

## 第4章

# 戦時下の神戸市電気局

### 第1節

## 阪神大水害と市電・市バス

### ■戦時体制化する神戸

昭和12(1937)年7月7日の盧溝橋事件をきっかけに日中戦争が中国大陸全土に広がり、日本国内にもわかに戦時色が強まった。出征兵士を送る壮行会が開かれ、駅には見送りの人たちが詰めかけ、また、戦死者を弔う盛大な葬儀が、地域の人々総出で営まれるようになった。

戦時下、軍需産業優先の経済統制が開始され、神戸市が誇る諸産業も大きく影響を受けるようになった。貿易については国際関係の悪化で輸出入ともに減少の一途をたどり、昭和12年に11億円だった神戸港の輸出額は昭和20(1945)年には8千万円になった。鉄鋼業や造船業、電機工業、車両工業などの重工業は武器や戦車、戦闘機、軍艦、潜水艦などの軍需品生産に従事するようになった。その一方で、民需は圧迫され、繊維工業は軍需工場に転用されていき、機械設備も金属資源の一つとしてスクラップ用に供出させられた。

人々の暮らしにも戦時統制経済が影を落とし、昭和13(1938)年7月7日には奢侈品販売禁止令が出されて、「ぜいたくは敵だ」というスローガンが街角に掲示されるようになった。こ

うした動きは百貨店をはじめとして商業全般にわたる打撃となった。そして、次第に食料品などの日用品も衣料品も配給となって、商店では売るのがなくなり、転廃業、あるいは軍需工場への動員を余儀なくされた。

盧溝橋事件から8年に及ぶ戦争により、神戸電気局も危機的と言ってよいほどの影響を被った。物資不足による車両減少、燃料不足による運行本数減、徴兵による人員不足、空襲による破壊などである。神戸市の場合は、そのうえに、昭和13年7月におきた阪神大水害からの復旧、電力国家管理法施行で電気局の収益を支えていた電力事業が国家管理に移管されるなど、まさに苦難続きの8年間となった。

### ■阪神大水害のあらまし

昭和13(1938)年の梅雨の末期、6月下旬から梅雨前線が活発化して全国的に多くの雨が降った。7月に入り、土壤に十分な水が蓄えられているところに、梅雨前線が北上し、阪神間では3日夕方から大量の雨が降り始めた。神戸气象台によると3日は60mm、4日は132mmの降水量を記録した。4日夕方には小降りになったが、5日の午前1時頃からふたたび雨が降り始め、同日の午後1時23分まで降り続いた。

そもそも神戸市の後背地である六甲山系は表面が風化しやすい花崗岩でできており、崩れやすいため、大量の雨が降ると一気に土砂が流出



阪神大水害

する危険性をはらんでいた。しかも急峻な南斜面で宅地開発が進んだことが、山津波の発生リスクを高めた。このとき、山間部では平野部よりも多くの雨が降っており（六甲高山植物園では、7月3日の降水量が161mm、4日が352mm、5日は103mmで、3日間で616mmという驚異的な降水量であった）、大量の雨水が、山地の表土を崩して山津波となった。最も激しい雨が降った時間帯、9時40分前後を中心に、各地で「ゴーツ」という音と地響きとともに、大量の土砂が急峻な斜面を下りながら、巨岩や立ち木、家屋を押し流し、大小の河川は氾濫して洪水となった。

次のとおり、青谷川、生田川、新湊川、妙法寺川、千森川、一の谷川、境川の諸河川、そして当時は神戸市内ではなかったが現在の東灘区の住吉川が一斉に崩壊を起こした。岡本住吉周辺の水害時の凄まじい様子は谷崎潤一郎の「細雪」に描写されている。また、被害時の写真を見ると、三宮や元町などの中心地も洪水状態になっており、神戸市全域に被害が及んでいた。

各河川の崩壊面積をあげると、石屋川上流50

町歩（4,959a）、都賀川60町歩（5,950a）、青谷川20町歩（1,984a）、生田川100町歩（9,917a）、新湊川139町歩（13,785a）、妙法寺川80町歩（7,934a）、千森川20町歩（1,984a）、一の谷川60町歩（5,950a）、境川5町歩（496a）の合計534町歩（52,959a）に達している。市域に対する被災比率は26%（平地部で59.3%、山地部で5.3%）であり、被災人口は69万5,985人（死者は616人、重軽傷者1,011人）、全人口96万4,000人に対して72.2%が被災したことになる。また、被災家屋も全家屋20万9,110戸の72.1%にあたる15万937戸にのぼった。その内訳をみると、全壊流失家屋5,961戸、半壊・一部損壊が1万6,692戸、浸水家屋は11万8,091戸、被害総額は1億4,399万4,730円（当時の米1石の値段が35.3円）であった。阪神大水害の4年前、昭和9（1934）年に大阪を中心に近畿地方に多大な被害をもたらした室戸台風の際の神戸市の被害額2,218万円と比べると6倍以上に相当し、阪神大水害は神戸市始まって以来、最悪の自然災害となった。

### 神戸市の被害

	全面積	被害面積	比率
	万坪	万坪	%
全面積	2,460	649	26
平地部	960	569	59.3
山地部	1,500	80	5.3

	全人口	被害人口	比率
	人	人	%
人口	964,000	695,985	72.2

(全人口は昭和12年10月推計)

	全家屋	被害家屋	比率
	戸	戸	%
戸数	209,110	150,973	72.1

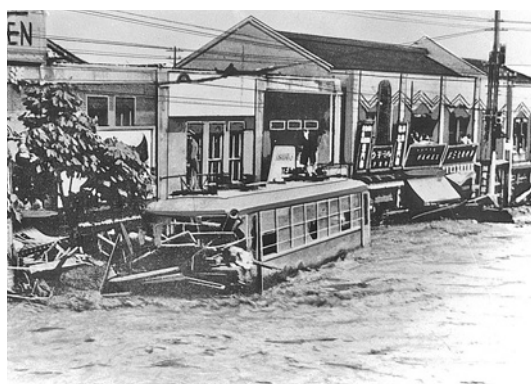
出典：「兵庫県水害誌」

### 区別豪雨被害（神戸市）

区名	人			建 物				浸水家屋	
	死者	重傷	軽傷	流失	埋沈	倒壊	半壊	床上	床下
灘	127	58	123	350	157	369	1,507	2,725	4,791
葺合	21	48	125	58	223	135	802	1,899	7,070
神戸	49	37	157	373	75	190	457	2,889	3,393
湊東	268	24	240	277	—	831	1,097	2,953	2,071
湊	89	46	34	261	370	557	1,344	1,154	691
兵庫	3	2	3	—	—	3	8	1,177	12,118
林田	14	17	49	16	—	65	748	5,742	19,732
須磨	45	12	36	75	29	63	477	4,401	6,846
計	616	244	767	1,410	854	2,213	6,440	22,940	56,712



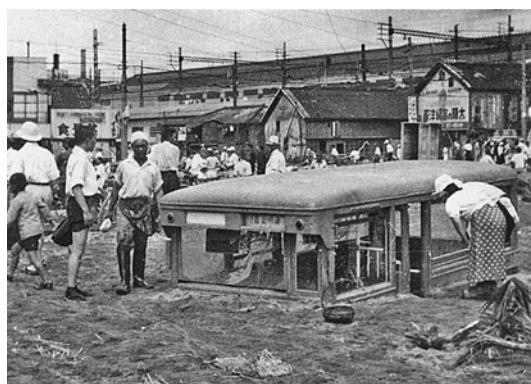
泥土の山となった元町通



加納町3丁目で激流に押し流され民家にもたれかかった市電



激流にのみこまれた三宮滝道筋



土砂に埋まってしまった市バス（三宮駅前）

## ■市電の被害

市電の軌道では7月5日の朝7時頃から浸水が始まり、8時頃には一部で運転不能箇所が出始めた。9時40分頃に住吉川が決壊するが、この頃から危険箇所が急増してきたことで、10時30分頃に電気局は市電・市バスの運転を全線にわたって運行中止とし、被害を最小限にとどめることに努めた。しかし、既に運転中の市電、市バスの中には、立ち往生する車両が続出した。布引から加納町へ至る路線では、急に水かさが増して、激流が、通りかかった市電に襲いかかり、乗客ごと車両をおし流した。車両は加納町3丁目で障害物に引っかかって停止し、救助に来た近隣住民が近くの建物の上からロープを張って、激流中に孤立した車両の窓から乗客を救出することに成功したという逸話が残っている。

布引線は全線にわたって被害を受け、軌道上には少ないところで1m20cm、多いところでは4m50cmもの土砂が積った。加納町2丁目、生田町1丁目付近の軌道は無残にえぐり取られ、堆積土砂量は約4万3,000m<sup>3</sup>、最大堆積層は5m余りに及んだ。布引線の被害が市電全線の中で最も大きかったのは、同路線が明治の初めの流路変更まで旧生田川そのものであったからである。

被害を受けた箇所を路線別に記すと以下のとおりである。

布引税関線	布引－神戸税関前
山手線	加納町3丁目－中山手通1丁目 楠6丁目－上沢7丁目
栄町線	元町1丁目－栄町3丁目 栄町5丁目－三越前 多聞通2丁目－相生1丁目 湊川神社－湊町1丁目 多聞通6丁目－湊川新開地
湊川線	湊川公園－湊川新開地

尻池線	長田交差点－東尻池交差点
須磨線	大橋－大橋町2丁目 鷹取町－離宮道 千森川－須磨終点
板宿線	板宿終点－大橋9丁目

神戸市街地を東西に結ぶ栄町線では5か所の被害箇所が出ている。これは、東西に長い市街地を南北に流れる鯉川、宇治川、湊川などの出水で寸断されたことを示している。各路線には途中で立ち往生した市電車両が土砂に埋まった。その数、72両、電気局所有車両の4分の1が稼働不能になった。

## ■市バスの被害

市バスも市電と同様に道路が土砂で寸断されたため、運転不能に陥った。特に、東部、灘区では住吉川流域の崩壊で、バス事業の再開は不可能ではないかと思われたほどの状態で、市民の人気を博していた再度山ドライブウェイは全線にわたって崩壊した。電気局は同ドライブウェイを走る25系統を運転休止措置にした。手軽に自然を楽しむことができた再度山へ登るドライブウェイが通行できなくなったことは、市民の楽しみを一つ減らすことでもあり、また、観光振興のうえでも打撃となった。

## ■電気施設の被害と復旧

水道、電話、ガス、電気などライフラインも被災した。押し寄せる濁流で多くの電柱が流失・倒壊し、架線は寸断された。被災した電柱数は木柱が900本、鉄柱が31本で、取付け総数に対して木柱の被害率は5.17%、鉄柱が0.78%、被災した原因別では、流出したものが362本(うち鉄柱12本)で最も多く、倒壊したものの159本(同3本)であった。電柱喪失と架線の切断で電気供給は不能となり、ほぼ全市が停電したため、夜間の市街地は真っ暗になり、家を失って土砂の中に残された被災者を一層不安な気持ちにさ



泥水が去っても宇治川筋は流木に埋まったため全職員を動員しての復旧作業が続けられた

せた。

電気局が受電していた宇治川電気の送電線は、都賀川の上流の山崩れによる流木で6本が断線したほか、地中送電線180mが流失、タクトの折損箇所1か所、電柱も折損10本、倒壊18本を数えた。一方、日本電力の送電設備は市内では被害がなく、市外も数日で復旧できる程度のものであった。

発電所・変電所では、湊川発電所がレンガ倉庫と構外筒室への1mを超える浸水被害、貯炭所のレンガ壁が33mにわたり倒壊するという被害、葺合変電所でも構内と変電室に数十センチの浸水、ボイラー室地下に1mの浸水といった被害で、いずれも損害は軽微であった。電力では地中送電線中、五毛、二軒茶屋、番町、妙法寺の各線と、架空配電線、通信線路に被害がでたが、こちらもそれほど大きいものではなかった。

復旧の立ち上がりは速く、電気局は被災当日から作業を開始し、浸水した発電所の排水、電柱、架線の復旧に努めたので、被災4日目の7月8日の夜から全市に送電することができた。

## ■市電の復旧

市電の復旧作業も災害発生と同時に開始された。電気局では全職員を動員するだけでなく多数の作業員を雇い入れて、軌道に堆積した土砂の撤去作業に着手し、同日午後11時には、路線

の60%の土砂が取り除かれ、市電の運転が可能な状態まで復旧させた。被災4日目の8日の午前8時には80%まで復旧した。

当時はブルドーザーなどの機械はなく、すべて人手で土砂の除去を行っていたことを思うと、驚異的な復旧スピードである。1時間でも早く復旧させるため、全職員が泊まり込みで不眠不休、ぶっ通しの突貫作業にあたった。土砂撤去作業には、大阪や岡山、徳島、そして県下の青年団、学校、各団体などが勤労奉仕で参加してくれたことも大きかった。電気局の長田工場では、急ぎよ、無蓋電動貨車を12両製作し、復旧した軌道を使って土砂運搬に使用したことも、作業を能率的に進めるのに役立った。

水害から10日を経た7月14日、杉野電気局長は市会で市電路線の90%が復旧を遂げたことを報告した。残りの10%は最も激しい被害を出した山手線の楠公前から加納町3丁目までの区間で、こちらの復旧は手間取った。布引線に山積した土砂を運搬するため、税関構内に仮設軌道を引いて第1突堤付近の海へ搬出するなど非常手段を用いて復旧作業を進めた結果、7月26日には東部国道線との連絡が付き、水害から1か月を経た8月5日には山手線との連絡運転が再開された。そして、傷んだ軌道の付替えを行わねばならなかった布引-加納町間が開通し、山手線全線の営業運転が復活したのは9月2日であった。

なお、市電以外の市内を走る鉄道の不通箇所とその復旧状況は以下のとおりで、市電同様に、速やかな復旧が図られていた。

省線(現在JR) 芦屋-灘、兵庫-明石

7月12日午前8時、東海道・山陽線の複線  
運転復旧

阪急電鉄 神戸-西宮北口 上筒井線

7月14日に大阪-神戸間全線復旧

阪神電鉄 神戸元町-野田(本線)  
東神戸-東長洲(国道線)

