

## 第3章

# 市電・電気事業の発展と課題

### 第1節

## 買電量の増加と 全市域にわたる電気供給

### ■ 大手電力会社の売電攻勢と日本電力 の神戸市進出

市営開始時、9万4,361口だった電灯契約は、10年後には13万9,160口と増加し、電灯数も26万2,294灯から62万7,141灯へ、契約者あたりの電灯数は2.7灯から4.5灯へと増加した。電灯のない家はほとんどないくらいに普及し、各部屋に電灯がある生活が、わずか10年ほどの間に当

たり前になってきたことがわかる。市街地には街灯が灯り、盛り場にネオンサインがまたたく街の風景も、ごく当たり前のことになった。

産業用電力も市営化当時、契約口数1,197、据え付け電動機1,465台、馬力数8,297馬力だったが、その10年後は各々4,597口、5,447台、4万5,681馬力と、電灯の伸びを凌駕する増え方であった。

しかし、電力需要の急増に対して市営発電量の増強が追いつかず、神戸市では大正12（1923）年より宇治川電気から本格的に受電を始め、購入する電力量は増加の一途をたどった。昭和2（1927）年には自家発電量を購入電量が上回るまでになった。

電気局が受電を開始したのと同じ頃、日本電

電力供給の恩恵を受ける市街地風景－①



ヨーロッパ調の街灯が美しく並ぶ臨海国道（今はフラワーロードと名を変えた）

力株式会社が神戸市内への100馬力以上の電力供給権を獲得し、大口需要者向けに働きかけを開始した。日本電力は大正8（1919）年に宇治川電気の林安繁と大阪郵船の山岡順太郎が、まだ電源開発がされていなかった北陸地方にダムを作って水力発電し、高圧電線で近畿圏へ送電することを目論んで設立した会社である。第一次大戦を契機として諸工業の電力需要が急速に高まるとの思惑で多くの電力会社が生まれ、発電量が増えたが、大戦終結後の不景気で電力需要が落ち込んだため電力が余った。各電力会社

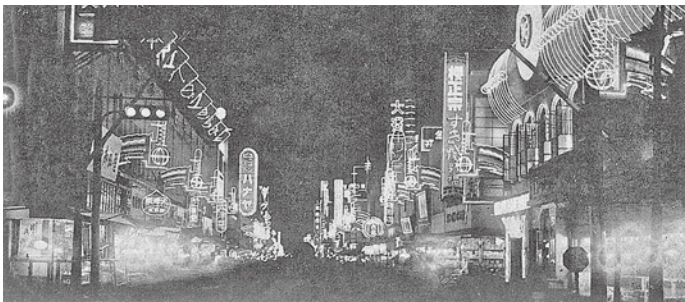
は供給先を求めて争奪戦を繰り返すようになっていた。

この「電力合戦」の口火を切ったのが宇治川電力と日本電力の間の争奪戦だった。日本電力は宇治川電気関係者が中心になって作った会社で、当初は宇治川電気に売電していたが、名古屋の大同電力が大阪へ進出してきたことから、大阪を本拠とする宇治川電気は危機感を持ち、日本電力との契約を反故にして大同電力と電力購入契約を結んだ。窮地に陥った日本電力は京阪神の電力需要者をターゲットに積極的に関西

### 電力供給の恩恵を受ける市街地風景－②



海上から見たビル街の電飾 市草山・イカリ山も遠望される（神戸港）



ネオンの海……（湊川新開地）



街灯も商店街は一段と華やか（トアロード）



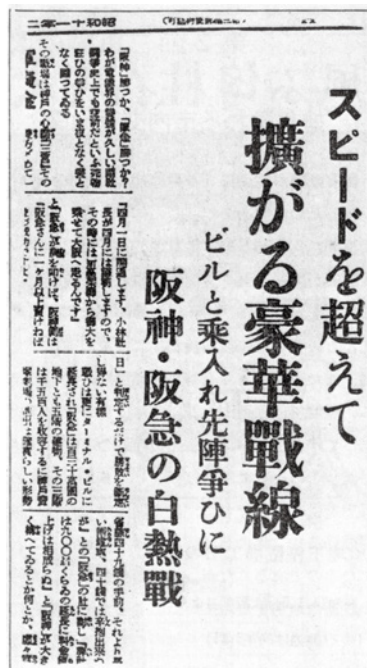
灘区電気御需用家へと題するピラ

圏での勢力拡大に打って出た。その結果、日本電力は昭和2（1927）年の時点で1万数千kWに及ぶ供給契約を神戸市内で獲得し、市内で変電所建設や配電線埋設に係る道路占用願を神戸市に提出するなど、売電のための準備を遅滞なく進めていた。

### ■神戸市全域を電気局の電力供給圏に

5大電力会社の一つである日本電力が神戸市内で供給先を広げ始めれば、規模で劣る神戸市電気局の電気事業に甚大な影響が生じることは火を見るより明らかであった。しかも電気局が電気を購入している宇治川電気の関係もあり、事態は複雑化、深刻化していった。

こうした状況を憂慮して、長延連兵庫県知事が3者調停に乗り出し、その結果、日本電気は需要者に直接供給せず、電気局に電力を卸売するというかたちで合意が成立し、昭和4（1929）年3月に電気局と日本電力との間で受電契約が結ばれた。両者の調停条件で、①日本電力が供給契約を結んだ需要家の契約は神戸市が買い取って神戸市が供給する ②日本電力が所有する二軒茶屋変電所で受電するが、同変電所と湊川・葺合変電所間の送電設備などは神戸市が購入する（送電設備等は55万7,148円54銭で買収した） ③将来、神戸市の増加電力分については6割を宇治川電気、4割を日本電力から供給を受けるなどのことが定められた。



阪神・阪急両電車の市内乗入れを報じる新聞記事（昭和11（1936）年2月15日）

そして、昭和5（1930）年3月31日から日本電力からの受電が開始された。

### ■灘区への供給区域拡大をめぐる

昭和4（1929）年4月、住宅開発が進んで人口増加が著しい、西灘町、六甲村、西郷村の3町村が神戸市に編入され、人口6万人あまりの灘区として発足した（神戸市人口は72万7千人になった）。阪神間では、明治41（1908）年から阪神電鉄（阪神電気鉄道）が、御影、尼崎両

発電所の余剰電力を沿線の3郡17町村に供給する事業を行っていた。電気局は市内全域に電気供給事業を行うことが市是だったので、旧3町村への電気供給区域拡張願を昭和4年9月に逓信省に願い出た。阪神電鉄の電気料金は神戸市電気局の料金よりも電灯、電力ともに2割から7割高く、神戸市電気局の区域拡大は住民にとっても望ましいことであった。

しかし、逓信省は神戸市の供給区域拡大を容易には認めなかった。神戸市は認可促進のために運動する一方で、阪神電車に対しては電気局並みに料金を引き下げるよう何度も交渉を行ったが、うまくいかなかった。高い電気料金を払う灘区の区民の間には不満が募り、一部地域で料金不払い運動がおこるほどであった。

## ■ 阪神電鉄の地下乗入れと供給区域問題

膠着状態にあった供給区域問題が解決に向けて動き出したのは昭和9（1934）年6月のことである。阪神電鉄がかねてより申請していた神戸市内地下乗入れについて県から意見照会があったことが契機になった。時の神戸市長であった勝田銀次郎は、電気問題解決のため、神戸市電気局に阪神電鉄の電気事業買収を前提に調査と準備を進めさせ、昭和10（1935）年1月28日、堀啓次郎阪神電鉄社長に、灘区区民の要望があるので灘区における阪神電鉄の電気供給事業を現状のまま譲ってほしいとの提案を行った。この申し出に阪神電鉄側から、「平素特ニ御厄介ニ相成リ居ル御市ノ御申出ニ付き」交渉に応じるという回答が翌日届けられ、買収交渉は即刻開始された。その後の展開は速やかで、同年4月1日には買収に関する仮契約書の調印がなされ、同月25日に開催された阪神電鉄の臨時株主総会で、685万円で灘区の電気供給権を譲渡することについて株主の重役委任を取り付けた。市会でも6月5日の本会議で電気事業の買収関連議案が満場一致で可決された。

そして、6月22日、神戸市電気局は阪神電鉄と連名で逓信大臣あてに電気供給一部譲渡及び電気供給規程一部変更の申請を行った。翌昭和11（1936）年4月30日に認可が出て、同年7月1日には灘区の電気事業の買収が完了し、市全域の電気事業の統一が実現した。

## ■ 全国有数の配電業者に

灘区の電気事業を市営化したことで、新たに185,104灯の電灯、5,497kWの電力、3,495kWの電熱（家庭用電気）を新たに神戸市電気局から供給することになったわけで、その事業規模は3割強拡大した。

神戸市電気局が創立20周年を迎えた昭和12（1937）年には、電灯契約口数は20万1,742口、電灯数は113万2,992灯に増加し、電力についても契約口数7,938口、使用電動機数1万548台、総馬力数14万6,507馬力に増えた。10年前と比較すると電灯数において1.8倍（20年前の4.3倍）、総馬力数で3.2倍（同17.7倍）になったことになる。特に産業用電力の需要が大きく増えた。

電力需要の高まりは電気局の電気事業収入を大きく伸ばし、市営化した際は年間166万円だった収入も、20年後の昭和12年には1,726万円となった。同時期の市電から得た収入は513万

神戸市財政収入の構成百分比の比較 （単位：％）

項目	期 間 明治40～ 大正3年の平均	大正8～ 昭和4年の平均
税	26.5	16.6
使用料・手数料	10.8	27.5
市 費	1.3	2.6
水 道	9.5	3.3
電気事業	—	21.6
公 費(含借入金)	32.5	24.3
繰 越 金	9.3	18.0
国・県補助金	2.7	1.5
その他共合計	100.0	100.0

出典：「新修神戸市史 歴史編Ⅳ」（平成6年）

## 電気事業建設費累計と使用料収入の比較

(単位：万円)

