
- 注74) 当時直木は大林組取締役兼技師長を務めていた(文献 14), p.209)。
- 注75) 兵庫県都市研究会:都市研究, 27号, 1933, p.72。
- 注76) 三宮・神戸間高架下道路(市道三宮元町線)は、1944年4月区域変更 により高架下浜側敷地部分が道路区域に編入された。なお1992年4月、 生田地区復興土地区画整理事業による道路引継に伴い路線廃止されている (2017年8月神戸市建設局道路部管理課への聞き取りによる)。
- 注77) 1932.10.27 都計兵庫委での森垣の発言より。森垣は、「市に使う『モ デル』は造ってあります」と述べている。
- 注78) 1922.10.4 特別委員会では、「高架の下を店舗に使用することは経済上 あまりに利益で無いのみならず市の美観の上からしても決して適当でない」 との結論になり、神戸市側もいったん断念している(神戸新聞 1922.10.5)。
- 注79) 大阪毎日新聞 1935.12.26 及び神戸新聞 1936.7.22。
- 注80) 神戸新聞 1936.7.22 及び神戸又新日報 1936.7.25。
- 注81) 大阪朝日新聞 1937.3.23。
- 注82) 文献 24), p.132。
- 注83) 1934年1月23日、森垣は新年度予算査定会議の席上で倒れ急逝した。
- 注84) この経緯については文献 3)に詳しい。
- 注85) 1966.12.17 朝日新聞神戸版。

PROCESS OF THE BIRTH OF THE SPACE UNDER OVERHEAD RAILWAY AND TRANSITION OF ITS UTILIZING PLAN IN MODERN KOBE

Sachiko DOI*1

*1 Grad. Student, Dept. of Urban Engineering, Faculty of Engineering, Univ. of Tokyo, M.Eng.

Entering an era of shrinking population, the space under overhead railway attracts attention as a resource for revitalizing the area, and various utilizing cases are increasing. In Japan, the railway viaduct spread widely contemporaneously with the progress of modern urban planning. However, there has been no prior research that discussed the birth of the space under overhead railway and its utilization plan from the viewpoint of urban planning history.

This paper aims to clarify how the space under the overhead railway, which runs through the center of Kobe City, was designed in the process of modern urban planning by using the original sources about the arguments among the agencies, organizations and persons involved.

The problem of overhead railway that appeared in modern Kobe caused intense controversies mainly on the city council in the conviction that the underground way is the "city's policy" and the chamber of commerce, but from the beginning there was not a single "public opinion" in Kobe. The result of adopting the overhead way of national railway and Hankyu Railway reflected that real situation of the Kobe side. This problem proceeded in the change of overhead railway image brought about by the advance of civil engineering technology.

The decision of adopting the overhead way of national railway greatly affected the way of extension into the center of the city by private railways. The attitudes towards the public business system by the Hanshin Railway and Hankyu Railway were just contrasting. Hankyu's idea that skillfully used the decision of national railway, in particular, greatly changed the circumstances surrounding the subjects involved, which led to the formation of a large-scale space under the parallel tracks of national railway and Hankyu. This paper revealed that the background of this idea was suggested by Dr. Kiichiro Morigaki, a technical official of Kobe City who tried to find a compromise point while the city council's opposition to Hankyu's overhead plan overheated.

The detailed design of the viaduct was decided through repeated changes of the range, structure and usage as the urban planning projects progressed. Kobe City Office's initial idea of laying the track of municipal streetcar under the viaduct was abandoned due to the progress of the street plan and lack of financial resources, but the range was greatly expanded and the structure was considerably changed suitable for utilizing far beyond the initial expectation of Board of Railway, because of the consistent insistence of the importance of the space under the viaduct from the viewpoint of urban planning by Kobe City Office. Especially, in the most important area between Sannmiya and Kobe the city office patiently sought the way to properly manage the space. Based on Morigaki's argument, the initial report of Hyogo Urban Planning Local Committee that was supposed to be used for public roads was changed to using the part of 4 m wide as sidewalk. Then, publicly controlled space under the viaduct between Sannmiya and Kobe was reserved. This paper showed that the decision at that time became one factor to survive the shopping street formed from Yami-ichi (black market) under the viaduct after the war.

(2018年5月10日原稿受理, 2018年9月3日採用決定)