8月16日に本線復旧

9月11日に国道線復旧

山陽電鉄 兵庫-明石

7月28日に複線復旧

神有電鉄 全線不通

7月26日復旧。8月1日の降雨で再度不通  
になり、8月26日に開通

## ■市バスの復旧

市バスは、道路や橋梁の復旧が進むにしたがって路線バスを復活させていき、7月29日の時点で、妙法寺や加納町、滝道などの被害の大きいところ以外は復旧していた(市会での杉野電気局長報告)。市バスの速やかな復旧は、市内交通の確保に大きな役割を果たした。しかし、損壊の酷い道路などの復旧が進まなかったため全線の復旧は市電よりも遅れた。全職員による不眠不休の努力の結果、10月中旬には水害前の営業路線63.96kmのうち、再度山登山線の5か所(加納町3丁目-布引、高尾-福住通5丁目、大石川-西灘、篠原本町-六甲登山口、篠原本町-大石川)合計11.93kmを残し、ほぼ9割が復旧した。残された不通箇所も翌昭和14(1939)年3月27日に全線開通した。しかし、前述したように決壊した再度山ドライブウェイの再建のめどは立たず、再開は戦後になってからだった。

## 第2節 中央発電所設立運動

### ■火力発電所増設をめざして

電力需要がうなぎ上りに増大していた大正7(1918)年、神戸市が水力発電所を作る目論見をもって千叡のダム建設を検討したことは前述した。その後、自前の発電で不足する分を宇治川電気などから受電していたが、その一方で、新しく自前の火力発電所を設置することを模索していた。

大正14(1925)年、第1期発電拡張工事完了後、新火力発電所を設置するための第2次発電拡張計画を策定し市会に提出した。市会では調査委員会が設置されて、詳細な審議が行われた。その計画は、湊川発電所の近隣に2万5,000kWの発電機を2基備えた火力発電所を設置し、付随して、御崎・東須磨・千歳町・長田・有馬道・葺合の6変電所の新設増設も行う総工費1,782万円を要する計画で、これらを結ぶ連絡送電線の敷設も含まれていた。財源は、電気事業債を発行して5年間の継続事業として実施するということであった。

当時の神戸市の電気の需給関係は、宇治川電気からの受電が開始されて十分な余裕があったはずであるが、ここで大規模な発電拡張を計画した理由は、市会議事速記録(大正15(1926)年2月。西川莊三調査委員長の報告)によれば次のようなことであった。

「神戸市の発展の上から申しまして、動力を安く供給すると云うことでなければ神戸の都市は繁栄しない。神戸の如きは漸く3万4,000キロ位を使うて居るが、神戸と同等の格に居る名古屋市の如きは神戸の倍額7万何千キロと云う需要を今日に於てあるのであり、神戸の倍の電気を使うて居る。故に名古屋の製造工業はどん

どん発達して、羨ましい風になって居るのであります。神戸も矢張り此の製造工業の発達から云えば、どうしても動力力を値下げをしなければならぬと云うことで、要するに発生電力の賃率を低下し、安く製造すると云うことがなければならぬ。」(原文片仮名。旧仮名遣い)

すなわち、効率の良い発電所を作ることで発電単価引き下げを図り、電力料金を安くして製造工業の発達を図ることを目的としていたのである。宇治川電気からの買電単価は1kWにつき2銭1厘7毛であったが、同じく電力購入を行っている東京市の2銭7厘、名古屋市と京都市の2銭6厘と比較すると安く(宇治川電力は神戸市に売り込むために安い料金設定をしていた)、いずれ値上げされるであろうことを神戸市は予測していた。また、自前の発電単価は1kWにつき1銭9厘で、購入する電力よりかなり安く、自前の発電量を増やすメリットは大きかった。

市会の調査委員会による調査・審議を経て、翌大正15年2月12日、原案に一部の修正を加えた報告書が市会に提出された。同日に議決された修正点は、①出力2万5千kWの出力を3万5千kWに変更すること、②5年計画を3年計画に短縮すること、③総工費を90万円減額して1,692万円とすることの3点で、原案よりも大規模な発電所を短期間でつくることが決められた。総工費の減額は、輸入品を予定していた発電機器が為替レートの変更で安く購入できることになったからであった。

### ■ 中央発電所早期実現陳情

市会の議決を経て、神戸市は、大正15(1926)年4月29日に第2次発電拡張計画(中央発電所等建設計画)について、通信大臣に中央発電所を常時出力とする認可を、大蔵大臣には1,880万円に上る起債発行の認可をそれぞれ申請し、準備を始めた。



神戸市の発電所建設許可の見直し難を伝える新聞  
(大正15(1926)年5月1日、大阪朝日新聞)

しかし、神戸市の申請を受けた中央官庁の反応は芳しくなかった。新聞報道によれば(「大阪朝日新聞」大正15年5月1日)、①緊縮財政の折、巨額な建設費を全額起債することは妥当でなく認められないという財政的理由、②火力発電は水力発電の補給用であり水火併用は認めたいという電源に関する理由、そして、③宇治川電気などからの受電で必要量は確保できている緊急課題ではないということが、認可に至らない理由であった。当時、日本の経済状態は悪く、電気は余り気味で、電力各社は需要者を求めてし烈な競争をしていたのである。こうした報道に対して、米田電気局長は、同年10月の市会において、政府は不認可決議をしていない、書類審査は順調である、市会決議を経て策定した計画案が軽々に不認可になることはないと確信していると答弁した。

## ■全市を上げての中央発電所建設促進運動

その後、神戸市は何度も陳情を繰り返したが、認可は得られないまま歳月のみが経過していった。それは、当時は前述のように不況で電力が余り気味となっていたこともあるが、政府内には電力統制の考えが表れるようになってきつつあり、神戸市の計画を容れられない状況が生じていたからであった。そうしたなかにおいて、計画提出から9年が経過した昭和9（1934）年、前年に就任した勝田銀次郎市長が、産業振興のために中央発電所を実現させるとの公約を掲げたことから、また事態は動き始めた。電気局でも新局長に杉野繁元神戸市助役が就任し、市会では同年6月、松岡勝衆議員を委員長とする「火力発電所促進委員会」を発足させて、市会と市当局が一丸となって実現のために促進運動を行うこととなった。そして、7月10日付で意見書を採択して政府に提出した。

意見書には、火力発電所を作るべき理由として次のような事項があげられていた。

- ① 川崎造船所や神戸製鋼所、川崎車輛工場など大きな工場が多く電力需要は今後も増加が見込まれること
- ② 市内供給電力のうち7割が外部からの購入であり購入量は増加しつつあること
- ③ 関西方面の水力発電由来の電力は不足がちで渇水期には特に不足すること
- ④ 電力不足と電力価格上昇は利用者への影響が大きいこと
- ⑤ 市営による発電所は価格低下をもたらせ事業家にも市民にも良いこと

同じ趣旨の意見書は、同年9月29日にも市会で採択され、政府に提出された。再度提出されるきっかけになったのは、第一室戸台風（9月21日に大阪を中心に多くの犠牲者と多大な被害を出した）の襲来であった。第一室戸台風で神戸市の電力需要の3分の2を供給していた宇治

川電気、日本電気の送電線が倒壊したことで受電ができなくなり、一時、電気供給が全停止に陥った。このとき、難を免れた湊川発電所が稼働し、夜間の停電と市電を最低限動かす電力を確保できたのだが、この経験は、地元で発電所を持つことの重要性をあらためて痛感させたのだった。

## ■逓信省の発電設備増設内諾

神戸市の再三にわたる陳情や意見書提出が効果を表したのか、逓信省側にも軟化の兆しが表れ、昭和10（1935）年1月に、非公式ではあったが湊川発電所の1万2,500kW発電機2基を予備機とし、あとは廃止することを条件に2万kWの発電機新設を認めると内示してきた。後述するように、当時、既に電力の国家管理が計画段階にあり、神戸市への内示は異例なことであったが、神戸市は2万kWではなく3万5千kWの発電機設置を要望した。

中央発電所設置を決めた当時、供給過剰に陥っていた電力事情は、その後の景気回復で需要が増加し、神戸市でも毎年1割以上も電力需要が拡大し、不足分を高価な臨時電力の購入でまかなわねばならない有様であった。このため、神戸市では、①相当の自家発電を持つことが購入電力の価格交渉の上でも有利である、②神戸市は重工業都市で軍需工場も多く、国策的にも重要都市である、③国防の見地から、火力発電所は集中主義でなく分散設置することが望ましい、という3つの根拠を示して、猛運動をつづけた。

市内にある川崎、三菱、神戸製鋼所などの大手製造業各社や軍関係者も神戸市支援に動き、昭和13（1938）年3月26日、逓信省は発電設備拡張を許可した。新たな発電所の設置は認められないが湊川発電所に出力3万kWの発電機1台の増設を認めるというもので、については同発電所で稼働中の発電機を予備にまわし、茸合・



運河両発電所を廃止して、運用の上では「水力発電利用上遺憾ナキヲ期スルコト」という条件が付いていた。

神戸市の要望がかなり容れられた内諾に対し、市会では「神戸市に凱歌が揚がった」（市会会議録）と喜びの声が上がった。同じ頃、火力発電の増設を申請していた京都市や大阪市には許可がされておらず、関西で増設認可されたのは宇治川電気など大手電気事業者4社が共同で設立した「関西共同火力発電所」の尼崎発電所のみであったから、神戸市への許可は異例の厚遇であった。

### ■ 電力国家管理法で移管された発電設備

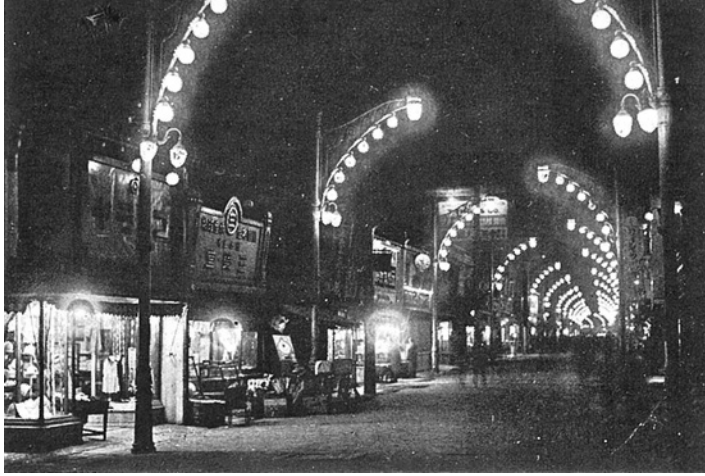
逋信省の内諾が下りて5か月も経たない昭和13（1938）年8月11日、湊川発電所に、政府から、発電設備の強制移管に等しい出資命令が出た。電力国家管理については次節で述べるが、この年の1月に電力国家管理法が帝国議会議に提案され、同3月に両院通過、4月5日付で公布された。この法律により民間の一定規模以上の発電設備は、新しく設立される日本発送電株式会社へ強制移管を余儀なくされることになった。しかし、神戸市のような公営の電気事業については、この統制の枠から外れると考えられており、神戸市もそれを前提に発電拡張運動を続けていたのだった。

だが、同年8月11日に、湊川発電所に政府から強制移管に等しい、出資命令が出た。そして、同時に明らかになったのが、電気局がようやく内諾を得たばかりの発電設備拡張の申請手続きを進めていなかったことだった。逋信省に提出した申請は、3万5千kWの発電機を導入するという大正15（1926）年のもので、正式許可を得るには3万kWに書き換えた書類を作成する必要があったのだが、それを実行していなかったのである。提出が遅れた理由としてあげられたのは、物価変動が激しく発電機の予算見

### 第2期発電拡張（中央発電所）計画のあゆみ

年 月 日	出 来 事
大正14年7月8日	第2期発電拡張案を市会に提案
15年2月12日	市会、同案を一部修正のうえ可決
〃 4月29日	政府に発電拡張を申請
昭和4年3月30日	認可の遅れで完成年度を3年繰りのべ
7年3月31日	さらに3年繰りのべ
9年6月28日	市会、「火力発電促進委員会（松岡勝栄委員長）」を設置
〃 7月10日	市会、政府に意見書提出
〃 9月21日	第1室戸台風発生。送電線に被害
〃 9月29日	市会、再度意見書提出
10年1月—	逋信省、2kWを内示（神戸市拒否）
〃 2月5日	完成年度を3たび繰りのべ
11年5月23日	市会、3たび意見書提出
12年6月11日	市会、再度「火力発電促進委員会（谷口庄一委員長）」を設置
〃 11月—	逋信省2万5,000kWを内示（神戸市拒否）
13年3月26日	逋信省、3万kW新設許可内示書を交付
〃 4月5日	「電力管理法」公布
〃 8月11日	湊川発電所に投資命令
14年2月15日	第2期発電拡張を断念
〃 4月1日	湊川発電所を移管。日本発送電(株)発足

積もりが難しかったこと、そして巨額の経費をかけて新規導入することに経済的合理性があるか慎重な考慮を要したことであった。7月の阪神大水害への対応で事務取扱の中断があったこと、政府の出資命令が早く来たので結果として間に合わなくなったとも理由づけられた。単なる事務の遅れだったのか、ほかに理由があったのかは不明だが、正式許可書を得ていなかった



こうべ元町のシンボルだった“すずらん灯”も戦時体制下にあっては単なるゼイタク品と見なされつぎつぎと消されていった

ため、出資の際に新設されるはずだった3万kW分を交渉の札に使えず、長年の促進運動にかけられた経費の補償も得られなかった。「14か年、神戸市会の努力とこれに要した多額の経費も全く無駄とし、神戸市百年の大計を蹂躪されてしまった」（神戸市会議事録。原文は片仮名）と、ある議員は慨嘆した。正式許可書を取る手続きをしなかったのは電気局の失態であった。同年11月2日、結果として神戸市に空手形を与えた形になった逓信省から、電力管理準備局長名で、昭和17（1942）年に、日本発送電株式会社が神戸市に3万kWの発電所を新設する予定なので「了知相成度」という通牒が市長あてに送られてきた。そして、翌昭和14（1939）年2月15日、市会において「第2期発電拡張を廃止する件」が議決されて神戸市は発電拡張を正式に断念した。そして、逓信省からの「了知相成度」という通牒も、戦争により、結局、空手形となってしまった。