項目	年 度														
	大正 6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	昭和 2	3	4	5	
電 気	建設費累計 A	1,351	1,393	1,458	1,614	1,974	2,057	2,159	2,389	2,478	2,626	2,696	1,351	1,351	1,351
	使用料収入 B	166	327	450	599	666	611	633	698	747	777	808	166	166	166
	$\frac{B}{A} \times 100\%$	12.3	23.5	30.9	37.1	33.7	29.8	29.3	29.2	30.0	29.6	30.0	12.3	12.3	12.3
電 車	建設費累計 A	912	941	958	1,291	1,595	1,767	1,871	1,992	2,074	2,111	2,160	1,351	1,351	1,351
	使用料収入 B	85	150	187	281	314	364	397	430	449	501	536	166	166	166
	$\frac{B}{A} \times 100\%$	9.3	15.9	19.5	21.8	19.7	20.6	21.2	21.6	21.6	23.7	24.8	12.3	12.3	12.3
合 計	建設費累計 A	2,263	2,334	2,416	2,905	3,570	3,824	4,030	4,381	4,552	4,737	4,856	5,044	5,286	5,551
	使用料収入 B	251	477	637	880	980	975	1,030	1,128	1,191	1,278	1,344	1,427	1,609	1,537
	$\frac{B}{A} \times 100\%$	11.9	20.4	26.4	30.3	27.5	25.5	25.6	25.7	26.2	27.0	27.7	28.3	30.4	27.7

出典：「新修神戸市史 歴史編Ⅳ」（平成 6 年）

円、自動車事業からは183万円で、電気事業が神戸市電気局の一番の稼ぎ頭だったことがわかる。そのことは、表「神戸市財政収入の構成百分比の比較」を見ても、市財政収入の21%が電気事業からあげられており、公債（借入金）について、税金より多くの収入を神戸市にもたらしていたことがわかる。電気局では市財政への繰入金をほぼ毎年計上しており、最も多いときで141万円（歳出全体の7.5%）を支出していた。この繰入金については、市営事業である以上、利益は使用料の値下げというかたちで市民に還元すべきだという声もあがっていた。

収益の上がっていた電気局ではあったが、一方では阪神電鉄や日本電力から電気供給権や送電設備を買収するため多額の出資をしており、公債費は年々増大の一途をたどった。大正6（1917）年から12年に至る間の支出累計9,332万円に対して公債費累計が1,635万円で支出全体の17.5%を占めていたことになるが、大正13（1924）年から昭和4（1929）年の間においては、1億217万円に対して3,488万円、支出に対して公債費が34.1%にもふくれあがった。支出の3分の1が公債費として借金返済に充てられており、将来的に楽観視できる状態ではなかった。

## 第2節 塗りかわる 市内電車路線図

### ■ 東海道線の高架化と変貌する街の景観

前述したように、現在の東海道線が開通した頃の神戸は、兵庫と居留地周辺以外は市街化しておらず、海岸線に山が迫って平地が少ない神戸のど真ん中を東西に貫く鉄道線路を、人々は文明開化の時代の象徴と見えていた。しかし、神戸市が発展を遂げるにしたがい、狭い平地はすべて市街地化し、大正時代になって都市計画、街路計画が立案される頃には、国鉄線路は街を南北に分断する障害物として意識されるようになった。

線路と道路が交差するところには踏切が作られたが、大正7（1918）年頃には、灘－三宮間に14か所、その他、市内全体で33か所の踏切があった。踏切があっても閉めている時間が少なければ、不便さをさほど感じないが、当時は既に1日、180～190本もの列車が走っており、踏切が閉じている時間も多くなっていた。

市街地を分断する線路の存在を難ずる声が市



完成直後の省線高架三ノ宮駅付近

民の間で高まってきていたところへ、京阪神間の鉄道複々線化工事計画が持ち上がり、鉄道の立体交差をのぞむ世論が大きくなってきた。神戸市は、高架は市街地の分断を永久化すると反対し、地下化を強く申し入れたが、地下トンネル建設には神戸市にも多額の負担が生じるため断念せざるを得なかった。そして、鷹取-灘間の高架による複々線化が決まり、市街地中心部の7.5kmはスラブ式、両端は築堤式の11kmにわたる長い高架橋が建造されることになった。

大正8（1919）年から測量が開始され、同15（1926）年8月に高架線工事に着工、5年後の昭和6（1931）年10月、高架工事が完成した。高架工と同時に進行で、当時は現在の元町駅の場所にあった三ノ宮駅が現在の場所に移転した。東寄りに移転したのは、私鉄路線の市内乗入れ、そごう百貨店の移転などが計画されていたからであった。

### ■国鉄高架化に伴う軌道切替工事の実施

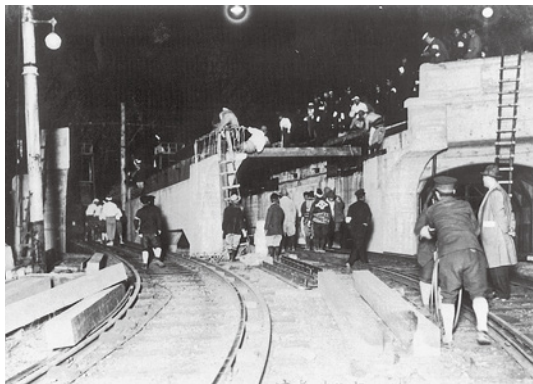
高架化する前、市電は、鉄道線路を跨線橋でまたいで交差していたが、今度は高架線の下をくぐることになり、布引線の滝道、栄町本線の相生橋、兵庫線の湊川、尻池線の御幸の4か所で線路の切替工事が実施された。切替工事は4か所、一斉に実行することが決められ、昭和4（1929）年6月9日に実施された。電車の運休など影響を最小限に留めるために準備期間とし

て3年間を費やし、軌道建設や切替手順などが決められた。

切替え当日、各切替地点で市電は一時運休し、御幸は午前10時から、滝道は午後0時から、湊川は午後5時から、相生橋は10日の午前0時から

### 省線は高架、市電は地上 ～大工事の様子～

#### 滝道



ら運転を停止し、乗客は徒歩や臨時バスで停止箇所を移動した。4か所を1日で切り替えるために集められた要員は、鉄道省側800人、神戸市電気局側300人、払暁から深夜に至る大工事であった。

滝道、湊川、御幸の3か所は、鉄道の架橋までに市電の電車線と軌道を撤去しなければならず、これに全力が注がれた。撤去後、鉄道が架橋され、その後、電車線接続がなされた。10日午前1時半の最終列車通過後には、鉄道線を除去した後、市電軌条の連結作業が行われ、鉄道、市電ともに10日始発から、無事開通した。

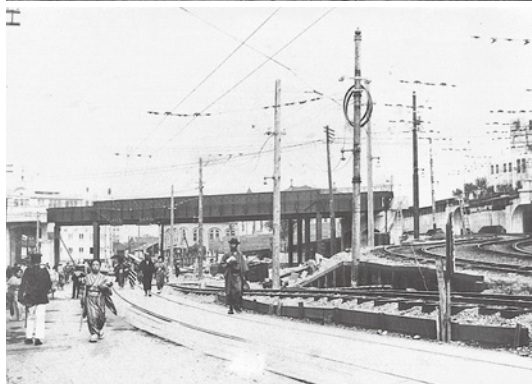
この切替工事の完了を祝って沿道の家々には国旗が掲げられ、市は大倉山から花火を打ち上げて祝った。

## ■国鉄の電化－省線電車登場

国有鉄道の高架化から3年後の昭和7(1932)年、片町線が電化されたのを皮切りに、城東線(環状線)について吹田－明石間が電化されることになり、昭和9(1934)年7月に吹田－須磨間、同年9月に須磨－明石間の工事が終わって、電車が通るようになった。電車開通の際に、摂津本山、六甲道、元町(元は三ノ宮駅)の各駅が設けられた。

関西の国有鉄道の電化はその後も継続され、昭和12(1937)年には明石から京都までが電化区間となり、電車のスピードアップや運行本数の増発がなされ、乗客輸送力が大幅にアップした。このことは乗客の利便性を大きく高めたが、

相生橋



湊川





地下鉄乗入れ前の阪神三宮駅終点  
地下鉄としては日本一の規模であった



昭和8（1933）年6月完成した阪神電車三宮駅の中央階段

国鉄と並行する路線を有し、国鉄のように大阪や京都へ行く長い電車網を持たない神戸市市電にとって、強力なライバル出現であった。

### ■阪神電鉄の地下線乗入れ

明治38（1905）年4月に開通した阪神電鉄は、神戸市内では道路との併用軌道だったため安全上に問題があり、2両連結運転は大阪－青木間に限られていた。阪神電鉄は神戸－大阪間を全線連結運転できるよう、大正8（1919）年に神戸－岩屋間の専用軌道化を計画した。しかし、この計画は神戸市の反対で実現せず、その後、大正13（1924）年に、神戸－岩屋間を高架にして三宮から荒田町2丁目（湊川公園）までを地下で乗り入れる計画を策定した。こちらも、高架が市街地を分断することになると神戸市の反対に遭い、実現しなかった。

昭和2（1927）年、神戸市が阪神国道の三宮までの延長を決定した際に、阪神電鉄は国道の地下をくぐる地下線路のかたちで、長年の懸案だった市内専用軌道を敷くことになった。岩屋から三宮に至る2.9kmの地下線路の工事は昭和6（1931）年に着工し、同8（1933）年6月に完成した。この地下線路完成により、阪神電車は大幅にスピードアップすることが可能になり、特急は大阪－神戸間を35分で走るようになった。

当時、湊川公園を一大ターミナルにして、大

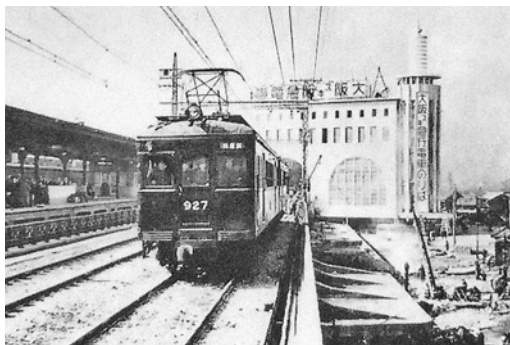
阪方面へ行く私鉄と、姫路方面へ行く私鉄が出会うようにする計画があり、阪神電鉄も当初は湊川公園まで路線を延伸する計画であった。それゆえ岩屋から三宮に至る地下鉄道工事は西へ向かって継続され、昭和11（1936）年3月に元町までの工事が完成した。このとき、折しも阪急電鉄が西灘－三宮間の工事をしており、どちらが先に完成するか、ライバル会社同士の競い合いのようになり、阪神電鉄の元町乗入れ工事はわずか9か月で完成した。