### 第3節 電力国家管理と 神戸市電気局

#### ■昭和14年度冬期の電力“飢饉”

昭和14（1939）年、全国の発電設備を有する業者から発電設備を移管させて国策会社である日本発送電株式会社が設立された、まさにその年の冬から翌年の春にかけて深刻な電力危機が起きた。昭和14年は異常渇水の年で、空梅雨でダムは貯水量を減らし、8月に入ると発電量が減少した。電力事業者は水力発電の減少分を火力発電で補うことができるように石炭の備蓄に力を入れ、万全を期してきたのだったが、発電まもない国策会社である日本発送電は石炭確保のための努力を怠り（軍需産業の勃興で石炭需要が高まっていたことも一因である）、必要量を確保できなかった。しかも粗悪な石炭が多く含まれたことで発電に支障をきたして電力不足が顕在化した。水力発電所が少ない関西地域において電力不足は深刻で、日本発送電関西給電所は、8月25日に電力の使用制限を開始し、さらに同月31日には、突然、無警告の停電を午後1時から行い、製造業からサービス業に至るまで、関西産業界は大混乱となった。

9月に入り、電力不足はいちおう緩和したが、

その年の暮れに電力危機が起きた。本来電力使用量がアップする12月に、永井柳太郎通信大臣が石炭備蓄量や需要量に考慮せず、関西地域での使用制限を撤廃したことが引き金になって電力不足をきたし、12月下旬には50馬力以上の需要に対して、5日に1日の節電休業が課されるようになった。翌15（1940）年1月14日からは電灯を含む昼夜線需要家に対して3日に1回昼間送電を停止し、1月下旬には制限率を40%に強化した。その結果、1月の街の様子は次のような有様となった。

「日没とともに街はまるで灯火管制と間違うばかりの暗さ、ラッシュアワーにも拘らず電車の運転少くいずれも超満員はまだよとして劇場、映画館は三日に一度昼間興行を廃止したり、この文明の世の中に蠟燭で商売せねばならぬ羽目に陥った。中にも悲惨なのは中小工業の労働者であって三日に一度の休業は何を措いても重大な社会問題である。しかもこの非常制限は取敢ず一週間という触れ込みが、十八日夜来の強風による石炭船避難という口実の下に裏切られたばかりか、二十日に至っては勝手に十万キロの火力発電の運転を停止し、五百キロ以上の大口需要者をも大混乱に陥れてしまった。それでもなお石炭が足らぬ、制限だ、制限だと泣き事を並べる……全く日発（＝日本発送電）当事者の怠慢無能と断ずるほかにないのである、しかもこのため受けつつある関西産業界の打撃は日々恐るべき巨額に上っている」（『電力問題の根源を探る』『神戸新聞』昭和15年1月25～27日連載）

電力“飢饉”は、降雨降雪により昭和15年に入って緩和し、3月25日に各種制限が解除されたが、数か月間にわたる電力不足がもたらせたのは、製造業への打撃に止まらず、休業による減給という、日給で働く庶民への経済的打撃、そして市民の日常生活への甚大な影響だった。

前掲の神戸新聞記事は続いて、次のような日本発送電批判、国家管理批判を展開した。

「火力発電の如きはわが国の電気事業の実際に見れば明かな如く、その地方地方の電力供給に対する補助機関であって発送電の如き全国的に電力を供給する性質の電力会社としては余程大規模の火力発電でない限りこれを経営すべきではない。すなわち中小発電所はいずれもその地方の配電会社はその地の実情に応じて運転、経営すべきであるにも拘らずこれを根こそぎ取り上げたことがそもそも今日の失敗を物語っているのである。したがって今後の対策としては火力発電の建設はなるべくその地方の配電業者をして行わせることとし発送電は専ら水力発電建設に全力を注ぐべきである」

中小の火力発電は、その地域業者が経営すべきで、電力危機は国営にしたから起きた失敗だ、というのである。神戸市に即して言えば、神戸市営に戻すべきだということになる。しかし、事態は逆方向へ向かった。電力危機に危機感を覚えた政府は、後述するように、発電送電だけでなく、配電も国営化して国家による電力の一元管理が実行されていったのである。

## ■ 灯火管制の実施と暗くなる街

戦時下、敵機による空襲に備えて、灯火管制が布かれるようになるが、神戸市で最初に灯火管制が実施されたのは、満州事変発生から10か月後の昭和7（1932）年7月17日の防空演習のときである。演習では県知事、神戸市長が正副統監となり、電気局長が灯火管制委員長になって、神戸市と周辺の2市13町村で実施された。神戸市電気局、阪神電鉄がそれぞれの電気供給区域の灯火管制の準備指導にあたったが、結果は良好で、次第に頻回に実施されるようになった。

そして、昭和12（1937）年に日中戦争が中国大陸全体に拡大してからは防空関連法規が次々

公布され、各家庭で使用する電灯も明るい電球は姿を消し、下方しか明るくしない灯火管制用の電球が登場するようになった。神戸市内の電力需要は毎年増加を続けていたが、昭和13（1938）年度に年間使用電力量の総計が549百万kWhとなったのをピークに、以降は減少していくこととなった。昭和14（1939）年度冬季の電力飢饉の経験は、政府をして、電力国家管理へと歩を進めさせただけでなく、電力消費においても、統制を強めることとなった。電力不足がもたらす軍需産業の生産低下を恐れる政府・軍当局は、昭和15（1940）年度冬季（渇水期である）、最高15%の消費制限と週1回の休電制を実施した。この年は天候にも恵まれて水力の回復が早く、影響も比較的少なかった。翌16（1941）年度も、12月8日の太平洋戦争開戦日から翌年3月14日まで、ほぼ前年並みの制限が実施された。

電灯については自粛節電を呼びかけていたが、昭和15年8月から高燭光の定額灯と、従量灯10灯以上で1灯あたり3kW時以上の使用に対して20%の制限を実施することになった。さらに翌16年12月1日から、工場関係以外の電灯の高燭光定額灯に対しては20%、従量灯10灯以上については住宅用、事務所用、商店用ごとに1灯あたりの制限電力量が決められた。この制限量を超えて使用した場合は、1kW時について50銭が徴収されるようになった。

こうした電気の使用制限によって街は徐々に暗くなっていった。昭和15年からは、贅沢とみなされる照明灯の使用が禁じられ、「みなとコウベ」の夜を彩っていたネオンや元町のすずらん灯はほとんど消灯されてしまった。もっとも、神戸市の場合は電力“飢饉”に見舞われた昭和14年12月に、必要とみなされない照明のスイッチオフが一足先に実行されていた。

戦局が悪化していった昭和17（1942）年、18（1943）年と時期を追うごとに、夜を明るくする電灯は消されていった。特に、アメリカ軍の

爆撃が現実化するに及び、夜の街は真っ暗になっていった。

## ■ 電力国家管理関連法案公布までの経緯

電気が重要な社会インフラになってきた大正時代、全国の河川で水力発電所建設が進んだが、ダムをつくるという新たな水利用が、洪水などのリスクを高めるといった懸念を生み、また、流域の人々の水利権と衝突して裁判に発展することが少なくなかった。加えて、第1次大戦後の不況で電力需要が伸びないところへ電源開発によって発電量が増えたため供給過剰となり、電気事業各社間で供給先をダンピングして取り合うという過当競争が演じられるようになった。こうした事態を背景に、大正15（1926）年には、電力の国家統制を図るべきではないかという考えが政界、金融界、官界、そして電気事業者からも出されるようになった。

電力事業を監督する立場にあった通信省電気事業局は臨時電気事業調査会を発足させて国家統制についての調査を行い、昭和3（1928）年、半官半民の会社を作って事業を行わせるべきだと言う答申を提出した。昭和6（1931）年には従来の電気事業法が改正され、電気事業の公益性に鑑みて統制・合理化、公益性監督が強化されるようになった。

その後、対外的には満州事変、国内的には2.26事件などの軍部によるテロ事件が起きて時代は戦争へと傾き、軍部が大きな力を持つようになるが、軍部の主流を占めたのは統制派で、彼らは自由主義経済が貧富の格差をもたらせているとして、これを否定し、統制経済を布くことを是としていた。官僚の中にも同様の考えを持つ者がおり、電力の国家管理実現に向けて事態はにわかに動き出した。

そして昭和11（1936）年3月に成立した広田内閣で通信大臣になった頼母木桂吉は「電力統制政策は国営を目標とする」との声明を出し、

### 電力国家管理関連法案論点

賛 成	反 対
電気は空気や水と同じで営利事業の対象にはならない	発電には巨費が必要で空気・水とは異なる
国営化して強力な統制下に置いて国民生活の安定、国防、軍需産業などの需要に充てるべき	統制経済を是としても電力事業だけを国営にするのは片手落ち
電気事業が十分に採算が取れることを国営化不必要とする理由にはならない	採算が取れているのは合理的に経営されているからで国営になっても運営が合理的に行われなければ国民負担はかえって重くなる
国営化により水力の合理的電源開発、利用、広範囲の需給調節などが行え、コストを下げ、電気料金を下げることができる	総合的な水利、広範囲の需給調節は、国営にしなくても「電気事業法」の改正・運用によって可能である

同年6月に通信省が電力国策案を発表した。その内容は、民間会社が所有する一定規模以上の発電・変電・送電設備を国策会社に現物出資させ、政府は国策会社から設備を借り上げ、特別会計によって直接運営にあたるというものであった。

民間の電気事業経営を否定する通信省案に、電気業界は猛反対し、政府との間で激しい論争となった。論点は表「電力国家管理関連法案論点」とおりで、正反対の意見が真っ向からぶつかり合った。賛否両論が渦巻くなか、政府が議会への法案提出をためらっているうちに昭和12(1937)年2月に広田内閣が総辞職し、同案は成立せずに終わった。

### ■ 電力国家管理実現

しかし、昭和12(1937)年7月7日、蘆溝橋事件が起きて日中戦争が本格化し、戦時体制色が一気に強まったところで電力国家管理案が再

度、注目されるようになった。第1次近衛内閣の通信大臣となった永井柳太郎は、同年10月、臨時電力調査会を設置し、法案の策定に乗り出した。同調査会には幹事案として「国策研究会」(学者や官僚、議員などからなる民間の研究団体。昭和8(1933)年設立)が作成した案が提出され、これをもとに審議がされた。同調査会には民間側委員として5大電力社長が入って強気に反対したが容れられず、国策研究会案がそのまま採択されて、この案に基づいた「電力国策要綱」が同年12月17日の閣議で決定された。「永井案」とよばれた同要綱の内容は、主要水力並びに火力発電設備、主要送電設備を国策会社のもとし、電力の需給、発送電設備の建設計画、電力料金決定などの運営は政府が行うというもので、頼母木元通信大臣案との違いは、国策会社への強制出資設備から既設水力発電設備をはずし、発送電を国ではなく国策会社が行うことにした点であった。

電力事業各社、日本商工会議所などの経済団体は反対運動を展開したが、政府は、翌13(1938)年1月、第73議会へ電力関係4法案、「電力管理法案」「日本発送電株式会社法案」「電気事業法改正法案」「電気管理ニ伴フ社債処理ニ関スル法案」の提出に踏み切った。第73議会には「国家総動員法」も提出されており、論議百出したが、電力関係4法案は一部改正されたものの3月26日に両院を通過し、10日後の4月5日に公布された。

### ■ 湊川発電所への出資命令

電力の国家管理が実施されても、神戸市のような公営の電力事業はそのまま維持されると考えられていた。それは、電力管理法の第1条に「電気ノ価格ヲ低廉ニシ其ノ量ヲ豊富ニシ之ガ普及ヲ円滑ナラシムル為政府ハ本法ニ依リ発電及送電ヲ管理ス但シ自己ノ専用ニ供シ又ハ一地方ノ需用ニ供スル電気ノ発電及送電ニシテ勅令



湊川発電所全景

ニ別段ノ定アルモノハ此ノ限ニ在ラズ」とあったからで、「一地方ノ需用ニ供スル」神戸市電気局の発送電設備は国家管理の対象から外れると読めたからである。

通信省は電力管理準備室を開設して、日本発送電株式会社へ出資されることになる設備基準の要綱制定を開始し、「出力5千kWを超過する水力発電設備」と「出力1万kWを超過する火力発電設備」を対象とすることとした。この要綱に基づき、8月11日付で出資物件を具体的に公告した。

出資命令を受けたのは33社、火力発電所34か所（出力183万kW 水力発電設備は除外された）、変電所94か所（容量440万kVA）が対象となった。この中に神戸市の湊川発電所が入られており、次のような通知が来た。

「日本発送電株式会社ニ対スル  
出資設備ニ関スル件」

下記電力設備及其ノ付属設備ハ日本発送電株式会社法第4条ノ規定ニ依リ日本発送電株式会社設立ノ際同会社ニ対シ出資スベキモノト決定相成候

記

発電設備

湊川発電所 神戸市林田区駒栄町

昭和13年8月11日

電力管理準備局長官

この通知を受け取った神戸市の驚きと衝撃は大きかった。出資命令が出された33電気事業者のうち公営電気事業者で出資対象となったのは山口県、高知県、大阪市、神戸市の4つで、同じく公営電気事業者である東京市と京都市は対象にならなかった。また、5か月前に神戸市は発電拡張の認可を得たばかりだったからだ。

戦時下、国の方針に逆らうことはできず、政府が目的とする「低廉にして豊富な電力」が供給されることを期待して出資命令にしたがうしかなかった。同年9月13日、市長は湊川発電所を出資する旨を市会に報告、12月23日に承認されて出資が正式に確定した。

## ■ 湊川発電所は低い評価額で 日本発送電株式会社へ

出資が決まった以上、次は、湊川発電所がいくら出資に相当するか、評価額が問題になる。出資物件の評価法は「日本発送電株式会社法」で、「①設備の建築費から減価償却した金額」と、「②設備所有者が過去10年間にあげた益金の建設費に対する平均割合を出資設備の建設費に乗じて得た金額を一定の利率で還元した金額」の各2分の1を足した金額とすることが決められて、この算式に基づいて計算した金額が評価額として示された。湊川発電所は①については245万9,108円、②については1,207万359円とされ、①②各2分の1の和、726万4,733円が

評価額であった。

表「日本発送電株式会社に出資した湊川発電所規模」に示された資産全部で726万円と算定されたわけだが、廃止になった運河・葺合両変電所の発電機8基、総出力7,600kWの売却価格が155万円であった。旧式の小さい発電機8基分の値段の5倍弱の値段で、500坪の土地付き発電所建物と付属設備、1万2,500kWの発電機2基などが買われた。価格に不服がある場合は出訴できることになっていたが、神戸市は、結局この政府決定価格を認めた。

こうして、市営電気事業の中核的存在だった湊川発電所は昭和14（1939）年3月31日をもって神戸市電気局のものではなく、4月1日から日本発送電株式会社の発電所としてスタートした。神戸市にはその対価として、日本発送電株式会社の株式、14万294株と端数の現金34円が支払われた。

## ■第2次電力国策要綱の制定

中国大陸での戦線拡大で、軍需産業も生産を拡大し、電力需要は伸びる一方だったことと、先の電力危機の経験から、発送電事業に続いて、電力事業者が行っていた配電事業も統制の枠内に入れることが国家から要請されるようになった。

電力危機で街が真っ暗になった日々から半年後の昭和15（1940）年7月、政府は配電事業を管理するための第2次電力国策要綱策定に着手した。第2次近衛内閣の通信大臣、村田省蔵が打ち出した構想は、「電気事業は全国的規模の発送配電一体化経営が望ましいが、企業体としては大規模に過ぎる。このため、配電事業は切り離し、発送電は水力・火力とも日本発送電株式会社が一手におさめるのが適当」とするものだった。

この方針を具体化するため、同年8月、電気事業者代表と通信省関係者による「官民懇談会」

## 日本発送電株式会社に出資した湊川発電所規模

湊川発電所（常時出力 1万8,500kW）設備	
①土地	
林田区駒栄町1丁目 発電所用地 1町七反7畝3歩（実測5,376.885坪） 別ニ 土木部所管地 507.44坪 （湊川発電所借用地ニシテ海岸埋立地）	
②建物	
鉄筋コンクリート造機械室	1棟
建坪 100.222 延べ383.672	
煉瓦造石綿盤葺2階建汽缶室	1棟
建坪 568.169 延べ1,137.489	
煉瓦造石綿盤葺2階建機械室及汽缶室	1棟
建坪 854.702 延べ1,586.762	
外附属建物	23棟
建坪 405.14	
公舎 木造2階建及平家建	3棟
建坪 94.495	
③蒸汽発生設備	
バブコック水管式汽缶	12基
ガルベ水管式汽缶	8基
其他附属設備一式	
④電気設備	
1万2,500kWタービン発電機	2基
6,000kWタービン発電機	2基
3,000kWタービン発電機	2基
配電盤及開閉装置（受送電用ヲ含ム）一式	
其他附属設備一式	
⑤冷却及水道設備	
海水取入設備	2箇所
貯水池	1箇所
其他附属設備一式	

出典：「市会成議録」（昭和13年度）

で業者のヒアリングが行われ、9月に「電力国策要綱」を閣議決定した。要綱の内容は、高度国防国家建設のため、既存の水力発電設備を日本発送電株式会社に帰属させること、そして、全国を数地区に分けて配電を統合して行う特殊会社を設けるもので、発電から配電まで、電力を完全に国家管理のもとに置くというものであった。

## ■ 反対運動起こる

第2次電力国策要綱は大きな反響を呼び、電気業者は強く反対し、日本商工会議所も反対意見を表明した。村田逋信相が招集した懇談会でも、事業者側から利害問題について議論が展開され、関東電気事業者大会では、「電力の鬼」と呼ばれた松永安左衛門が電力国策に対する激しい反対演説をする有様であった。これをきっかけに反対運動が展開され、昭和15（1940）年11月、配電管理関係5法案が発表されると、その運動は激しさを加え、12月には電気協会の反対意見発表、翌16（1941）年1月には日本商工会議所の反対決議へと発展した。

反対運動関係者が主張していた論点は、①電気事業の統制を強化して安い電力を供給することは急務だが政府の統制案は企業能率を低下させる、②電気事業の統制方式は電気庁と日本発送電の二重統制をやめて日本発送電を民営並みに自主的活動体とし、③配電事業は自発的にブロック別に統合整備するべき、といったことであった。

民営事業者は配電統合自体に反対はせず、自社の地位を有利にすることに重点を置いていた。しかし、神戸市をはじめとする公営事業者は公益本位に経営してきたので統合される必要がないと考え、統合自体に反対で、民営事業者と公営事業者との間には意見の差異があった。

神戸市では昭和15年12月26日に市議員協議会を開いて対策を検討し、翌16年1月20日に市会に「配電統制に関する対策委員会」を設け、同じ立場となった東京市、京都市と共同で関係官庁に対し陳情運動を展開した。大阪市は市会、理事者とも「国策である以上、やむを得ない」という意向で、事態を静観し、公営事業者の足並みも揃っていなかった。

## ■ 市議会の意見書提出

政府は勅令により昭和16（1941）年8月に「配電統制令」を公布することになるが、神戸市は、戦時下ゆえに配電事業の統合はやむを得ないと十分認識しながらも、昭和16年6月26日の市会で次のような「配電統合に関する意見書」を採択し、政府に提出した。

### 「配電統合に関する意見書」

政府に於かれては曩に高度国防国家建設の要請に備ふる為、電力国家管理の趣旨を一層暢達徹底せしめんとして、電力国策を決定し、発送電の強化と配電管理の実施とを企図せられたる所、本年当初内外の緊迫したる情勢に鑑み、配電管理関係法案の議会提出を取止め、配電統制は之を国家総動員法に基く勅令に依りて実現せんとし、去る4月電力国策実施要項を発表し其の方針を指示せらるると共に、之が実施に関し必要な準備を進められつつあり。

本市に於ては、聖戦下時局の重大性に鑑み、配電統制の根本方針には進んで之に協力を惜しまざる所なりと雖も、之が統合の方法に付ては、克く公営事業の本質を考慮せらるると共に、地方の実情に即せざるべからざるものと思料す。

抑々本市電気事業は、大正6年神戸電気株式会社を買収してより20数年、其の間幾度か民営業者の進出を防遏し、又多年の宿望たりし灘区電気事業を買収して、市営の完全なる統一を図り、今日の成果を見るに至りたるものにして、常に公益的理念に即し、拮据運営し来れるに配電統合にして一度適正を誤らんか、本市財政上に及ぼす影響極めて深刻なるものあるべく、市営施設の将来に多大の支障を生ずる虞あり、恊に憂慮に堪へざる次第なり。

故に本問題の重大性と公共団体の特異性に鑑み、之が実施方法に付ては、従来より屢次本市より要望し来りたる所に有之、今や関係勅令の



公布を目睫に控へ、本市の下記要望事項の実現に付、特別の御高配相賜度切望の至りに堪へず。

記

- ① 本市財政に悪影響を及ぼさざる様、現存利益の確保を期せられたきこと
- ② 現在御計画の配電地区は本市の実情に副はざる憾あるを以て、本市の特殊事情に照らし特に考慮せられたきこと
- ③ 現行電気料金は絶対に之を値上せざること

以上市制第46条に依り意見書及提出候也。

昭和16年6月26日

神戸市会議長 丸岡茂吉(原文片仮名)

神戸市は時局の重大性を認識し、配電統制の根本方針には進んで協力する立場であることをあらかじめ断ったうえで、市営化以降、市内全域を配電区域にする努力を払い、公益的理念に即して経営してきたという電気局の創設以来の

特殊事情を受け入れてほしいと述べている。そして、具体的に願ひ出たのは、次のようなことであつた。

- (1) 意見書②項にある「配電地区は実情に副はざる憾云々」の項の真意は、神戸市を関西ブロックの配電地区ではなく、中国ブロックへ編入してほしいということで、裏には、今後の神戸の発展を考え、新たに設立される配電会社の本社を神戸市内に置いてほしいこと。
- (2) 意見書①項に書かれているごとく、電気事業が神戸市にもたらせていた繰入金がなくなることを非常に懸念し、何らかの対応を取ってほしいこと。

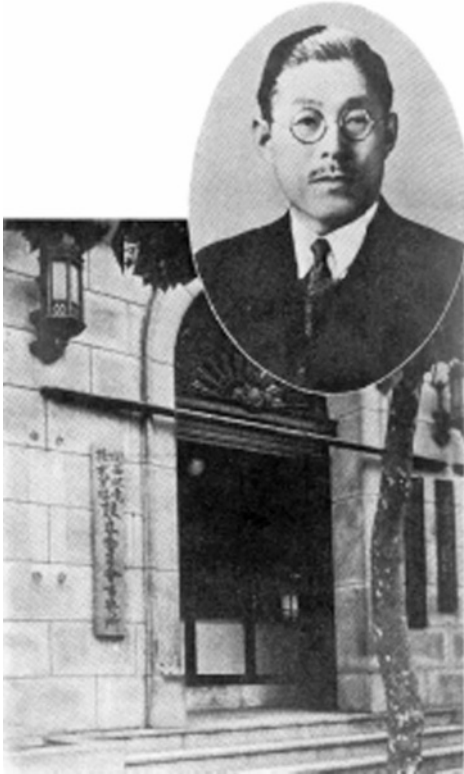
## ■ 関西配電株式会社の設立と神戸市電気局の終焉

民営、公営電気事業者たちから様々な声があがっているなか、昭和16(1941)年1月に開かれた第76国会で「戦時体制強化に関する決議案」が満場一致で通過し、事業統制に関する広範囲の規制強化を含めた国家総動員法の改正が行われた。この国家総動員法改正で、「配電管理法」「配電株式会社法案」などの配電統制関係の法案が勅令によって実施が可能になった。同年4月、政府は「配電事業統合要綱」を決定し、8月30日には、勅令第832号により「配電統制令」「配電統制令施行規則」を公布施行した。そして、9月6日、9地区の主要電気事業者70事業体に対して「配電会社設立命令書」を出した。

神戸市電気局も、この命令書に基づき、新設される「関西配電株式会社」への出資を余儀なくされた。関西配電会社設立期限は昭和17(1942)年4月1日と決められ、会社設立委員会には神戸市から杉野局長が委員として参加した。9月15日には、設立委員15人全員に対して政府認可があり、同月22日、坂間棟治大阪市長を委員長に、第1回会合が開かれた。その後、同委員会は、関心の的であった統合財産の評価



配電統制令公布を報じた新聞(昭和16(1941)年8月30日)



関西配電株式会社の設立事務所  
(円内は坂間棟治設立委員長)

を中心に事務を進めて行った。

関西配電に統合される電気事業者は、神戸市のような公営事業者のほかに電鉄、供給専門業者など様々であったため、各々の出資評価額決定のために慎重な審議と検討が加えられた。このとき決められた関西配電株式会社の統合総資産評価額は7億6,095万円であったが、政府の認可段階で10.3%にあたる1億3,949万円の圧縮が加えられた。

このうち神戸市の出資物件の評価額は6,327万9,813円であった。内訳は表「神戸市の出資物件評価額」のとおりである。出資物件の対価として、関西配電株式会社の株式、162万5,592株(うち普通株89万8,592株、残りは後配株)が割り当てられ、工事中の設備や貯蔵品については現金302万758円が交付されることになった。

昭和17年1月6日の市会に評価額に関する一連の経過が報告され、同月10日に承認された。そして4月1日に設立された関西配電株式会社

## 神戸市の出資物件評価額

<b>1号(建設費)評価</b>	
昭和15年度末出資設備建設費	28,362,981円
減価償却額	9,055,901円
差引有効建設費	19,307,080円
1号評価額	19,307,080円
<b>2号(収益還元)評価</b>	
収入	18,399,467円
支出	11,489,596円
差引利益金	6,909,871円
昭和15年度平均建設費	29,030,417円
利益率	23.802%
昭和15年度末出資設備建設費	28,362,981円
還元利益金	6,750,985円
2号評価額(7分還元)	96,442,643円
<b>複合評価</b>	
1号評価額	19,307,080円
2号評価額の2倍	192,885,286円
計	212,192,366円
以上の3分の1	70,730,788円
昭和15年度末出資設備評価額	70,730,788円
この評価額を10.8%圧縮した額	63,094,692円
<b>昭和15年度末出資設備評価決定額</b>	
	63,094,692円
昭和16年9月末日迄の増加資産評価額	184,921円
<b>評価額合計</b>	<b>63,279,613円</b>

(注) 10.8%の圧縮は通信省査定で減額された。

は大阪市北区梅ヶ枝町を本店に、資本金5億6,000万円、社長には京都電灯社長の田辺隆二が就任した。神戸市からは杉野繁電気局長が理事(神戸支店長)に、都木輝財務部長が監事として参加し、配電事業に従事していた電気局職員1,554人も、関西配電に引き継がれた。

大正6(1917)年の市営化から25年、軌道事業と電気事業に携わっていた「神戸市電気局」は、電気事業のすべてを失い、昭和17年5月19日、「神戸市交通局」に看板を掛け変えた。

## ■電気事業収入喪失と公納金

神戸市の財政において電気事業、交通事業、水道事業で構成される企業会計は、表「普通経済と企業経済」をみても明らかのように、一般会計にほぼ匹敵するほどの規模を持っており、電気局の中では収入の3分の2は電気事業がも

たらせていた（図「昭和16年度電気事業費内訳」）。第3章でも述べたように、電気事業の収益は一般会計繰入と都市計画事業の道路築造負担金繰入として、神戸市の貴重な財源となっていた。昭和10年代には一般会計の3.5%程度にあたる、年額にして約100万円が繰り入れられていた。繰入額については市会でも、たびたび

普通経済と企業経済

(単位：千円)

経済別	年度			昭和9年	昭和10年	昭和11年	昭和12年	昭和13年	昭和14年
		普通経済	歳入	歳出	24,145	27,412	28,870	28,802	38,133
企業経済	歳入	歳出	24,226	26,638	34,903	30,097	32,836	33,217	
	歳入	歳出	21,301	22,523	31,777	27,377	28,052	29,738	
合計	歳入	歳出	48,371	54,050	63,773	58,899	70,969	72,455	
	歳入	歳出	44,718	48,523	58,386	56,597	66,456	64,274	