### ■阪急の高架線建設と神戸市の反対運動

阪急電鉄の神戸線が開通したのは大正9（1920）年7月のことで、当時は現在の王子動物園西寄りの上筒井が終点であった。阪急電車に乗って来た乗客は、上筒井で市電に乗り換えて神戸中心部へ行かねばならず、直接乗り入れている阪神電鉄や省線（現在のJR。鉄道省の路線なので省線と言った）と比べて不便なため、乗客獲得競争のうえでも不利な立場にあった。阪急電鉄は神戸線開通前の大正8（1919）年1月に、上筒井から北長狭通2丁目まで直進、同地点から三宮3丁目（三宮神社前あたり）まで南下する、3.6kmほどを路線延長する計画を出願した。軌道は新生田川付近まで地上を専用軌道で、それより西は地下で乗り入れるというプランだった。

この計画に対して神戸市は反対の立場をとっ





高架工事が完成し三宮乗入れの試運転を行う阪急電車  
(昭和11 (1936) 年3月)



神戸市会は阪急電車の市内高架乗入れに断固反対する……  
(昭和2 (1927) 年12月25日付「又新日報」)

た。その年の秋に内務省で開催された神戸市区改正委員会において、国鉄の複々線軌道を高架にするが、私鉄の市内延長線は地下線とすることが決定された。このため、阪急電鉄の市内延長申請もすべて地下線にするという条件で、同年12月付で許可を出した。しかし、その後、阪急電鉄は、地下線にすると建設費が莫大になり工事期間も数年かかるので採算が合わないとして、生田神社付近までは高架、そこから終点までは地下線にするという申請を、大正10 (1921) 年9月に提出した。阪急電鉄の申請に対し、神戸市は、私鉄はすべて地下線にて乗り入れるべきだと絶対反対の立場を表明した。兵庫県も神戸市の意向を尊重し、阪急電鉄側の度重なる申請提出や働きかけに応じないまま数年が経過した。

昭和2 (1927) 年10月に至り、阪急電鉄は高架・地下併用案を捨てて、三宮まで全区間を高架線で乗り入れる案を申請してきた。それは前述した鉄道省が神戸市内縦貫線の高架化工事に着工したことで、阪急電鉄神戸線の大坂梅田－新淀川間の高架化が実現したことから、阪急電鉄が神戸市内への高架乗入れに自信をつけたためでもあった。兵庫県も知事が交代したこともあって、以前とは態度を変え、阪急の申請受理を決定し、神戸市に諮問してきた。ここで、神戸市は当然、反対の意を表するはずであったが、事務手続きのミスで「支障なし」との意見を答

申ししてしまったという。

この事態に驚愕した市会はあらためて全会一致で反対決議を採択し、高架阻止のための実行委員会を設置して反対運動に乗り出した。この事態を受けて、阪急電鉄は申請を一旦撤回し、翌3年 (1928) 5月に、西灘付近から分岐して国鉄高架線沿いに高架で三宮まで乗り入れるプランを申請してきた。この計画に対しても神戸市は反対の立場を取ったが、鉄道省は既に阪急電鉄の計画を技術的に支障なしとして認めていたこともあり、事態は阪急電鉄に有利な方向へ動いていった。そして、神戸市側にも高架化に賛成する者が出てきて強力な反対運動が組みなくなり、阪急の申請から1年後の昭和4 (1929) 年6月21日付けで阪急電鉄の計画は許可された。

高架線の工事に着手されたのは昭和10 (1935) 年3月のことで、翌11 (1936) 年3月には完了し、4月1日に開通式が挙行された。阪神電鉄の元町地下乗入れから2週間後のことであった。

## ■神戸と郊外、近隣都市を結ぶ私鉄路線の完成

神戸と大阪を結ぶ阪神、阪急以外に、明石・姫路方面へ行く山陽電鉄、有馬を經由して三田へ向かう神戸電鉄、これらは現在も主要公共交通として現役の私鉄路線である。神戸以西へ向

かう電車として、現在の山陽電鉄の前身、兵庫電気軌道が営業を開始したのは明治43（1910）年のことで、神戸市電の前身、神戸電気鉄道の開通と同じ頃のことである。兵庫電気軌道は兵庫から西へ軌道を延ばし、大正6（1917）年4月には兵庫－明石間が開通した。一方、明石以西については、姫路まで、神戸姫路電気鉄道が大正12（1923）年に運転を開始し、両線は明石で乗り換え連絡するかたちであった。この神戸姫路電気鉄道が、明石から神戸市内への鉄道敷設免許を持っていたことなどで両社は対立関係にあったが、昭和2（1927）年宇治川電気が両社を買収したことで、両社は宇治川電気の電鉄部として新発足し、翌3（1928）年8月から兵庫－姫路間の直接運転が開始された（昭和8（1933）年6月に宇治川電気から分離独立して山陽電気鉄道となった）。

一方、神戸市北部については、大正15（1926）年、北部開発と有馬温泉への旅客誘致を目的に神戸有馬電気鉄道が設立された。現在は有馬温泉より北の三田市まで線路が延びているが、湊川から有馬までの路線が開通したのが昭和3（1928）年のことである。同線は神有電車と呼ばれていたが、昭和24（1949）年に神戸電鉄と改称し、今に至っている。

大阪と神戸を結ぶ路面電車も昭和2年に敷設されている。それは、大正時代、モータリゼーションの勃興期に、2大都市間の幹線道路として作られた阪神国道に敷設された阪神国道電軌（通称阪国電車）のことで、西野田と神戸東口間を運行した。幅員27mの阪神国道は「飛行場道路」と言われたほどで、路面電車の運行に支障はなく、多くの駅を設置して住民のニーズにこたえた（阪神国道電軌は、昭和3年に阪神電鉄の経営となり、その後、昭和50（1975）年に廃止）。阪国電車は神戸東口（灘区と中央区の境にあたる場所）で神戸市電と連絡するかたちであった。

## 第3節 交通手段の多様化による 市電経営不振と路線敷設計画

### ■私鉄路線網の発達と市電利用者減

大正時代後半から昭和初期に、現在の神戸市に乗り入れている電車路線の大半が出そろったことになる。これは、市電にとっては、市内における競合路線が複数開通したことを意味し、利用客を省線、阪神、阪急、山陽、神有、阪国の各線に奪われることになった。さらに、小回りがきく民営バスやタクシーは利便性の上で市電を上回り、脅威となった。

神戸市電気局発足以来、右肩上がりでは延びてきた利用者数は、昭和3（1928）年に一日平均30万人を超えてピークとなり（大正6（1917）年発足時は11万人）、それ以降は、昭和恐慌などの不況の影響もあり、昭和4（1929）年に28万人、同5（1930）年に26万人、同6（1931）年には23万人というように減少した。乗客減少は運賃収入の減少となり、昭和3年に1日あたり1万6,244円だった乗車料収入は同6年には1万2,848円、2割減となった。

こうした事態にあって、神戸市電気局は路線の拡充、バス事業開始、女子車掌の採用、ロマンス・カーの運行などで業績の挽回を図っていく。

### ■東部国道線と税関線の敷設

大正11（1922）年8月に第3期線5路線の特許を得たが、すみやかに着工したのは、昭和2（1927）年開通の1号線－須磨線（東尻池交差点－須磨駅前）と翌3年開通の須磨線に連絡する高松線（東尻池交差点－高松町）の2路線で、あとの3路線は、緊縮財政や、都市計画事業が予定どおりに進行しなかったことで着工しないままになっていた。

だが、私鉄路線の中心部乗入れや民間バス事



完成間近い阪神国道

業の設立などで競争相手が出現すること、私鉄の新路線敷設で市内交通網に変化が生じたことにより、神戸市電気局も対応を迫られ、第3期線の路線の再検討を開始した。それは昭和2年のことで、脇浜線という呼称の5号線は、元々は春日野車庫－敏馬間の計画だったが、敏馬(脇浜町2丁目)から阪神国道に沿って三宮駅前(小野柄通8丁目)へと変更され、呼称も東部国道線と変わった。変更の理由は、阪国電車の神戸終点が敏馬に置かれたことと、阪神国道が三宮まで延長されることが決定され、国道上に路線を敷くことを計画したからである。東部国道線により、阪国電車の乗客が神戸市電に乗り換えて神戸市中心部へ入ることが期待された。

また、6号線が新たに追加された。6号線は滝道(三宮町1丁目26番地)から東遊園地東側を経て加納町6丁目の税関前に至る全長550mの路線で、三宮の商業地と港湾地区を結ぶ路線であった。阪神・阪急の乗入れで三宮周辺がターミナル化することが確実になったことを受けての新規路線敷設であった。この2つの路線は昭和4(1929)年2月に許可を得た。

第3期線の工事は新規追加の6号線(税関線)から開始され、昭和7(1932)年9月に着工、3か月後の12月に竣工、翌8(1933)年元旦から運行を開始した。そして、税関線工事完了後の昭和8年2月から全長2,249mの東部国道線の工事が始まり、昭和10(1935)年元旦に三宮

駅前までの全区間の運転を開始した。東部国道線の開通で同線と並行するかたちになる栄町本線の滝道－春日野間1,837m(磯上線。神戸市初の路面電車路線の東3分の1にあたる)は廃止と決定した。省線、阪急、阪神各線と市電の税関線、東部国道線、そして栄町本線、布引線が交わる三宮一带は、神戸市の交通の中心となり、そごう百貨店などの商業施設も加わって賑やかさを増し、神戸随一の繁華街として発展を始めた。

東部国道線工事に続いて着手したのが、昭和11(1936)年に着工し、翌12(1937)年4月1日から運行を開始した3号線(板宿線)である。神戸市西部の板宿地区は当時、住宅地として目覚ましく発展しており、都市計画道路の工事が始められたことを受けて、軌道工事を開始したものである。

第3期線として計画された5つの路線のうち、4路線、これに新たに計画された税関線が加わって5つの路線が建設されたが、下山手通7丁目－上沢通1丁目間、山手地区を走る夢野線は着工に至らなかった。