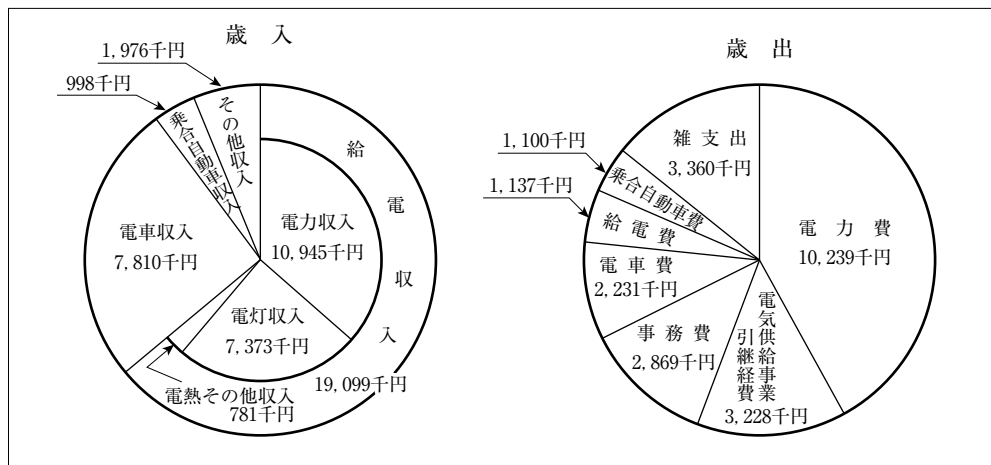
経済別	年度			昭和15年	昭和16年	昭和17年	昭和18年	昭和19年	昭和20年
		普通経済	歳入	歳出	38,132	37,704	44,502	52,563	70,829
企業経済	歳入	歳出	32,997	33,937	16,321	19,527	16,659	15,486	
	歳入	歳出	29,119	34,285	15,597	16,142	22,780	23,478	
合計	歳入	歳出	71,129	71,641	60,823	72,090	87,488	103,731	
	歳入	歳出	60,544	70,648	55,039	56,672	91,857	107,436	

注1 普通経済は、企業経済を除く各会計の純計である。

2 純計は、総計より、前年度繰越金、繰入・繰出金、別途積立財産繰入（運用）及び市債元金借替取支を差引いたものである。

(出典：「神戸市史」第3編行政編)

昭和16年度電気事業費内訳



論議されており、当時の渡辺助役は「はっきりした根拠はないが、電気税、電車税、自動車税あるいは電機その他の埋設に対する使用料等も考慮……」と答弁していた。

神戸市は、配電統合で財源を失うほかの都市とともに、国に対して市財政に悪影響が及ばないよう現存利益を確保する方策を政府に強く要望した。その結果、公益電気事業者に対して「公納金制度」が作られた。

公納金制度とは、配電統合により事業者の残存事業や地方公共団体の財政に急激な変化をもたらせないための措置として作られ、配電出資後の収入が昭和15（1940）年度の電気供給事業収益の95％に満たない場合、その差額を10年間、新発足した配電会社から公営事業者に対して支払うものであった。神戸市の利益保証額は675万2,271円と決まり、昭和17（1942）年度は200万670円、翌18（1943）年度は29万9,388円が関西配電から支払われた。

## ■ 配電統合の影響

配電統合によって電気事業を失ったことは、神戸市交通局の最大の収入源を失ったことであり、その後の経営に暗い影を落とすことになった。神戸市電気局は発足以来、一般市民への電気の普及を図り公益本位に経営してきた。そのことは、電気局が安い料金の電灯や扇風機のリース事業をはじめ、さらに時代の流れで電気アイロンやラジオ、電気時計など新しい電化製品が登場すると、定額灯利用者（電灯だけを使用している小口利用者）のために安い料金設定にして（1か月300Wで50銭）、電化製品の大衆化と電気利用を進めたことにもあらわれている。さらに、電化製品が家庭に複数箇使用されるようになるにしたがい、神戸市では、定額灯と1kWいくらずで使用する従量制を組み合わせた料金システムを家庭用につくり、普及に努めた。電気局が関西配電株式会社へ統合した時に

は、8割が従量制に変わっていた。1kW14銭の電灯と1kW7銭の家庭電気を同一配線で利用できる神戸市の従量灯は一種の総合料金制で、市民にとって便利で経済的であり、ほかの同業者には見られないものであった。採算的には難しい小口利用者の便宜を図ることは、市営電気事業だからこそ可能になったことだった。

また、産業振興についても電気局は様々な寄与を行っていた。市内の造船業や製鋼業などの重工業や紡績、ゴム工業などの発展に伴い、電力需要を満たすための電力施設の拡充や技術革新につとめたほか、料金の割引などで産業育成を図った。その一例が市内ゴム工業の発展を助けるためにゴム工業組合員向けに高率の料金割引を行ったことで、大口利用者には別途特約料金を設定するなど工夫して安く電力を提供した。こうした優遇策によりゴム工業は発展し、現在も神戸の代表的工業となっている。産業育成を目的とした料金設定も市営であったからこそできた。

市電を中心にした軌道事業についても、受電や配電設備を電気事業と共用し、電車線、電線、電話線を配電電柱に添架できたこと、軌道照明や運輸事務所、車両工場などの電灯電力を事業用として随意に使用できたことなど、一体経営のメリットを享受してきた。さらに、昭和初期、バスやタクシーの登場で市電の乗客が減少してきた際に、数々の改良事業を実行して、名実ともにわが国最高峰の路面電車との評価を保持できたこと、市バス事業の開始の際、資金を自前で調達できたのは、電気事業の安定的な収益があつてこそのことであった。

神戸市電気局が電気事業を失った影響は甚大であった。

## 第4節 戦時下の市電

### ■戦時色強まる

昭和12（1937）年7月の盧溝橋事件以降、中国での戦線は拡大し、国内の戦時体制化も急速に進んだ。国民生活への影響は前述したとおりだが、地方公共団体にも戦争は様々な影響を及ぼした。1つは財政的な影響で、昭和12年には資金を軍需産業に集中させる「臨時資金調整法」の施行で、予算の抑制緊縮を余儀なくされ、地方債の起債が抑制されるようになって、地方財政は困窮化していった。予算や起債の抑制は年ごとに厳しくなるのに対して、物不足を反映して物価は上昇の一途だったのである。また各種の統制を地域で実行していくための事務、人や物資の動員に関する事務も地方公共団体が担い手となっていたので、事務量は激増した。昭和13（1938）年2月には、早々と兵事防空課が新設されており、市役所の体制が戦時対応になってきていることが知られる。そして、出征していく職員も増え、財政窮乏と人手不足に悩みつつ、市役所は戦時対応事務を処理して行かねばならなくなった。

市電事業においても、戦争の影響は少なくなかった。昭和7（1932）年頃から一時の不振か

ら立ち直って、輸送の快適化によるサービス向上を目標に、車両技術の強化、車両の近代化を進めていたことは前述したとおりである。車体カラーの統一（昭和8（1933）年）をはじめ、騒音除去のための弾性車輪の開発（昭和10（1935）年）、ロマンス・カーの建造（昭和10年）などの施策は、神戸市の市電に優れた路面電車という評価をもたらした。しかし、戦時体制化は、こうした一連の改良・改善のための取組みにブレーキをかけた。戦争が長引くにつれて顕在化した鉄や石炭などの資材の不足や、職員の出征による人員不足の進行によって、軌道の維持、車両の整備などにも支障が生じるようになり、車両や設備の改良のための研究と普及は停止を余儀なくされた。

### ■増える市電の乗客

バスや阪神電鉄、阪神国道電車などライバル路線の登場や不況で市電の乗客が減り、市電の時代は終わったと思われていたのだが、戦争で軍需産業が活況を呈してきたこと、さらに、ガソリンの消費規制でバス、タクシーが事業を縮小し始めたことから、市電の乗客数は増加し始めた。表「年度別市電運輸成績（昭和12年～16年）」を見ると、乗客数は昭和12（1937）年から年を追うごとに増え、加人数も多くなっていることがわかる。運賃収入も上がり、「市電の時代」が再来したかのようであった。

年度別市電運輸成績（昭和12年～16年）

種別 年度	営業 キロ程	運 転 車 数		運 転 キ ロ 数		乗 客 数	運 賃 収 入
		実 数	換 算	実 数	換 算		
昭和 12年	km	両	両	km	km	人	円 銭
	32.578	77,067	90,172	16,966,796	19,921,154	90,714,346	4,941,658.44
13年	32.578	72,260	85,333	15,642,409	18,494,005	93,167,747	5,068,150.26
14年	32.578	71,219	84,733	15,938,244	18,882,379	106,202,044	5,766,949.78
15年	33.343	71,350	84,493	16,140,936	18,972,208	124,025,639	6,730,079.08
16年	33.343	76,198	89,987	16,819,251	19,620,550	144,821,713	7,810,225.49

しかし、戦争遂行が最優先されるなか、昭和16（1941）年から車両の新規購入ができなくなり、神戸市電気局の保有車両数は昭和15（1940）年の299両をピークに減少し始めた。運転キロ数も昭和16年の46,081km（1日平均）から減少していった。そして、これまで、バスやタクシーを利用していただいた人々も、バス・タクシー事業の縮小を反映して、市電を利用するようになったので、大変混雑するようになった。

## ■市電路線延伸計画の中止

昭和4（1929）年に神戸市に合併された現在の灘区にあたる地域は、当時、住宅開発が進み、交通機関の整備が急がれていた。そこで市電と市バスを通し、あわせて市内交通体系の充実を図ったのが第4期線計画で、その内訳は以下のとおりであった。

### 1号線（海岸線）

生田区加納町6丁目から相生町5丁目までの2,884m

### 2号線（宇治川線）

生田区海岸通1丁目から西町35までの244m

### 3号線（鯉川線）

生田区弁天町25から相生町1丁目までの215m

### 4号線（石屋川線）

葺合区坂口通2丁目から灘区弓ノ木2丁目までの3,431m

以上の4線のうち、1～3号線に対しては昭和12（1937）年3月1日、4号線については昭和14（1939）年12月6日に敷設免許申請への免許がおりたが、実際に、着工に至ったのは、最も緊急性が高いとみなされた第4号線（石屋川線）のみだった。

同線は敷設免許がおりて3か月後の昭和15（1940）年8月に急いで着工したが、既に必要資材の中には入手困難になったものがあり、調

達担当者は資材入手に四方八方手を尽くし、翌16（1941）年1月に坂口通2丁目（上筒井）から原田通1丁目（原田）まで、昭和19（1944）年6月には原田通1丁目から將軍通までを完成、開通させた。しかし、残りの路線は戦況悪化により途中で断念せざるをえなかった。工事が再開されたのは戦後になってからで、將軍通から日尾町2丁目に至る工事は昭和24（1949）年7月に、日尾町2丁目から弓ノ木2丁目（石屋川）までが開通したのは、その4年後の昭和28（1953）年10月のことだった。

また、生田区三宮町1丁目（滝道）－同区加納町3丁目－葺合区熊内橋通1丁目に至る布引線の道路移設に伴う工事も、昭和17（1942）年に着手し、工事は橋梁部とその両端、車庫構内線の取付け部を残して進められたが、敗戦後、都市復興計画で変更になったため、未完成のまま打ち切りとなった。その後、昭和24年に建設省による布引橋梁の架設工事が完了し、同年7月15日に線路変更工事が実施された。

## ■市電料金改定と市バス市電共通切符発売

戦時体制下、市電の乗客は増え続け、日米開戦の年である昭和16（1941）年には市電利用者は年間1億4千万人を突破し、同18（1943）年には1億7,707万872人と、神戸市の市電の開始から廃止になるまでの54年間における乗客数最多記録をマークした。ガソリン不足でバス路線が大幅縮小される一方で、軍需産業に徴用される人々や動員される学徒などで乗客数が増加したのである。電気局は混雑緩和と消費電力節減のため、昭和16年2月からウィークデイの午前6時から9時、午後4時から7時までの通勤時間帯に、市電の「急行運転」を実施し、全停留所のうち39停留所をノンストップとした。さらに昭和17（1942）年9月21日から、毎日、急行運転を実施、運転時間も始発から午後8時までに延長、昭和18年2月6日からは毎日、終日に

わたって急行運転を行うようになった。

昭和18年6月には乗車料金の値上げがされ、均一料金6銭だったものが10銭へと、大幅値上げとなった。当時の神戸市の市電は乗客が殺到する状態で、財政的には値上げする必要性はなかったが、政府の値上げ方針にしたがわざるを得なかった。市民の負担が大幅に増えることを懸念した市会は、この料金改定案の審議にあたって設置した調査委員会が上京して政府の方針を質し、大幅値上げが「決戦下、戦力増強を図るために輸送力を増強することが目的」であり、この方針を受け入れるほかないことを確認したのち、料金改定を承認した。調査委員会の永江一夫委員長は、値上げについて「苦痛ニ感ズル」と述べていた。

新料金は全線均一の普通券が10銭（バス乗車券に代用）、乗継券5銭（バスからの乗継ぎ客用）となったが、神戸市交通局では市民の負担増を少しでも和らげるため、以下のように、割安な回数券や定期券の発行を行った。市電、市バスの普通券と回数券の共通化を図り、乗換えの際の割引率を50%に大幅にアップさせた。回数券は14枚で1円（割引率28.6%）、通学用回数券もあり、こちらは20枚1円（割引率50%）であった。乗継ぎ用の回数券もあり、30枚で1円（割引率66.6%）に設定された。