#### ■第4期線敷設計画

電車路線網が市内縦横に張り巡らされてきた頃、道路には自動車走り回るようになった。自動車を想定しないで作られていた道路は狭く、舗装もできていないので土煙をあげてガン



昭和11（1936）年頃の三宮



リン車が走った。特に市中心地では旧態依然とした道路に多くの自動車が走るようになったため、渋滞や事故が起きがちとなっていた。神戸市では栄町1丁目から6丁目に至る間の混雑緩和のため、都市計画事業の1つとして、栄町通に並行する海岸通の街路拡張を決定した。そして、神戸市電気局も、同事業と合わせて栄町本線を海岸通へと移設させる計画を策定した。市電第4期線計画である。

第4期線計画は、この海岸線（第4期線1号線、全長2.484km）に加えて、宇治川線（2号線、全長0.244km）、鯉川線（3号線、0.215km）、そして石屋川線（4号線、同3.431km）の4つの路線からなっていた。2号線、3号線は距離の短さから分かるとおり、既成路線と海岸線を結ぶための路線であった。3号線は昭和12(1937)年に敷設特許が出された。一方、布引線終点の上筒井から石屋川へ至る石屋川線は、灘区を走る路線で、当時、灘区の海岸沿いは工業地帯として、山の手は新興住宅地として発展していたが、まだ、公共交通機関に恵まれていなかったことで計画されたものである。こちらは昭和14(1939)年に敷設特許を受けた。

## ■ 頓挫する路線計画

第3期線で着工されていなかった夢野線は、市の都市計画事業である第3街路改良工事と併行して昭和3（1928）年度から着工する予定だ

ったが、折しも起こった世界的恐慌で財政困難に陥ったことで延期となっていた。ようやく昭和13（1938）年になって夢野線の道路拡幅工事が開始されたが、今度は後述する阪神大水害で頓挫し、その後、再開したものの、次は戦争によって中断し、そのまま着工されることはなかった。

第4期線も、石屋川線以外の3路線は着工されなかった。路面電車の将来性に対する不安は乗客数が頭打ちになった頃からあったようで、昭和4（1929）年2月の市会で議員により次のようなことが言われている。

「……わが国の交通は東京におきましても大阪におきましても路面電車というものは、もはや、行き詰まりである。近き将来に必ずこの現在の地上線を地下に埋めなければならぬ。恐らく路面は自動車になる。」（市会議事録。原文はカタカナ表記）

昭和11（1936）年には、杉野繁電気局長事務取扱も次のように述べている。

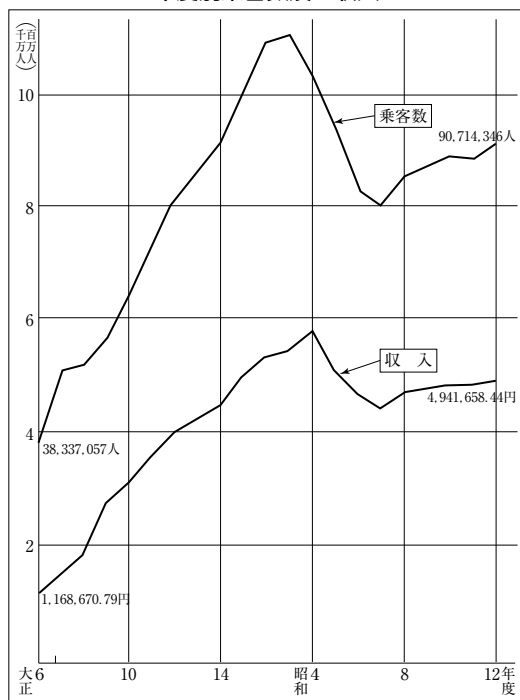
「……もう神戸市の電車というものは、将来はよほどの建設方面について深甚の注意を払って行かなければ行き詰まりが来るのではあるまいか。是は神戸市その他の電車を経営して居るところも皆、同じ結果が出て居る。神戸市が非常に発展をし、人口に於いてもすべてに於いても多大の好い状態が出るなれば別、今日の

儘で行くならば、将来に大きな期待を有って建設資金を投ずることは、最早、危険じゃあるまいか。神戸市としては、できるならばもう路線を延ばさないうで、之に代る何か適当な交通機関を以て、之を補って行くことが、神戸市の電車経済に於いて必要ではあるまいか」

(昭和11年2月10日、神戸市会会議録第2号。原文カタカナ文)

第3期線敷設が終わっていない時点で、既に局長自ら市電の路線延長には消極的になっていた。不況や、他社線、バス、タクシーに乗客を奪われて、乗車料収入が減ったという、財政的問題が大きく影を落としていた。

年度別乗客数及び収入



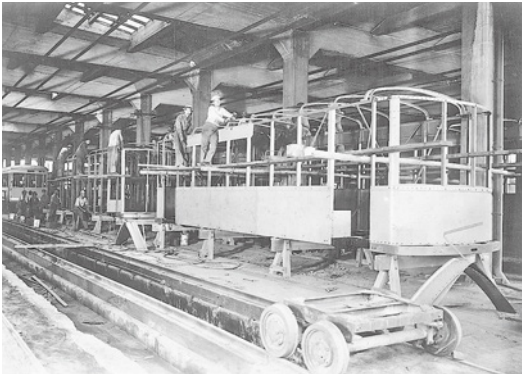
## 第4節 快適で安全で便利なみどりの市電

### ■みどりの市電の誕生と停留所の改良

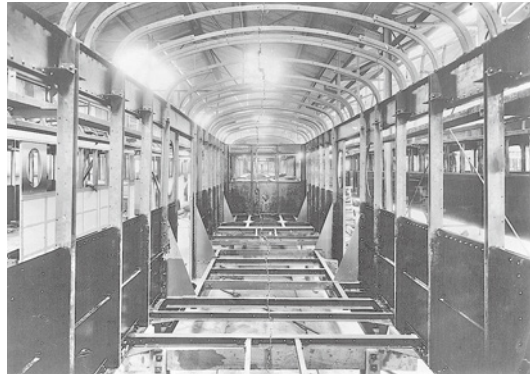
神戸市の発展と軌を一にして路線網を拡大し、乗客数も増やして事業拡大をしてきた神戸市電気局の軌道事業であったが、省線や阪神・阪急などの他社線と競合する時代に突入し、競争相手を意識した取組みがされるようになった。

その1つが車両の改良である。鋼鉄製の車両を神戸市電気局がいち早く取り入れたことは前述したが、昭和2(1927)年の時点で、保有する車両270台のうち、まだ3分の2が木造車両であった。ぎしぎしと軋み音を立て、がたがた揺れる木造車両は、乗り心地が悪くばかりでなく、修理に手間暇がかかり、事故の際は大きく破損して乗客に怪我をさせるという問題があった。電気局は、昭和4(1929)年から車両の近代化計画を策定し、車両改良に着手した。3年後の昭和7(1932)年には、車輪直径を840mmから660mmに変更し、床が高く乗り降りが大変だった高床式車両をすべて低床化した。これに続いて、順次、鋼鉄製車両の導入が進められ、木造車両は次第に姿を消していった。

そして、昭和8(1933)年、市電車両はすべてグリーンに塗装され、市電としてのイメージアップが図られた。緑色をシンボルカラーに選んだ理由は、「名勝須磨海岸の松の緑」の色とも、「六甲連山の山の緑」とも言われる。当時、電車といえば小豆色というのが世間の常識であった。舗装していない道を走ると、泥撥ねや土埃が車体に付着し汚れるため、汚れが目立たない小豆色が選ばれていたのである。そうした時に出現した緑色の車体は大変斬新で、市内を走る



長田車両工場で新造される鋼鉄製車両



他社線から市電の姿を際立たせ、差別化する効果があった。

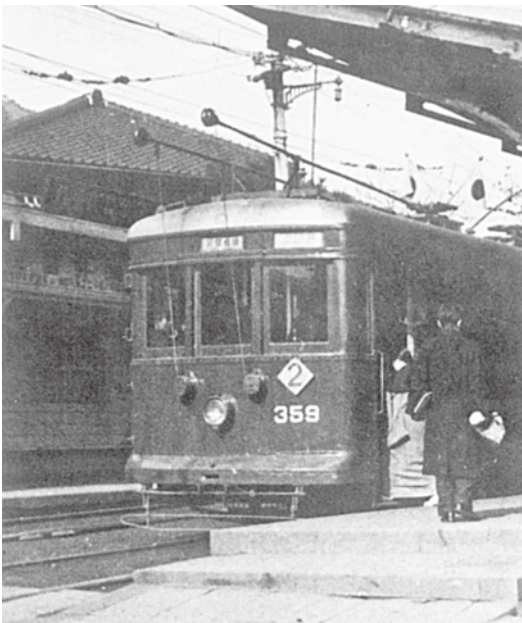
車両と一緒に軌道の改良も進んだ。架線（電車線）については、吊架法が開通時のままの、中央柱式になっていた古い路線を、昭和4年から3年計画で側柱式に改良した。停留所の改良も進められた。初期の頃の停留所は舗装していない道路に軌道板石を平面に並べ、停留所の標識を兼ねるといった簡単なものだった。その後、自動車が登場してくるに及び、このような停留所では電車を待っている乗客の安全を図れない

ことから、大正15（1926）年2月に、元町6丁目、楠公前、楠町6丁目の停留所に木造の立体乗降場を設置したところ、利用者の好評を博した。その後、昭和4年8月から、三宮駅前などの主要停留所30か所にコンクリート造の立体乗降場の設置に着手した。コンクリート造の停留所は、昭和17（1942）年末にはすべての停留所に設置され、乗客の安全地帯を兼ねたものになっていった。

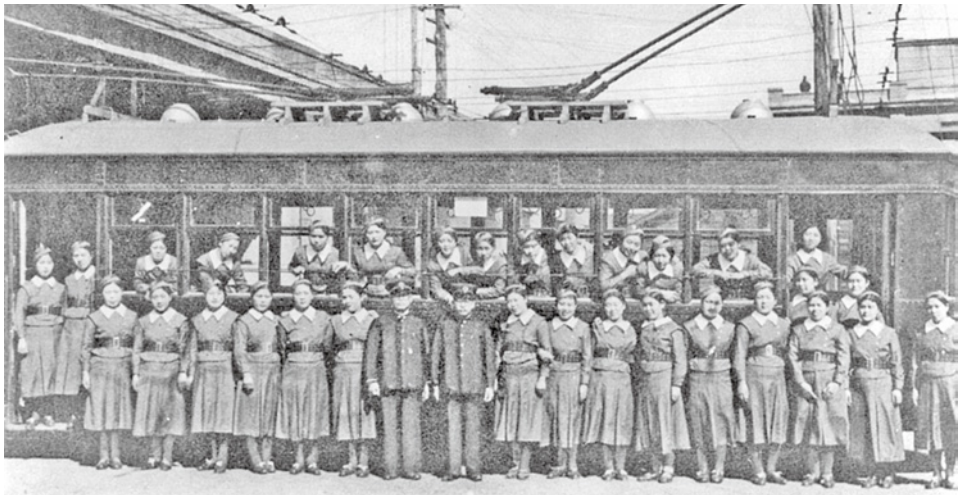
## ■女子車掌の登場

路面電車の車掌に女子が採用されたのは、大都市では大正14（1925）年の東京市電が最初のケースである。大阪市では路面電車と地下鉄に昭和9（1934）年、女子車掌が採用された。若い女性車掌の扱いは乗客に好評であると考えられていた。図「年度別乗客数及び収入」（51頁参照）にあるように、当時、乗客数、運賃収入ともに退潮傾向にあった市電への乗客呼び戻し策として、神戸市電気局は昭和10（1935）年1月、市電の補助車掌に女子を採用することになった。採用条件は15歳以上20歳未満の未婚女子というもので、応募者は250人にのぼった。採用試験で「学科優秀、容姿端麗ニシテ壮健ナル者」を31人採用し、3月21日から乗務を開始した。

女子車掌たちは、白いブラウスの上に薄緑色の上着とスカートを着用して、頭には小さめの



電車の概念を破って“みどりの市電”誕生（布引停留所）



勢ぞろいした女子車掌 1期生



女子車掌の制服



制帽をかぶり、腰に締めた幅広のベルトには切符とお金を入れるバッグをつり下げて、最初は須磨－滝道間のボギー車に乗務した。女子車掌たちの姿はモダンで美しく、女声で停留所の案内や乗客の接遇が行われることも初めてだったので、新聞も若い女性車掌について好意的に報道し、彼女たちは市民の注目の的となった。女子車掌によるソフトムードでの集客を企図していた電気局の営業戦略は成功を収めた。また、当時女子の賃金は男子より低かったので、人件費縮減になった。

## ■ロマンス・カーの登場

ロマンス・カーとは日本の鉄道で広まった、同じ方向を向いた2人がけのシートが並んだ車両のことである。ロマンス・カーは和製英語で、言葉の由来は昭和2（1927）年に京阪電車が2人かけシートがならぶ車両をロマンス・シートと命名したことによる。神戸市では昭和10（1935）年にロマンス・カーが登場した。外見も柔らかい曲線を生かした化粧屋根、鋌なしボディ、広い車窓、乗降扉も圧縮空気です動的に



三宮滝道交差点をゆくロマンス・カー



ロマンス・カー車内

開閉するドアになり、従来の市電の無骨さとは趣が異なる車両であった。もちろん車内も美しい仕様が施され、緑色のビロードで覆われた2人がけのシートが24席（乗降口の周りは1人がけの椅子があり全部で36席）、床はリノリューム貼り、車内灯には乳白色のガラスグローブがつけられているなど、明るく綺麗な車両であった。その人気は高く、電気局はロマンス・カーをまず15両製作し、運行したが、人々はロマンス・カーをわざわざ待って、乗ったという。「大阪朝日新聞」（昭和10年12月8日）は、「車内は非常にゆったりとして、これで可愛い車掌嬢がコーヒーでも出してくれたら、一寸、しゃれた“移動喫茶店”といった感じだ」とロマンス・カーを評した。

乗客の評判を追い風に、電気局は昭和11（1936）年に10両新たに製作し、昭和13（1938）年には40両のロマンス・カーを保有するようになった。ロマンス・カーの採用や女子車掌の乗務などが営業効果をもたらせたこともあるだろうが、市電利用者数の下降傾向にも歯止めがかかり、上昇に転じた。そして、神戸市電のロマンス・カーの成功は他都市の市電にも影響を与え、横浜市の市電にもロマンス・シートを装備した車両が導入され、好評を博したという。

## ■市電のスピードアップ

路面電車の速度は国の保安規程で長い間、平

均時速16km、最高時速24kmと決められていた。しかし、バスやタクシーなどの競争相手に打ち勝って行くには路面電車もスピードアップする必要があり、昭和8（1933）年、時速を平均20km、最高時速30kmへと上げることを決め、当局の認可を得て、翌9（1934）年9月からスピードアップが実施された。

スピードアップが可能になったのは、車両が木造から鋼鉄製に変わり、架線や軌道の改良がされたからでもあった。ちなみに、昭和9年の各都市路面電車のスピードを比較すると、名古屋、京都は保安規程のまま、東京、大阪、横浜は神戸市と同じ制限時速であった。これら4都市の実際の平均速度を見ると、最速は横浜市の17.8km、神戸市は2番目で15.8kmであった。

その後、昭和10（1935）年1月に国の保安規程が改正されたことを受けて、電気局はさらなるスピードアップを行うと発表し、交通繁多な滝道から栄町経由新開地間は平均時速16kmと遅くするなどの交通安全上の配慮を行った上で、昭和11（1936）年9月から平均時速25km、最高速度を時速35kmとした。この結果、運転時間で見ると、須磨車庫から税関前間の20.845kmについて、それまで平均86分かかっていたものが71分と大幅に短縮された。

## ■日本一の市電だ！

乗客数の低落傾向が続いた市電であったが、



昭和7（1932）年の22万329人を底に盛り返し、昭和8（1933）年には23万4,089人、翌9（1934）年には24万人台へと増加して、営業成績も向上していった。しかし、この時期、省線電車、阪神、阪急の各線が市内へ乗り入れてきたことで、各線と並行路線である市電は省線により26万円、阪神・阪急により24万円、合計約50万円近い減収になるのではないかと電気局は予想していた。幸いに予想は外れ、阪神、阪急が乗り入れた昭和11（1936）年の乗客収入の減少は、1日あたり5円の微減に止まった。

これはスピードアップや乗客へのサービスの向上が奏功したこともあるのだろうが、第一には、昭和恐慌の痛手から立ち直って経済が上向いてきたからであった。

神戸市の市電を他都市の市電と比較した表を見ると、神戸の市電は、営業キロ数と停留所数は一番少なく、保有車両数も多くない。しかし、走行キロ数は京都市電に次いで多く、運転回数は38.6回と群を抜いて多い。乗客数を1停留所あたり平均で見ても、神戸市電が2,500人で最も多く、また、一人あたりの乗車回数、1kmあたりの収入も6都市の中で一番多くなっていた。神戸市の市電が市民によく利用されていたことが他都市との比較でわかる。

神戸市電気局に苦言を呈することもある市会で、ある議員が次のような発言をした。

「……神戸の電車は一体何処が他都市に比して良いかと言うと、これは電車の綺麗なこと、速力の速いこと、従業員の態度が極めて

6 大都市電車成績表（昭和7年11月）

		神戸市電	東京市電	横浜市電	名古屋市電	京都市電	大阪市電
路線	営業キロ	30.289 <sup>km</sup>	166.614 <sup>km</sup>	46.439 <sup>km</sup>	53.530 <sup>km</sup>	58.040 <sup>km</sup>	103.925 <sup>km</sup>
	停留所数	87 <sup>個所</sup>	397 <sup>個所</sup>	132 <sup>個所</sup>	121 <sup>個所</sup>	181 <sup>個所</sup>	271 <sup>個所</sup>
運転	保有車両数	269 <sup>台</sup>	1,339 <sup>台</sup>	226 <sup>台</sup>	314 <sup>台</sup>	399 <sup>台</sup>	721 <sup>台</sup>
	使用車両数 （1日平均）	148 <sup>台</sup>	515 <sup>台</sup>	104 <sup>台</sup>	125 <sup>台</sup>	216 <sup>台</sup>	373 <sup>台</sup>
	走行キロ数 （1日平均）	55,393 <sup>km</sup>	241,706 <sup>km</sup>	35,785 <sup>km</sup>	41,813 <sup>km</sup>	59,402 <sup>km</sup>	173,914 <sup>km</sup>
	運転回数 （1時間あたり）	38.6 <sup>回</sup>	22.8 <sup>回</sup>	19.7 <sup>回</sup>	19.1 <sup>回</sup>	24.3 <sup>回</sup>	25.3 <sup>回</sup>
輸送	乗客数 （1日平均）	217,382 <sup>人</sup>	827,097 <sup>人</sup>	101,395 <sup>人</sup>	168,970 <sup>人</sup>	260,811 <sup>人</sup>	652,393 <sup>人</sup>
	収入 （1日平均）	12,011.90 <sup>円</sup>	54,049.46 <sup>円</sup>	6,592.14 <sup>円</sup>	9,124.90 <sup>円</sup>	15,038.57 <sup>円</sup>	34,780.10 <sup>円</sup>
	1キロあたり 収入	396.58 <sup>円</sup>	324.40 <sup>円</sup>	141.95 <sup>円</sup>	170.46 <sup>円</sup>	252.37 <sup>円</sup>	334.67 <sup>円</sup>
	乗車回数 （1人1か月）	7.9 <sup>回</sup>	4.7 <sup>回</sup>	4.6 <sup>回</sup>	5.3 <sup>回</sup>	7.8 <sup>回</sup>	7.6 <sup>回</sup>
	市人口	820,200 <sup>人</sup>	5,312,000 <sup>人</sup>	661,500 <sup>人</sup>	961,800 <sup>人</sup>	1,001,700 <sup>人</sup>	2,586,300 <sup>人</sup>
事故	件数	73 <sup>件</sup>	537 <sup>件</sup>	55 <sup>件</sup>	56 <sup>件</sup>	75 <sup>件</sup>	315 <sup>件</sup>
	10万キロ あたり件数	5.2 <sup>件</sup>	11.9 <sup>件</sup>	5.3 <sup>件</sup>	4.8 <sup>件</sup>	4.3 <sup>件</sup>	10.0 <sup>件</sup>