大正8（1919）年の設定以来、多くの勤労者に親しまれてきた早朝割引券は廃止され、通勤

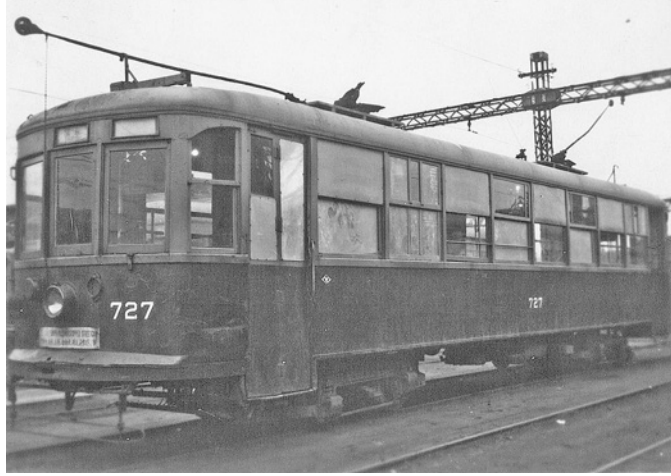
通学者のための定期券も発行されるようになった。その料金は一般で1か月3円50銭（割引率41.7%）、工具用は1か月3円（同50%）、通学用は2円50銭（同58.3%）と乗客に有利な価格設定となっていた。定期券の設定は、混雑する車内での料金収納業務を軽減し効率化する効果もあった。この後も、さらに乗車券取扱いの簡素化が要求されていたが、乗換券は昭和20（1945）年3月の空襲で大きな被害を被ったことを契機に廃止され、乗り切り制に変更された。

## ■ “非常時” の市電

表「年度別市電運輸成績（昭和16年～20年）」を見ると、乗客数が昭和16（1941）年から18（1943）年まで増えているのに対して、運転車数はそれほど増えていないこと、運転キロ数はむしろ減少していることがわかる。そして、昭和19（1944）年になると、運転車数が減少し、運転キロ数は前年度の3割も減っている。その割に乗客数は減っていないので、市電の混雑はひどくなる一方であった。乗客数を運転車数で除してみると、昭和16年が1,900人、同17（1942）年2,181人、同18年2,363人、同19年2,589人、同20（1945）年3,203人である。同じように昭和12（1937）年の数値を当てはめると1,177人、同14（1939）年1,491人となる。この数値を見ても、市電の混雑が著しいものだったことがわかる。満員の乗客を乗せての運行は、車両や架

年度別市電運輸成績（昭和16年～20年）

種別 年度	営業 キロ程	運 転 車 数		運 転 キ ロ 数		乗 客 数	運 賃 収 入
		実 数	換 算	実 数	換 算		
昭和 16年	km 33.343	両 76,198	両 89,987	km 16,819,251	km 19,620,550	人 144,821,713	円 銭 7,810,225.49
17年	33.343	74,237	88,228	16,093,176	18,784,367	161,946,475	8,716,367.29
18年	33.343	74,908	90,441	15,607,472	18,546,081	177,070,872	12,256,902.60
19年	34.569	61,691	74,302	10,282,845	12,237,871	159,751,238	11,300,852.90
20年	31.866	23,288	28,547	3,903,709	4,744,378	74,605,695	5,483,576.20



市電の窓ガラスが破損しても資材不足のためベニヤ板やブリキを張って風雨をしのいだ

線などの設備を傷め、そのことがさらに稼働車両数を減らして、混雑を倍加させるという悪循環となった。

しかし、車両工場関係でも職員の出征者は増える一方で、整備技術者は減った。乗客数の激増で輸送能力は限界に達しているにもかかわらず、国策によって満州国新京（現在の中国吉林省長春市）の新京交通株式会社へ400型市電3両を譲渡するなどの対応も行わねばならなかった。そして、昭和18年12月には長田車両工場が鉄道局監理工場に指定され、国家管理を受けることになった。

物資も人手も不足しているなか、車両整備も補修や修繕もままならない状況に追い込まれて実施されたのが、座席の半分以上を撤去して立ち席とし、定員増を図る、輸送力アップであった。男子職員の出征で欠員となった分は女子職員を採用し、彼女たちは車掌、運転手となって

働いた。

悪条件のもと、職員の努力で運行を維持してきた市電であったが、車両・物資の不足や人員不足などで、すべての路線を運行することが難しくなり、昭和19年6月、全面的な路線の編成替えを行って、重点輸送に切り替えていった。重点輸送とは市民のニーズではなく軍需工場の従業員を輸送することを市電の第一の任務として選択されたもので、短い距離の輸送を中心に本系統12路線、補足系統14路線で、各ターミナルから軍需工場の多い海岸沿いの地域に乗客を運んだ。市民本位の便利さはなくなり、立ち席の車両に乗客がぎっしりと積み込まれ、乗り切れない人たちが入口周辺に鈴なりになった市電が、戦争末期の神戸の街を走っていた。

#### 編成替えされた市電系統

系統	起 点	経 過 地	終 点	運 転 方 法
①	東 尻 池	和田岬、栄町、山手、上沢	東 尻 池	循 環
②	東 尻 池	上沢、山手、栄町、和田岬	東 尻 池	循 環
③	須 磨 駅 前	松原、栄町、山手、上沢	須 磨 駅 前	循 環
④	須 磨 駅 前	上沢、山手、栄町、松原	須 磨 駅 前	循 環
⑤	板 宿	松原、神戸駅前	大 倉 山	往 復
⑥	将 軍 通	加納町3、栄町、有馬道	兵 庫 駅 前	往 復
⑦	将 軍 通	栄町、上沢、大橋9	板 宿	往 復
⑧	三宮阪神前		税 関 前	往 復
⑨	脇 浜	栄町、上沢	東 尻 池	往 復
⑩	脇 浜	栄町、有馬道	平 野	往 復
⑪	平 野	有馬道	兵 庫 駅 前	往 復
⑫	柳 原	大仏前	築 島	往 復



## 第5節 戦時下の市バス

### ■ ガソリン統制と縮小する市バス事業

市バスの営業キロ数は昭和5（1930）年の創設時には46kmほどであったが、昭和13（1938）年始めには78kmになり、上半分がクリーム色、下半分をライトグリーンに塗られたバスが市内各地を走り回るようになった。

神戸市は坂の多い地形であるため、バス車両は運行地域によって、それぞれに適した車種を選ぶ必要があり、表「在籍車両状況（創業～昭和12年度末）」（61頁参照）にあるように、多車種の車両を有していた。昭和12（1937）年の時点では、シボレーが最も多く146台、ダイヤモンド40台、フォード35台、ホワイト15台、GMC12台、ダッジ3台、六甲2台の合計253台であった。翌13年にかけて設計、製作されたシボレー、フォード、トヨタの各車は、昭和10（1935）年製作の25人乗りから37人乗りへと大型化し、輸送力も大幅に向上していた。車両の上半分をクリーム色、下半分をライトグリーンにぬりわけた「ツートン・カラー」のバスが全市に路線を広げ親しまれていた。また、六甲山や再度山へ登るバスや市内名所を回る観光バスが運行されて人気を博していたことは前述のとおりで、バス事業は盛況をきわめ、業績は右肩上がりになっていた。まさに黄金期にあったバス事業にとり、昭和13年5月に始まったガソリンの配給制度は大打撃であった。

### ■ ガソリンの消費規制

昭和13（1938）年当時、月約7万ガロンのガソリンを使用していた市バスは、その配給量を30%に減らされ、さらに50%、70%へと、年とともに減らされていった。資源小国の日本は「ガ

戦時下の市バス営業状態

	営業キロ数 km	1日平均 運転キロ数 km	1日平均 乗車人数 人
昭和10年	69.610	28.822	40,988
昭和11年	69.773	31.319	46,162
昭和12年	78.483	31.294	48,688
昭和13年	62.014	20.747	43,104
昭和14年	56.962	18.436	46,994
昭和15年	55.972	15.364	46,828
昭和16年	39.036	9.056	35,079
昭和17年	42.853	5.500	31,331
昭和18年	29.851	2.323	19,582
昭和19年	24.283	1.455	10,725
昭和20年	24.283	461	3,484

ソリン一滴、血の一滴」というスローガンのもと、戦争続行のため軍事使用を最優先し、公共交通用のガソリンといえども、削減を免れなかったのである。電気局では、ガソリンの減少分をカバーする代用燃料の使用・開発と、バス運行路線の一部縮小で運行を維持する努力が開始された。

表「戦時下の市バス営業状態」によると、1日あたりの運転キロ数では、昭和12（1937）年は31,294kmだったが、翌13年は20,747km、その後も1年ごとに大幅減少している。乗客数も、市電の乗客増加とは対照的に、12年が1日平均48,688人、13年が43,104人で、その後も減り続けている。しかし、運転キロ数の減少より乗客数の減少が緩やかになっており、このことは、わずかに運行している市バスに多くの乗客が乗り、大混雑していたことを示している。

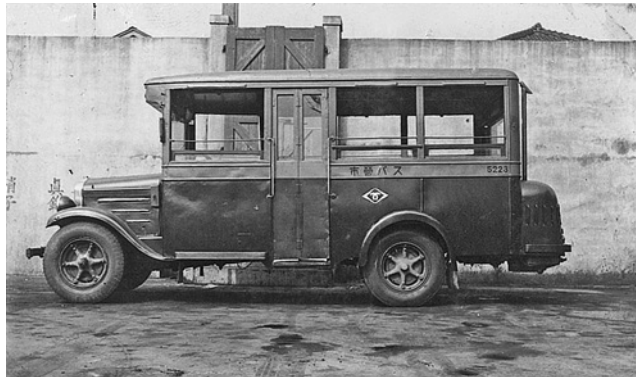
また、昭和16（1941）年の運転キロ数が前年比6割弱に減っているが、これは、同年9月にガソリン使用が全面禁止になったことの反映である。その後は運転キロ数の減り方が著しい。

## ■ 代用燃料装置搭載車による市バスの運行

運行を維持するにはガソリン以外の燃料の使用を模索するほかなく、電気局は代用燃料と、代用燃料で稼働する車両の開発に力を入れた。

電気局は地形のバラエティーに富む神戸市に適合させるべく、それぞれ車種を使い分けていたため、多車種を用いており、在籍車両のほとんどがアメリカ製であった。

電気局は昭和12（1937）年9月に神戸製鋼所



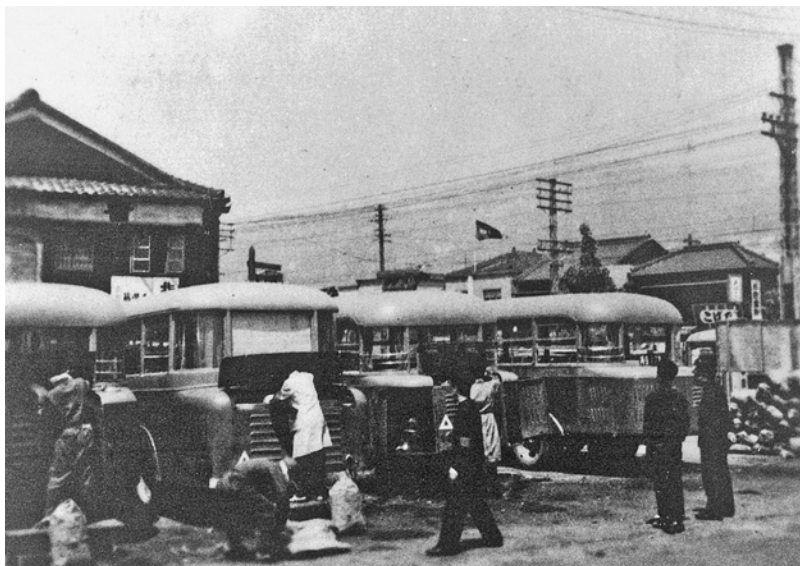
発生炉を取り付けた  
シボレー車  
(昭和13（1938）年)



陸式自工型ガス発生炉取付車（新バス）



陸式川崎型ガス発生炉取付車（新バス）

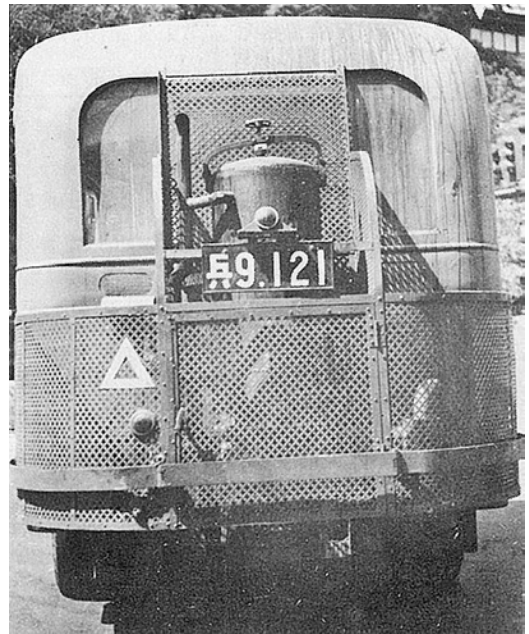


代  
燃  
車  
の  
出  
庫  
準  
備

が製作したディーゼル機関を、当時的高级車両ホワイト社製バスに取り付け、好成績を得た。そして、翌13（1938）年には木炭を燃料に使った木炭車の使用を開始し、愛国式木炭ガス発生炉をシボレー社製バス2両に搭載し、続いて大阪バス式木炭ガス発生炉を2基、フォード社製バスに搭載した。こちらは故障が多く、乗客を乗せるのは困難であった。とはいえ、ガソリン不足のため代用燃料搭載車に頼るほかなく、電気局は昭和13年度中に、愛国式木炭車23両、大阪バス式木炭車2両の運行を開始し、その一方で代燃車の製作と改良に力を入れた。

ガソリン車に比較してもそれほど劣らない性能を発揮できるバス車両が完成したのは昭和14（1939）年のことであった。この代燃車は他都市のものよりも性能が優れていたようで、急な坂道を満員の乗客を乗せて走る木炭バスの姿に、他都市から来たバス関係者は驚いたという。性能に自信を持った電気局はバス車両の代燃車への転換を進め、愛国式木炭ガス発生炉を105基購入した。そして、冬に木炭が入手困難になる場合に備えて薪を燃料にする代燃車の採用も計画し、陸式自工型ガス発生炉を2基、ついで陸式川崎型ガス発生炉20基、陸式薪型ガス発生炉4基、計26基を新たに導入して車両に取り付けた。

代用燃料装置搭載車両数は表のとおりである。コーライトというのは、石炭を低温乾溜させてできる半生コークスのことで、無煙で火力が強い物質で、コーライトまたは石炭を燃やしてコーライトガス、石炭ガスを発生させる装置が作られた。そして、シボレー12両、フォード10両、トヨタ3両、ダイヤモンド5両にコーライトガス発生装置が、トヨタ2両、ニッサン3両に石炭ガス発生装置が設置され代燃車はあらゆる車種に装備された。国産車は外国からの輸入が禁止されたため、昭和13年からトヨタ、同15（1940）年からニッサンが輸入車の代わりに