出典：神戸市電気局報 No152

懇切丁寧であること……」(昭和5(1930)年2月26日。森脇議員)。

この発言はスピードアップやロマンス・カーなど一連の営業施策以前のものです。その後、多くの改良がなされたことを考えに入れば、神戸市の市電が利便性や快適性、乗客サービスにおいて(公営の交通機関の従業員はサービスが悪いというのが通り相場だったが神戸市電はそうではなかった)、市民から高い評価を得る存在になっていたといえよう。

## 第5節 市営バス事業の創設と バス路線網の拡大

### ■バス事始め

バスの起源は17世紀に始まった乗合馬車である。1826年にフランスのナントで運行が開始された乗合馬車がomnibus(オムニビュス。ラテン語。すべての人のためという意がある)と呼ばれたことから、その名前とともに、定時に決められたルートを実行するバスが広まっていった。鉄道交通が技術的に革新を遂げていった時代、バスも、鉄道と同じく蒸気機関を動力に使う蒸気バス(1831年にイギリスで発明)や、電気を使うトロリーバス(1882年。ジーメンスが架線から電気をとって動かすエレクトロモトを製作)が製作された。しかし、19世紀は、やはり乗合馬車が一般的であった。

1870年、初めてガソリン自動車を作られた。1876年にはガソリンエンジンが発明され、これを使って1885年にダイムラーとベンツがガソリンエンジンを使った自動車を製作して、自動車の歴史が始まる。ガソリンエンジンを付けたバスが初登場するのが明治28(1895)年である。

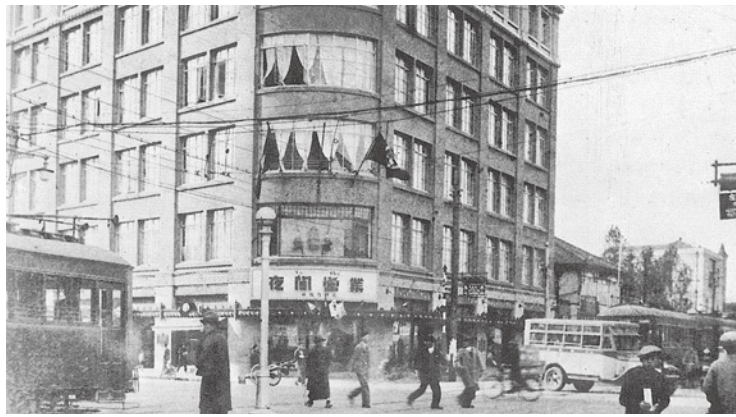
最初、自動車は大変高価なものであったが20世紀に入って、フォードによる大量生産方式による自動車生産が始まり、ガソリン自動車が急速に普及していくようになる。日本にも明治31(1898)年に自動車が初めて輸入された。

バスが日本に初登場したのは、自動車に遅れること5年、明治36(1903)年のことで、広島市横川町から安佐郡可部町間14.5kmを走ったのが最初である。続いて同年3月には大阪天王寺公園で開催された内国勧業博覧会でも梅田から千日前までバスが運行され、同年9月には京都の堀川中立売から七条停車場と祇園石段下間でバス事業が開始された。しかし、当時のバスは故障しやすく、故障・破損すれば部品を外国から取り寄せねばならないなど費用もかかったため、これらのバス事業は営業的にはうまくいかなかった。とはいえ、乗合バス事業の将来性を評価する人は少なくなかったと見え、全国でバス事業の出願が相次いだ。

### ■兵庫県のバス事業

海外から新しいものが日本に入ってくる窓口である神戸で、初めてバス事業が計画されたのは明治36(1903)年と早く、ニッケル商会が中心になって、三田-有馬間のバスを走らせようとしたのが県内初のバス事業計画である。この計画が実現していたら、日本初のバス事業となったことであろうが、残念ながら実現しなかった。その後しばらく、県内でバス事業が開業することはなく、神戸市電気局が創設された大正6(1917)年の時点でも県内にバス路線は通っていない。

しかし、大正8(1919)年1月、全国的にバス事業を取り締まる必要を感じた内務省が、自動車取締令を公布した頃から、県下のバス事業熱は一気に高まり、各地でバス会社が設立されるようになった。大正9(1920)年9月13日の大阪朝日新聞の記事に、兵庫県下の「乗合自動



三宮神社前を走る神戸バス  
(中央のビルは大丸デパート)

車会社」の一覧が載せられているが、20社を超える会社が作られ、バスの台数は160台に達していた。同記事から神戸市関係の路線を拾ってみると、①東但播運輸（三本、有馬、三田間）②二井上半十郎（神戸村、赤穂間、神戸村、網干間）の2社であった。

### ■神戸市のバス会社

大正6（1917）年8月に、多聞通6丁目にあったオオボシ自動車の店主、丸上貫一がバス事業を出願し、4年後の大正10（1921）年に許可されて設立した「神戸市街自動車株式会社」が神戸市における最初のバス会社である。同社が「神戸バス」と社名を変更して営業を開始したのは、さらに6年半後の昭和3（1928）年1月のことだった。バスは6人乗りで小さく、葺合の敏馬神社から海岸、山手両線を経由して兵庫駅前に至る2路線を走った。

神戸バスの営業開始に刺激され、昭和4（1929）年には阪国バス、六甲乗合自動車、神明バスが営業を開始したことを皮切りに、多くのバス会社が作られた。神戸市街乗合自動車、神戸有馬電気鉄道、再度山登山電気鉄道、大阪乗合自動車、湊川乗合自動車、阪神電気鉄道、六甲越有馬鉄道などがバス事業を計画、出願していた。

### ■市営バス事業の開始

民営バス会社の市内進出が進み、市電利用客が減少してきたことや、交通機関の市内統一を市是としてきたことから、昭和4（1929）年3月、電気局はバス事業の市営を計画し、市会に提出した。市会は満場一致で賛成し、ただちに県に申請を出した。市営バス事業を創業するメリットとして、利用者の少ない地域へも路線網を拡大できること、全市的に過密、過疎にならない適正な路線網を形成できること、軌道事業に連絡するバス路線をつくることで市民の便益性が高まること、軌道が要らないので少額投資で済むことなどがあった。

そして、翌5（1930）年7月1日に総延長46.25kmにわたる市営乗合自動車事業に免許が下り、電気局では創業費73万3,900円を投じて市バス事業の創設に取り掛かった。バスの運輸事務所を市電乗務員詰所だった東尻池2丁目に置くとともに車庫を新設し、車両の調達、乗務員の募集などが開始された。バスが時代の最先端と考えられていたことや当時は不況だったことも手伝ってか乗務員募集への反応は莫大で、車掌の募集定員80人に対して348人の応募があり、運転手についても募集開始と同時に460人が殺到したという。

バス車両は、日本の自動車産業が未だないに等しい時代だったので、アメリカなどからの輸



市営当初のバス車両と乗務員



入車だった。神戸市は坂が多いので車種の選択に悩んだという。表「在籍車両状況」(61頁参照)をみると、外国の有名自動車メーカーの名前がずらりと並んでいる。電気局は平坦地運行用にシボレー、登坂路線用にダッジ・ブラザーズとホワイトを購入した。バスとはいうが、車両は12人乗りから16人乗りと小さいもので、ボデ

イの色から、当時、「青バス」と呼ばれた。

昭和5年9月16日の朝、須磨駅前から桜口まで、神戸市を東西に横断する1系統で最初のバスが運行された。開業当日、乗車した神戸新聞記者は次のようなレポートを残している。

「……淡青とクリームが気持ちのいい配合を見せて、市営バスが16日午前6時半から動き出した。……大神戸にわずか20台だ。あのスマートな30年式モダン・カーのやって来るのも頗る間欠的だ。来た！須磨駅前から試乗する。

……乗り心地は？－神戸バス、国道バス、神明バス－それらと大同小異、強ひて云えば、どのバスでも持っている『バス・コントロール的振動』はまぬがれない－。女車掌は2人ずつ乗込み、まだ慣れぬせいか物腰に『情』があって親切だ。『電車オーライ』『後オーライ』『動きます』－機械的だが余韻があって嬉しい。

……公営となると、そうたいに従業員は不親切なものである。この点市営バスの人々は嬉しい。下車間際に『有難うございます』と涼しい声をあびせてくれる。……

……追々、車体も増える、神戸、国道、神明3バスとの競争も激甚にならう。得をするのはお客様であらう……」

開業時のバス料金は全市2区間制で1区が10銭、3銭で市電に乗継ぎができる連絡制度もあ



創業頃の市バス女子車掌  
昭和5（1930）年末には112人が在籍していた

って乗客に便宜を図った。創業当時の路線は下記7路線であった。

- 1 系統（須磨駅前－桜口）
- 2 系統（須磨駅前－上筒井）
- 3 系統（川上町－上筒井）
- 4 系統（名倉町－上筒井）
- 5 系統（名倉町－桜口）
- 6 系統（石井橋－桜口）
- 7 系統（離宮道－多井畑）

図「市バス創業時の免許路線」にあるように7つの路線は、(1)市電との連絡を円滑に行う、(2)バス相互間の乗継ぎを最小限に抑える、(3)市電が未開通の郊外地と市の中心部との連絡を図る、という3点を熟慮して決定され、市電の補助機関として小回りのきいたスピード感溢れる活躍ぶりで「青バス」の評価を高めていった。

### ■躍進するバス事業

開業当初は保有車両も55台と少なく、乗客数も1日平均8,594人だったが、電気局は車両の増強（表「在籍車両状況」（61頁参照）をみると開業2年で車両数は倍増している）、配車・操車の合理化、道路整備など事業基盤整備に努めた。また、料金の改定を行い、2区制をあらためて、市電と同じく全市内均一料金にしたほか、市バスから市電、あるいは市電から市バス

への乗換えの際には4銭の連絡料金を乗継ぎができるようにした。割安な連絡料金の設定は全国初の試みで、乗客に歓迎されたことは言うまでもない。

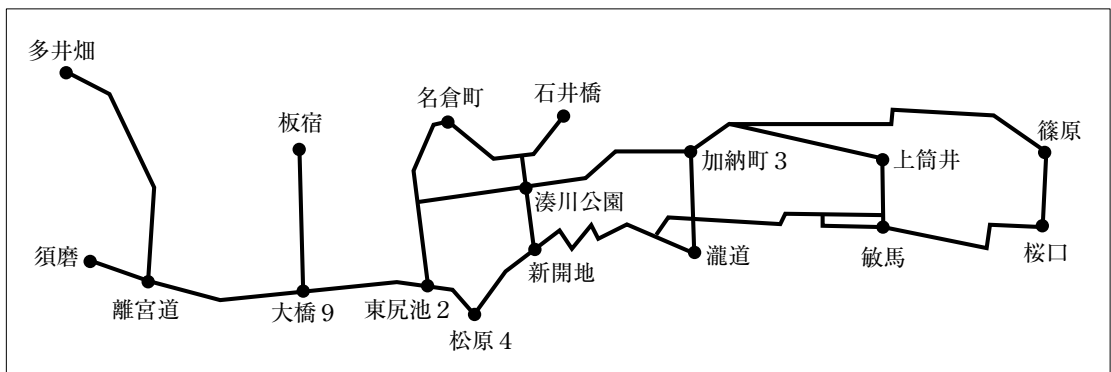
電気局の努力が功を奏して、乗客数も開業1年後の昭和6（1931）年には1日平均1万4,505人、翌7（1932）年には1万9,123人に急増し、収入も開業時の1日平均836円が2年後の昭和7年には1,737円と倍増した。

市営バス経営が軌道に乗ったところで電気局が乗り出したのは、市内を走る民営バスの買収であった。神戸市東部の灘地区では特に先行する民営会社の路線が発達しており、路線重複が多いため、電気局が免許を得られない箇所があるなど課題となっていた。こうした問題解決を

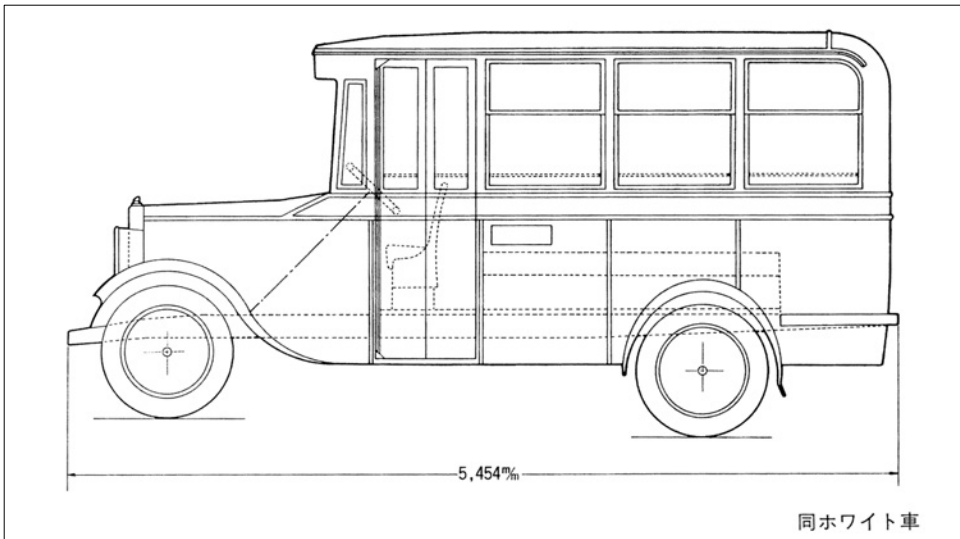
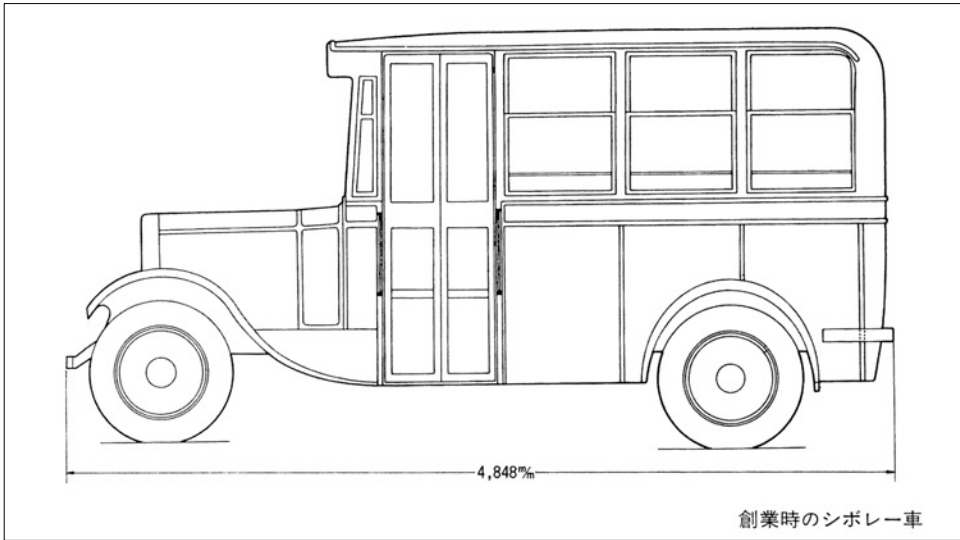


買収前の六甲山乗合自動車と六甲ロープウェー

市バス創業時の免許路線



### 創業時のシボレー車とホワイト車



図るため、昭和8（1933）年から電気局は灘・六甲方面のバス路線の買収に乗り出した。

最初に取り組んだのは昭和8年の六甲山乗合自動車株式会社と六甲越有馬鉄道株式会社からの路線買収で、これにより16系統（阪神新在家－桜口－六甲登山口－六甲ケーブル下－六甲ロープ・ウェイ下。4.66km）と、17系統（阪神大石－福住通－高尾（摩耶ケーブル下。3.05km）の路線が買い取られ、同年11月6日から市営バ

スとして運行を開始した。この買収で神戸の市街地の後背の各種登山電車と阪神・阪急など各電鉄との連絡輸送を市バスが一手に引き受けることになった。

次に買収したのは摩耶鋼索道直営の摩耶バスで、昭和9（1934）年8月に買収が完了し、摩耶ケーブル下から上筒井に至る路線を市営バスとして運行するようになった。これら3つの路線買収で、灘・六甲地区でのバス網を完全に市

在籍車両状況（創業～昭和12年度末）

年 度	シボレー	ダッジ	ホワイト	G・M・C	スミダ	フォード	六 甲	レ オ	ダイヤ モンド	合 計
昭和5年度末	23	15	15	1	1					55
昭和6年度末	39	18	18	10	5					90
昭和7年度末	61	17	19	10	5					112
昭和8年度末	89	17	33	25	5	2				171
昭和9年度末	99	17	33	25	5		2	2		183
昭和10年度末	101	17	33	25	5	10	2		10	203
昭和11年度末	134	12	31	20		20	2		25	244
昭和12年度末	146	3	15	12		35	2		40	253

営化することができた。さらに、市内で競合する神明バスの路線についても買収が試みられたが、折り合わず、買収が実現するのは昭和17（1942）年のことであった。

## ■市バス黄金時代

民営バスの買収と新規路線の創設で市営バスの路線網は拡大していった。電気局が重視したのは、市域内の東西交通は軌道や道路で何本もの公共交通が利用できるのに対して、南北を通じる公共交通が少なく不便なことである。このため、市バスの路線にあたっては、山手と海岸線をつなぐ南北交通と東部灘地区のバス路線網整備を重点的に行った。表「昭和11年度末の運転系統」（62頁参照）にある4・5・10・11などの系統がそうした路線である。路線創設を重ねた結果、創業時の46kmの営業路線は、8年後の昭和13（1938）年には免許路線78km、21系統、営業路線全長179kmと大幅に伸びた。

バス事業の発展に付随して、車庫や修理工場などの施設も増設された。東尻池の市バス車庫に加えて、昭和8（1933）年には東部地域の拠点として灘車庫、昭和10（1935）年には石屋川駐車場が設けられた。また、神戸市が巨費を投じて建設した再度山ドライブウェイを走る再度

山登山線（中山手－修法ヶ原）が昭和12（1937）年7月に開通し、再度山から臨む市街地や海の眺めの美しさで、市民の好評を博した。

電気局では所有するバス車両の修理・整備を長田工場で行っていたが、昭和10年前後に流線型の車体が流行すると、旧来の車体を流線型に作り替えたり、車体の塗装の色を変えたり、観光バス用に展望窓を付けるなど改造を行って、乗客に喜ばれる市バスとして整備に努めた（整備改造能力の高さを発揮して、長田工場は、戦時下の物資不足の折、ガソリンエンジンの車両を神戸製鋼所製のディーゼル・エンジンに変える、さらには木炭ガス発生炉で走る木炭バスに改造するなど工夫を重ね、市営バスの運行を支えることになる）。

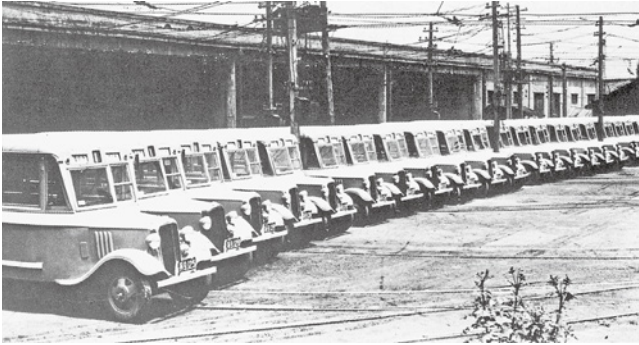
こうした努力が実って乗車料収入も昭和13年初めには1日あたり4,290円、バス事業開始時から7年ほどで5倍近くになり、市バスは市民の移動手段として日常生活に欠くことのできない存在になった。

とはいえ、戦前の道路は中心部を離れると舗装していない場所も多く、バスの車体も乗り心地の良いものではなかった。特に山の手を走る路線は曲がりくねった坂道を行くため、「カーヴにおいては立てる乗客は遠心力にてしばしば