大きなカマを背に……（陸式薪車・昭和14（1939）年製造）

#### 代用燃料装置搭載車両数

年度	種別 在籍 車両数	木炭	コー ライト	薪	石炭
昭和13年	250	25			5
昭和14年	222	126		2	17
昭和15年	217	129		23	69
昭和16年	232	121	30	21	5
昭和17年	200	129	25		17
昭和18年	200	89	20		69
昭和19年	200	104	22		52
昭和20年	125	48	17		64

導入されるようになったが、性能は輸入車より劣り、自動車技術の彼我の差を見せつけられたのだった。

所有するバス車両の半分が代用燃料装置搭載車に改造され、ガソリン不足の中での運行を維持したわけだが、代燃車での走行は、連続運転可能距離が5 km程度であったため、長距離の路線には向かなかった。また、発生炉からガスが出て走行可能になるまで1時間ほどかかるので、従業員の負担は大きく、しかも、パワーが劣るため、急な坂道の走行ができないなどの問題があった。また、走行している間中、高熱を

発生するため装置の寿命は短かった。

## ■ ガソリン使用全面停止とバス路線の縮小

ガソリン消費規制への対応として、電気局は一部の事業縮小に着手した。昭和11（1936）年の市バスは、系統数21、総系統長161.152kmだったが、徐々に縮小がされていった。昭和13（1938）年5月に実施された第1次事業縮小にあたっては、市電との並行路線、運行回数制限、営業時間短縮の3つの点から勘案して、全面休止にしたのが6系統、起点・終点を変更して一部休止させたのが7系統であった。継続運行している路線でも、運行回数の減少、営業時間の短縮が実施された。その後、代燃車開発と乗務員の努力により大型代用燃料車両の運転が可能になったことから、休止路線のうち、長田町8丁目－名倉小学校前、丸山－檜川間など一部路線の運転再開が図られたが、昭和16（1941）年9月1日のガソリン使用の全面停止により、急こう配を走る山の手の路線はほとんど休止となった。代燃車では急坂をのぼることができなかったからである。

その後も路線の縮小は続いた。表「営業路線・休止路線推移表」をみると営業路線の縮小は目を覆うばかりである。昭和19（1944）年6月、市電が原田－將軍通間の延長運転を開始し

営業路線・休止路線推移表

年 度	免 許 路線長	営 業 路線長	休 止 路線長	未開業 路線長
	km	km	km	km
昭和14年	86.868	56.962	28.491	1.415
昭和15年	86.868	55.972	29.481	1.415
昭和16年	86.868	39.036	46.417	1.415
昭和17年	103.157	42.853	60.164	0.140
昭和18年	103.844	29.851	73.853	0.140
昭和19年	104.443	24.283	80.020	0.140
昭和20年 8月	104.443	10.640	93.663	0.140

たのに伴い、並行のバス路線を休止しているが、神戸市交通局では、市電の並行路線がある路線を休止して、その分の輸送力をほかへ回すかたちで、市民の移動の利便の確保を図り、できる限り運行を維持していた。しかし、戦局悪化に伴い物不足が深刻化するにしたがって、並行路線がないところでも休止するようになった。神戸市交通局では八方手を尽くして資材調達に走ったが、代用燃料であった木炭や薪も必要量の確保が難しくなり、タイヤ、オイル、バッテリーなど各種車両部品の補給もなくなり、バスを動かせなくなっていった。市電と同様に人手不足も深刻さを増していった。

往時は166両が運行されていた市バスであったが、昭和19年、稼働しているバス車両は18両だけ、敗戦時には、わずかに2両という状態に陥っていた。

## 第6節 神明バスの買収

### ■ 市営バスのライバル、神明バス

神戸市電気局は市内のバス路線はすべて市営一元化すべきだとの基本方針で、バス事業開始前から営業していた民営バス会社の路線買収を行ってきたが、唯一、神明自動車株式会社のみ買収できずにいた（第3章第5節）。それは、神明自動車株式会社（通称「神明バス」）が、神戸市内公営一元化に対抗して宇治川電気株式会社が創立したバス会社だったからである。

神明バスは湊川－明石駅前間のバス路線の免許を得て昭和4（1929）年11月から営業を開始した。昭和6（1931）年には神港タクシー（神戸市で一番早くバス事業認可を得た神戸市街自動車の後身）を吸収して、神港タクシーが持つ



湊川公園西口の西南角にあった神明バスのりば

ていた路線免許を加え、営業域を神戸市中心部へ拡大した。明石－須磨駅前－長田交差点－湊川公園－新開地－有馬道－平野－加納町3丁目－上筒井－三宮駅前－滝道－神戸駅前といった、最も利用者の多い場所をつないでいる神明バスは市営バスのライバルであり、それだけに、神戸市としても買収意欲をずっと持ち続けたのだった。

また、神戸市にとり神明バスを買収することは、市営交通一元化方針に加えて利用者のメリットも小さくなかったからでもあった。当時の資料によると、メリットは以下のとおりである（原文片仮名）。

- ① 沿線の交通利便を増大し、料金を軽減す
- ② 市内路面交通系統を単純化し、乗車料金及び乗換制度を単純にして市民の利用に安易感を与ふ
- ③ 資材人員の利用高能率化
- ④ 市内路面交通機関の整備拡充に便す

この資料は続けて、将来的に買収の価値は大きいのが、神明バスとの交渉が不調に終わり監督官庁の手で統合が強制的にされる場合、神明バス側の抵抗策が出されると、市営交通と市民にとり禍根を残すことになるとも記していた。予想どおり、買収交渉は難航した。

## ■神明バスの買収交渉

戦時体制が構築されていくなか、電力会社の

国策会社への統合がされたように、地方新聞は一県一紙に、地方銀行も一県一行になるなど、各業界で会社の統合が進んだ。交通業界も同様で、昭和13（1938）年8月に「陸上交通事業調整法」が施行され、鉄道、軌道、自動車運輸業において「調整」が進められることになった。その意図することは、乱立して過当競争状態にある交通事業を国家意志のもとに統制して公益事業本来の面目を発揮させるというものであったが、具体的には、主に大都市における交通機関乱立状態を統制するための法であった。鉄道、軌道、自動車運輸業のほか勅令で指定される事業が、「調整」の対象とされ、タクシーもその中に包含された。法律では、会社の合併・設立に関する同法に基づく勧告・命令は鉄道大臣が交通事業調整委員会の決定によって行うことになっていたが、委員会の会長は総理大臣、副会長が鉄道大臣と内務大臣、委員は貴族院議員と衆議院議員、学識経験者に調整事業体のある地方有力者で、政府の意向に沿うものであった。

昭和15（1940）年1月に強力な「陸運統制令」が交付されて、バス事業の統合がさらに進み、昭和17（1942）年までに東京市では8社、12機関を吸収、大阪市でも大阪乗合自動車（青バス）を吸収したほか、全国で事業者の吸収合併が進んだ。しかし、神戸市と神明バスとの交渉はなかなか進捗しなかった。神明バス側は明石－須磨－西代－兵庫間と、水木通10丁目－大開通－

新開地間の路線は譲らないと主張し、全路線の譲渡を主張する神戸市側と真っ向から対立した。

こうした状況のもと、政府が両者の間に入ってきた。鉄道省から「自主的な統合を」という強い勧奨がされて、昭和17年7月、神戸市・神明バス・鉄道省の3者会談が開かれ、鉄道省が神明バスの資産評価を行うこと、神明バスの有形財産の評価額と路線譲渡範囲について鉄道省に一任する形で買収交渉がされることになった。神明バスが神戸市に買収される点については神明バス自身、諒解せざるを得ない状況になっていたが、買収価格については、双方が自らに有利な資産算定方法による評価を主張して譲らず、金額は倍ほど開いており(神戸市側は75万2,161円、神明バス側は145万円)、両者の自主交渉は数日で暗礁に乗り上げた。

神戸市は7月14日に鉄道大臣に対して「陸上交通事業調整法」に基づく調停を依頼し、そのわずか10日後の7月24日、鉄道大臣から①須磨-明石間以外の路線を譲渡すること ②譲り受け価格は78万3,000円とすること ③事業譲渡に伴い譲渡すべき機械や貯蔵物品などの価格は別途決定するという調停案が示された。神戸市の主張していた神明バス評価価格は75万2,161円だったので、ほぼ神戸市の主張が認められたといえる。戦時下、政府の命令は絶対的で、それからわずか4日後の7月28日、両社の間に契約が成立し、神明バスは神戸市交通局(昭和17年5月19日に神戸市電気局から改称)に買収された。

### ■ 市内バス交通の一元化達成

神明バス買収は昭和17(1942)年12月21日の市会の同意を得て、翌22日、鉄道大臣にあてて「譲渡許可申請書」が提出され、翌18(1943)年1月13日に許可され、同17日に買収が完了した。これにより神明バスの路線、33.31kmが市営バスに吸収されたが、燃料・資材の不足で、

このうち半分の15.42kmは運転休止のままになり、新開地-西代間など一部のみ運転がされた。神戸市が神明バスから譲渡された資産内容は以下のとおりである。

営業設備	本社・営業所・車庫など建物 (2万4,316円) 電話設備(3,679円)
自動車車両	128台(46万3,300円)
路線営業権	須磨以東の路線33.31kmの営業権(26万6,877円)
有価証券	日本ガス用木炭株式会社株式 など(95万94円)
引継従業員	職員18人、運転手57人、 車掌46人、その他24人、 計145人

神明バスから受け継いだバス車両128台は老朽車ばかりで市営バスの戦力にはならなかった。しかし、長年、叶わなかった神明バスの買収が、戦時下という特殊な環境のもとに実現したことは大きかった。神明バスが持っていた神戸市中心部の路線を手に入れ、市内バス交通の一元化ができたことは、戦後の市バスの発展をもたらした。

## 第7節 神戸大空襲と市電・市バス

### ■ 激しい空襲に見舞われた神戸市

国際的貿易港として物流の中心的地位を占め、川崎造船所や三井造船所などの日本有数の軍需工場やその関連工場が多数存在している神戸市はアメリカ軍の執拗な爆撃ターゲットになった。

神戸市では、昭和17(1942)年の最初の空襲から敗戦までの間に、合計83日、128回の空襲



戦闘帽にアゴ紐をかけた  
女子電車乗務員  
(昭和18 (1943) 年)

があったと言われているが、そのうち125回が、昭和20 (1945) 年1月3日から8月15日までの224日間に行われた。1か月あたりの空襲回数では昭和20年の2月と7月が27回で最多で、毎日のように空襲があった。

神戸市の空襲による被害は、旧神戸市域において、死者6,235人、重軽傷者1万5,343人、被災戸数12万3,547戸、罹災者数47万820人であった。神戸市の人口千人あたりの死傷者数は47.4人で、東京の42.9人を抜き、同じく大規模空襲に見舞われ続けた5大都市（東京・大阪・名古屋・横浜・神戸）の中で最も多くの人的犠牲が出たことになる。神戸市を焼け野原にした128回の空襲の中で、2月4日、3月17日、5月11日、6月5日の4回の空襲は規模が大きく、多数の犠牲者と多大な被害を出している。以下、それぞれの被災状況について述べる。

### ■ ドゥリットル空襲

真珠湾攻撃からわずか4か月後の昭和17 (1942) 年4月18日、空母ホーネットからドゥリットル中佐指揮のB25爆撃機16機による本土への初爆撃が実行され、東京、川崎、横浜、横須賀、名古屋、四日市などとともに神戸も空襲された。戦勝気分が覚めない時期の突然の空爆であり、神戸市では空襲警報が発令されたが、既にそのときには、爆撃機が上空を旋回し、兵庫区中央市場付近7町内（西出町、鍛冶屋町、

島上町、船大工町、切戸町、宮前町、川崎町）に2kg焼夷弾が投下されていた。この爆撃で市の従業員が1名、焼夷弾の直撃を受けて死亡した。神戸市交通局の施設や車両は無事であったが、日本軍の防空網をかいくぐって空襲されたことは、軍当局や政府は無論のこと、国民にも衝撃であった。

### ■ B29爆撃機による空襲の始まり

日本への本格的空襲は、アメリカ軍が昭和19 (1944) 年7月にサイパン島を攻略、同年9月にグアム、テニアン両島を支配下に収めて、B29爆撃機による日本本土の爆撃が可能になったことに始まる。最初の本土への破壊的な空襲は、同年11月24日の東京・名古屋・大阪に対して行われた。神戸市には、その年の暮れにB29が偵察飛行を行って工場地帯などの写真撮影をしたのち、翌20 (1945) 年1月3日に空襲が行われた。この日の空襲は90機のB29爆撃機によるもので、主力が名古屋を空襲し、そのほかは浜松、そして大阪、神戸に襲来して爆撃を行った。神戸に飛来したB29は1機だったが、神戸港埠頭地区と停泊中の艦船、神戸・湊東両区が狙われて、2.7kgの焼夷弾約50個が投下された。

お正月の空襲から半月後の1月19日には、明石市の川崎航空機明石工場に対して1トン爆弾を含む531個の爆弾が投下され、隣接する伊川谷村と玉津村（現在神戸市垂水区）にも被害が