昭和11年度末の運転系統

系統	起 点	終 点	経 過 地	片道キロ程	運 行 回 数	始業年月日
①	須磨駅前	石屋川	松原-新開地-海岸通-磯上通-敏馬-桜口	16.880 km	213 回	昭和年月日 8.11.7
②	須磨駅前	石屋川	東尻池-上沢-山手-三宮-青谷-桜口	18.990	183	〃
③	川上町	石屋川	大橋町5丁目-松原-新開地-海岸通-加納町-青谷-桜口	17.630	86	9.8.5
④	新開地	桧川	上沢-長田神社前-丸山	5.310	116	9.1.1
⑤	新開地	五番町7丁目	夢野橋-名倉町-長田町8丁目	3.630	34	9.8.5
⑥	新開地	石井橋	夢野橋	1.940	93	6.12.1
⑦	新開地	熊野神社前	湊川公園-夢野橋	1.460	77	10.9.1
⑧	阪神大石	兵庫駅前	上筒井-山本通3丁目-トア・ロード-海岸通-新開地	11.250	68	9.8.5
⑨	須磨駅前	高尾	松原-中之島-海岸通-税関前-上筒井	16.100	45	〃
⑩	桜口	桜口	青谷-加納町-瀧道-三宮-京橋-	14.790	38	〃
⑪			三宮-敏馬	14.620		
⑫	高尾	敏馬	福住通5丁目-上筒井	3.060	99	〃
⑬	上筒井	灘駅前	福住通5丁目	2.720	91	〃
⑭	大橋町5丁目	車大道	板宿-川上町-那須神社前	5.680	24	〃
⑮	中之島	汽船乗場	兵庫突堤	0.870	160	7.12.1
⑯	阪神新在家	六甲ロープウェイ下	桜口-六甲登山口-六甲ケーブル下	5.090	75	8.11.1
⑰	阪神大石	高尾	福住通5丁目	3.050	55	〃
⑱	川上町	大橋町5丁目	板宿-水笠通	2.150	99	6.12.1
㉑	石屋川	上筒井	高羽-老松-八幡-篠原南町-福住通5丁目	4.960	93	11.2.1
㉒	須磨駅前	多井畑	離宮道-村雨堂	4.420	14	8.3.11
㉓	中山手3丁目	修法ヶ原	市章山-大竜寺山門	6.552	70	臨時免許による 10.8.21





長田車庫に勢ぞろいした市バス新車群

昭和6(1931)年9月20日から営業開始した六甲ロープウェイと連絡する市バス元は六甲山乗合自動車の路線だった



外側に向け倒され、直線部にも動揺のため甚だしく不快で、到底安全快適とはいえない状態」(大阪毎日新聞 昭和10年11月3日記事)であった。

鉄道(現在山陽電鉄)が殺風景だった須磨寺を桜の名所として整備し、野外劇場を設けて人気歌手のコンサートなどを開催したほか、昭和10(1935)年には須磨浦公園を整備している。須磨海岸も海水浴客で賑わうようになった。

## 第6節 観光業の発展と観光バス事業の開始

### ■神戸市の観光

大正時代の半ば以降、豊かになった市民生活を反映して自治体や民間企業が積極的な観光開発を行うようになった。神戸市内で見ると、須磨周辺において、大正2(1913)年に兵庫電軌

市中心部の再度山では昭和10年、神戸市によりドライブウェイが開通した。さらに昭和3(1928)年に諏訪山動物園(王子動物園の前身。場所はのち移転)が開園し、同5(1930)年には湊川水族館が観艦式記念海港博覧会の記念事業として設立された。

市東部では六甲山地の開発が進んだ。大正14(1925)年に摩耶山にケーブルカーが設置され山上に遊園地や劇場が設けられた。六甲山では、昭和3年に裏六甲ドライブウェイが整備され、翌4(1929)年には表六甲ドライブウェイが開



神戸市営観光バス各所案内図



東垂水海岸付近を歩く観光バス

通して、それぞれバスが運行した。さらに昭和6（1931）年には六甲ロープウェーの運行が始まり、翌7（1932）年には六甲ケーブルが開設された。六甲山頂には六甲山ホテルが開業（昭和4年）し、六甲高山植物園（昭和8（1933）年）、六甲カンツリーハウス（昭和13（1938）年）などが開業していった。六甲山には昭和12（1937）年の時点で、ホテル2軒、旅館・商店・料亭などが42軒、別荘が222軒建てられており、六甲山へケーブルやロープウェーを使って登った人は35～36万人、タクシー利用者が3万人、歩いて登った人も20～30万人であった。多くの人々が、山の自然や、街の眺め（特に夜景）、夏の間避暑など、六甲山観光を楽しんでいたことがわかる。

六甲山や摩耶山の観光開発は阪急電鉄、阪神電鉄などの民営鉄道会社によって担われており、前述したケーブルカーへのアクセスを提供するバス路線を運行していたのも、これら民営鉄道会社の関連会社であった。こうしたなか、神戸市交通局も観光事業に乗り出した。

## ■観光バス事業の開始

神戸市営観光バス事業は昭和11（1936）年10月11日、神戸港沖で挙行された海軍特別大演習の観艦式を記念するかたちで開始された。観光バス事業については昭和7（1932）年に市会で議決済みであったが免許を得るのが遅れ、4年

越して実現したものである。

観光バス用の車体は一般の乗合バスと仕様を異にして、観光に相応しい豪華な作りであった。長田工場ではアメリカの高級車リンカーンなどを参考にして研究し、機能的には天窗を6か所開けて車窓風景を楽しめるように工夫した。座席シートも豪華版で、ゆったりとした2人掛けの座席は、長時間の乗車でも疲れないように配慮されていた。車体は流線型で当時の流行を全面的に採り入れており、外装も当時の流行色、ライトグレーに塗装した。両サイドモール部分には緑色で「神戸市営観光バス」、後ろの面には英語で「Sight-Seeing Bus」と書かれており、おしゃれでモダンなバスであった。観光バスは3台（市長の命名で「むこ号」「みなと号」「きくすい号」）あり、開業祝賀試乗会を終えたあと10月11日に始発地神戸駅前を満員の盛況で出発した。

観光バスには若い女性ガイドが、チョコレート色の制服に身を包み、つば付きの帽子をベレー帽風に傾けて被って乗り込んだ。彼女たちは2か月間の特訓を受け150頁の案内文を暗記して車中で説明をした。

観光バス初日にバスに試乗した新聞記者が書いた記事が10月12日の大阪朝日新聞に掲載されている。少し長いですが、当時の様子が活写されているので引用する。

「さっと天高く小春日和にあけた11日、こ

の日は“観光神戸”のすべてが明粧をこらして観光客を迎える記念すべき日だ。瀟洒なボディに、ふくよかな秋気をたたえ、早くも定刻9時に半時間も前から押しかけた観光客を乗せている観光バスの「みなと」「むこ」「きくすい」号では追いつきそうもないというので、臨時バス1台の4台。

それに初物喰いではひけをとらぬ神戸人の気性が手伝って「きくすい」には上沢通6丁目青年団の諸君、「むこ」には(中略)女性群に、いずれもあっさり借切れ、あとの2台にどやどやと乗り込んだ観光客は揃いも揃って神戸人だ。出発点で金1円20銭也(摩耶へ登る人は30銭高)を払って案内書を手し、9時10分いよいよ晴れのスタートだ。(中略)

嬉しい顔、顔を明るい窓いっぱい浮き出させながら、市内を順次スムーズにすべって行くころには、折柄、交通安全週間整理にあたっての警官諸君に、青年団員思わずニッと微笑を投げかけて観光客歓迎の「ゴー」の青色信号。(中略)150頁からの案内文書を頭に叩き込んだという案内嬢の説明に、第一声としては、まず満点、辛く採点すれば80点だ。(中略)

かくて、明石、舞子公園より神戸駅へ帰り着いたのが午後2時半。みんなホッと“安価なヒマ潰しだ”という要領よい感想をもらしながら顔見世運転は終わり、くたぶれさまでした……(とは別れのときの案内嬢の挨拶)。(原文は旧仮名遣い)

観光バスは所要時間6時間半で東西に長い神戸市を西へ東へ、山へ海へと動き回るので、全行程は61.18kmと長かった。すなわち、神戸駅前から湊川神社参拝→税関構内→神戸港見学→摩耶ケーブル下(希望者はケーブルカーで展望台往復。30銭の別料金)→布引滝(付近散策)→生田神社参拝→須磨寺→須磨寺遊園地→福祥

寺→舞子公園→明石公園剛ノ池周辺散策→清盛塚→築島→兵庫大仏→新開地→多聞通→神戸駅である。途中、散策も行うので、内容的にも濃い観光ツアーであった。料金は大人が1円20銭、子どもは80銭で、団体割引もあった。当時、そば一杯10銭、コーヒー一杯35銭、米10kg 2円40銭、大工の手間賃2円92銭という時代である。1円20銭という値段は、庶民でも支払うことができる程度の金額だった。

値段設定の良さ、須磨、舞子、摩耶山と景色の良い観光スポットを一度に回れる効率の良さが好評で、市営観光バスは爆発的人気となり、連日、ほぼ満員の盛況だった。初年度の昭和11年10月から翌12(1937)年3月末までの171日間で、運転した車両数延べ569台、乗客数は8,705人、乗車料収入は9,455円であった。1日平均51人の乗客という少ないようだが、観光バス1台の定員は16~20人であり、冬の観光に向かないシーズンが大半を占めていたことを考慮すると、その人気がかなりのものであったことがわかる。



観光バス車掌1期生

電気局は観光バス事業の拡充を図ることとし、長田工場で観光バス車両の製作を急ぎ、また、半日で周遊できる短縮コース（神戸駅前→湊川神社→税関構内→神戸港見学→布引滝→生田神社→須磨寺→舞子公園→須磨→清盛塚→神戸駅前）での運行を昭和12年春から開始した。短縮コースの料金は大人1円、子ども70銭であった。昭和12年度の観光バス乗客数は18,698人、乗車料収入は20,186円となった。

好評を博した観光バス事業であったが、昭和13（1938）年7月の阪神大水害で運行が一時中止された。さらに、戦時体制化による統制経済の影響でガソリンが消費規制の対象となったことから、観光バス車両の減数が行われ、昭和15（1940）年9月14日には、観光バスの路線バスへの転換命令が出され、同月末で観光バス事業は休止した。そして、昭和19（1944）年11月1日には、国の方針により、事業免許を返還した。