神戸市における空襲被害状況

地 域		旧 市 街 地 (各区) (20.2.6~20.8.6) (注1)									
区 分		灘	葺 合	神 戸	湊 東	湊	兵 庫	林 田	須 磨	合 計	
人的被害 (人)	死 者	808	1,134	58	433	122	1,250	53	912	6,235	
	重 傷 者	459	238	39	3	84	4,227	419	1,105	7,007	
	軽 傷 者	611	1,067	81	7	—	2,342	898	2,025	8,336	
	小 計	1,878	2,439	178	443	206	7,819	1,370	4,042	21,578	
物的被害	全 焼	住 宅	18,068	21,759	2,327	9,793	3,694	23,699	13,897	13,444	121,644
		非住宅	—	463	319	61	—	—	21	163	1,027
		工 場	—	219	3	7	1	536	78	32	876
		小 計	18,068	22,441	2,649	9,861	3,695	24,235	13,996	13,639	123,547
	全 壊	住 宅	1,189	—	81	2	9	13	180	154	1,651
		非住宅	—	—	2	—	—	—	2	—	5
		工 場	—	—	—	—	—	—	—	6	6
		小 計	1,189	—	83	2	9	13	182	160	1,662
	半 焼	住 宅	49	142	23	—	78	7	488	239	1,056
		非住宅	—	—	7	2	—	—	—	10	19
		工 場	—	3	—	3	—	—	37	1	39
		小 計	49	145	30	5	78	7	525	250	1,114
半 壊	住 宅	1,329	42	77	44	—	19	225	56	1,844	
	非住宅	—	—	17	—	—	—	—	—	21	
	工 場	—	—	—	—	—	—	—	56	1	
	小 計	1,329	42	94	44	—	19	225	112	1,866	
罹災者数(人)		74,102	81,360	8,911	35,304	13,076	98,294	49,635	62,424	470,820	

地 域		現 東 灘 区 (注2)				現 西 区 (一部) (注3)					
区 分		御影町	魚崎町	本庄村	住吉村	本山村	玉津村	伊川谷村	樋谷村	岩岡村	
人的被害 (人)	死 者	442	108	436	59	143	60	7	—	6,235	
	重 傷 者	416	236	225	511	194	30	5	—	—	
	軽 傷 者	—	—	—	—	—	46	5	3	—	
	小 計	858	344	661	570	337	136	17	3	6,235	
物的被害	全 焼	住 宅	3,169	1,000	1,584	2,651	2,169	297	1	—	—
		非住宅									
		工 場									
		小 計									
	全 壊	住 宅	502	110	447	44	336	116	25	—	2
		非住宅									
		工 場									
		小 計									
	半 焼	住 宅	24	106	40	44	336	13	—	—	—
		非住宅									
		工 場									
		小 計									
半 壊	住 宅	525	109	325	44	336	137	43	18	9	
	非住宅										
	工 場										
	小 計										
罹災者数(人)		15,740	5,740	15,656	13,286	6,714	2,614	112	96	80	

(注1) 資料：建設省編『戦災復興誌』第10巻、合計欄には行政区の不明のものも含む。須磨区の中に垂水区も含む。

(注2) 資料：『復興誌』。

(注3) 資料：『明石警察資料』『明石市史』。西区については、判明するもののみで、玉津村の場合は「事務報告」には死者77人、重軽傷者81人、罹災者3,608人、伊川谷村については『神戸市史第三集』には死者6人、重軽傷者5人、罹災者130人とある。

出典：『新修神戸市史 歴史編Ⅳ 近代・現代』



及んで、25人が亡くなった（明石市では322人の死者）。神戸市の税関輸出事務所が焼夷弾攻撃を受けて犠牲者が出たが、これが神戸市が体験した最初の破壊的空襲であった。

## ■ 2月4日の空襲

2月4日の空襲は、午後2時と同9時22分の2回行われた。第一波は2時間余りの間に爆弾50個、焼夷弾3,696個を投下して、兵庫区の工場地帯と民家を爆撃し、川崎・三菱の両造船所に打撃をあたえた。民家は1,800戸以上が消失し、犠牲者は26人、被災者は5,800人にのぼった。

この空襲は、それまで軍需工場や軍事施設などを狙って爆撃する、戦力減殺を目的とした空襲から、焼夷弾による市街地への無差別爆撃へと転換する「テスト爆撃」の意味を持っていたといわれる。市街地の無差別爆撃は、一般市民の殺戮と生活の破壊を伴う。日本人に戦意喪失させる方法として多数の市民の犠牲を出すことが選択されていたわけで、神戸市がそうした爆撃のテストケースにされたのは、軍事的重要性に加えて、海に山が迫り、東西に市街地が長いという地理的特徴がテストに適していると考えられたためだった。

2月4日以後、空襲は連日のように行われるようになった。2月6日の空襲では、灘・神戸・湊東区に爆弾が110個、焼夷弾14個が投下され、死者14人、負傷者30人、家屋の全半壊144戸、被災者241人を出した。市役所にも2個の爆弾と焼夷弾が落ちて一部が焼けた。2月8日にも葺合・灘区への空襲が行われた。2月の神戸市への空襲回数は27回に及び、市民は「空の定期便」と呼んだという。

## ■ 3月17日の空襲

B29による無差別爆撃は、3月になるとその規模を拡大させた。3月10日、下町を中心に8万人を超える死者を出した「東京大空襲」があっ

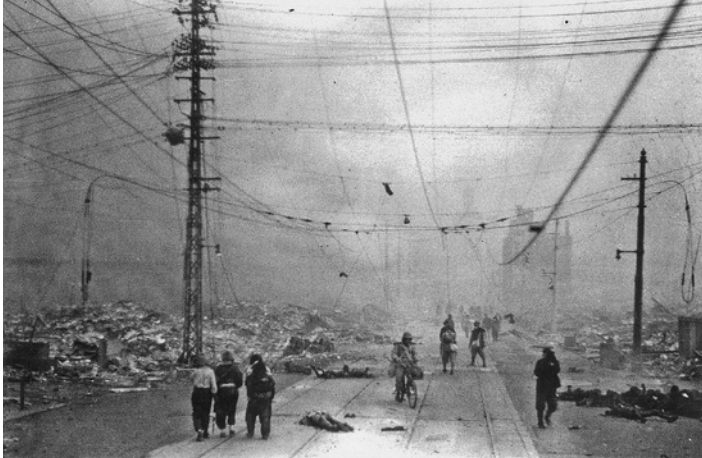
たが、神戸市においても、3月17日午前2時5分から3時間余りの間に、油脂エレクトロン焼夷弾が3万3,952個（神戸区と須磨区に投下された数のみで）投下されて、兵庫区、林田区、葺合区を中心とする神戸市の西半分が破壊され、死者2,700余人、重軽傷者6,200余人、全焼全壊家屋6万8,000余戸、延焼半壊約6,000戸、罹災者23万6,106人という傷ましい被害が出た。

夜間の空襲は照明弾の投下で始まる。3月17日未明、昼のように明るくなった神戸の市街地上空を60~70機ものB29が、最初は高射砲などの攻撃を警戒して高度7,000mの上空から、後半は2,000~3,000mの低空から6ポンド油脂焼夷弾、エレクトロン焼夷弾、小型爆弾を投下し続けた。焼夷弾はザアッという音とともに雨のように降り注ぎ、B29が通ったあとにはたちまち火の帯が広がっていった。

木造家屋は燃えやすいので、被害を大きくするために乾燥して風の強い日が選ばれていたという。3月17日も霰を伴う北風が吹く日であった。上空を飛び回るB29に向けて高射砲が射たれ、防空戦闘機の攻撃で海上に墜落するB29の姿も見られたという。そして、地上では地獄絵の世界が広がっていた。湊川神社横の側溝には炎を避けて逃げ込んだ多くの人々の死体、兵庫区大輪田橋付近では火に追われ、運河の中で命を断った人たち、新開地では鉄筋の劇場に避難した多くの人たちが吹き込む火災と熱気のため死んでいった。この無差別・絨毯爆撃による被害はほとんど全区に及んだ。神戸・須磨区の2区だけで投下された爆弾は327個、焼夷弾は3万3,625個という恐ろしいほどの物量であった。葺合・湊東・兵庫の各区役所の建物も消失し、県庁・神戸地方裁判所も焼けたが、市役所庁舎は戦災を免れた。

## ■ 6月5日の空襲

3月17日の空襲後も、5月11日に川西航空機



爆撃の合間を縫い市民は肉親を求めて町をさまよった（兵庫県庁付近）

甲南製作所（のちの新明和工業）への大空襲など空襲が続き、灘区役所へは直撃弾を受けて33人の職員が殉職した。また、機雷投下による海面封鎖も開始された。

そして、6月5日には、阪神間が今までの規模を凌駕する大規模空襲に見舞われた。B29爆撃機350機が西は垂水区から東は西宮までの広範囲にわたって夥しい焼夷弾と爆弾を投下し、神戸市全域は黒煙と猛火に包まれた。この空襲で、3月の空襲で焼かれた神戸市の西半分が続いて、東半分が焦土と化して、神戸市全体が焼け野原となってしまった。六甲山頂でさえ、爆弾十数個、焼夷弾3,000個以上が投下されており、爆撃の猛烈さを物語っている。火災による黒煙で、税関屋上から国鉄のガードがやっと見える程度、六甲山頂では白昼、懐中電灯をつけて歩かねばならないほどの暗さだったという。中央電話局市外局も消失したため、被災状況を市外に伝えるのに伝書鳩が使われたという話が残っている。市長公室、布引美術館も焼け、これまでの空襲で焼け残っていた生田・長田・須磨の区役所も消失して、これで市内全区の役所が消失した。

爆撃を迎え撃つ防空戦闘機隊と高射砲隊が30機を撃墜し、65機を撃破したと当時は伝えられたが、山田村や須磨、妙法寺川尻、第6突堤などにB29が墜落した。

6月5日の空襲の被害は、3月17日の空襲を上回り、死者3,184人、重軽傷者5,824人、建物

の全焼・全壊5万5,368戸、罹災者数は21万3,033人であった。投下された焼夷弾は3,000t、3月10日の東京大空襲で投下された焼夷弾の1,667tの倍近い量が投下された。

その後、全国の地方都市が爆撃に見舞われるなか、全市が焼け跡となった神戸市にも小規模な空襲が続き、6月には10回、7月は20回を数えた。8月も12回の空襲があり、最後の空襲は敗戦の前日にあたる8月14日であった。市民は焼け跡の中で、あるいは疎開した先で、敗戦の日を迎えた。

## ■空襲下市電の被害と復旧活動

3月17日の大規模空襲で市電・市バスに初めて被害が出た。鉄道局監理工場となっていた長田工場が全焼し、200型四輪客車8両をはじめ300型4輪客車など23両が、路線上や長田工場内で全焼し、単車5両、ボギー車1両が半焼した。

空襲が終わった直後の早朝、市電は全線運転不能に陥ったが、全職員が総出で市電路線整備と架線整備に不眠不休で取り組んだ結果、翌18日には加納町－將軍通間が復旧し、23日には尻池－板宿間、24日には大橋町－須磨間も復旧した。そして、空襲から17日後の4月3日には、阪神前－柴町3丁目が復旧して、全線運転ができるようになった。市電の開通は焼け跡に暮らす市民の生活を大きく支えた。

全市を一面の焼け野原に変えた6月5日の空



昭和20（1945）年3月17日 悪夢のような一夜が明ければ港まで一望のガレキの荒野と化していた（大倉山から湊川神社方面を望む）

襲で、神戸市交通局も大きく被災した。須磨・布引・春日野の3車庫が焼失し、市電車両も、400型4輪客車30両、500型ボギー車22両、700型ボギー車18両など98両が全焼、単車11両、ボギー車5両が半焼するなど、3月の空襲を上回る被害を被った。軌道も破碎され、架線のほとんどは切断されて全線不通となった。

混乱の中で一刻も早い復旧のために懸命の努力が払われ、その日のうちに東尻池-五番町間の運行を復旧させた。当時の架線には、銅が使用禁止だったため鋼鉄線を使っていたが、これが復旧を困難にし、架線修理に軍隊も出動して早期復旧が図られた。そして、6月30日に平野線、7月2日には山手線が加納町交差点まで開通、7月26日には加納町から三宮間、8月1日には脇浜線が開通し、50%が復旧したところで8月15日の敗戦を迎えた。

敗戦時の市電の運転休止は2.703km、運転路線は戦前の91%にあたる29.16km、運転車両数は同23%の41両、1日平均乗客数は同28%の12万935人だった。神戸市交通局が所有していた282両のうち121両が全焼し、22両が半焼したので、車両数は半減したことになる。焼けなかった車両も部品不足や整備不良で故障が続出したうえ、軌道の被害も著しいものであった。

## ■市バスの被害

市バスは前述したように、燃料の欠乏と部品

の不足などで路線の縮小が続いたうえに、実際に稼働できる車両は昭和19（1944）年の段階で18両（在籍車両数は木炭車89両、コーライト車20両、石炭車69両、計178両であった）と少なかったため、市バスが被った被害は、度重なる空襲にもかかわらず軽微であった。3月17日の空襲の際は、バスやトラックで、三宮-海岸通-神戸駅前-中之島-東尻池-山手-県庁前-三宮と、東尻池-中之島-笠松-金平町-東尻池の循環路線、東尻池-須磨間の折り返し運転を罹災者専用無料で実施した。

しかし、6月5日の空襲では、道路復旧が遅れたことと、被災が全市に広がったため、運行再開は2か月後の8月1日になってから、ようやく加納町3丁目-原田間が開通し、わずか2台のバスで運行するという惨憺たる有様であった。多くの人々が家を焼かれ、縁故を頼って市外へ去り、神戸市の人口は激減していた。

市バスに幸いしたのは、東尻池と灘の車庫と工場が被災しなかったことである。連合軍が神戸に進駐して、東尻池の施設が接収を受けた際は、兵庫区正慶町に臨時車両置場を設けて車両を移し、接収されなかった一部の機械設備を灘工場へ移し、翌21（1946）年末には長田北町1丁目に北町車庫を新設して、市バス復活に向けた苦闘の日々を送ることになった。

交通事業の戦災状況

施設名		戦災程度		戦災前
		数量	被害額	
建物		35か所、7,344坪	6,650,600円	65か所、1万7,131坪
軌道		松原跨線橋ほか 9か所、562m	86,523円	34,569km
電気施設	電車線	27.5km	281,446円	34,569km（亘長）
	饋電線	46回線 延長 70.8km	582,000円	54回線延長 224.1km
車両	市電	全焼121両、半焼22両 （ほかに貨物6両全焼）	23,200,000円	282両
	市バス	全焼25両、半焼4両 （ほかに雑自動車6両焼損）	1,762,860円	200両
機械設備	電話	40台	1,971,070円	137台
	電動工作器	80台		80台
	熔接器	1台		5台
	信号保安設備	25か所		42か所
	軌道照明	2,000灯		2,400灯
物品		資材倉庫全焼のため 運輸事業用資材全焼	1,838,359円	備品その他 3,800,000円

備考：被害額は戦災時の見積