

第1章

近代都市神戸の形成と 電気・電車事業の始まり

第1節 電車と電気 事始め

■ 鉄道の歴史

木や石でつくった軌道の上に、木製車輪をつけた箱を乗せて人や馬などで牽引し、重いものを運搬する方法は世界各地で非常に古くから知られており、2000年前には既にギリシャやローマ、エジプトなどでは石を使った軌道が造られていた。中国でも、近年、秦の始皇帝の時代(2200年前)に作られた全長3kmにも及ぶ木製軌道が、河南省南陽市の山中で発見され、注目されることとなった。驚かされたのは、この古代「鉄道」がレールと枕木で構成され、見た目が現在の鉄道と変わらない姿だった点である。木製軌道は兵士や武器を迅速に戦場へ送る道具として用いられたようだが、王朝の滅亡後、顧みられることなく捨て置かれ、忘却されていった。

貨物や乗客を速く大量に運ぶことができる交通システムが出現するのには、産業革命を経た、18世紀後半からである。鋼鉄の大量生産を可能にする技術開発が進んだことで、加工性耐久性耐重量性に富む鋼鉄製のレールが作られるようになり、蒸気機関の発明は引き馬にかわる蒸気機関車を生んだ。蒸気機関車の発明は1804年のことだが、当初は馬を併用する蒸気機関車であ

った。その後、1830年に本格的な蒸気機関車を走らせたリバプール・アンド・マンチェスター鉄道が開通し、港町リバプールと工業都市マンチェスター間、56kmを4時間半で走行した。同鉄道は最高時速を46.6km出せたといい、初めて時刻表を作成して運行するなど現在の鉄道の原型となった。

高速で大量の陸上輸送を可能にする鉄道は瞬く間に世界中に広まり、ヨーロッパやアメリカで1830年代には鉄道建設が続き、鉄道網が出来上がっていった。さらに1850年代にはインドやオーストラリア、パナマ、アルゼンチンなどアジア、アフリカ、南アメリカでも鉄道が開業し、鉄道網は全世界に広がっていった。

日本に鉄道が初めて紹介されたのは、少し遅れて1860年代のことである。幕末に鉄道模型がペリーやロシアのプチャーチンによって紹介され、薩摩藩や佐賀藩など、自ら鉄道敷設計画を



日本初の鉄道となる新橋－横浜間(29km)が開業
(明治5(1872)年9月12日「鉄道主要年表」国土交通省)

立てた藩も出現したが、幕末維新の動乱で実現されることはなかった。鉄道敷設が英仏米などの先進国への経済的従属を強めることを恐れて、外国からの建設要望を断り、自前で建設することにこだわったことも建設が遅れた理由であったが、明治3（1870）年、明治政府によって工事が着手され、2年後の明治5（1872）年に新橋－横浜間の鉄道が開業した。

東京－横浜間の工事と時を同じくして、京阪神でも鉄道工事が進められ、明治7（1874）年5月11日に大阪－神戸間が開通した（京都－神戸間開通は明治10（1877）年）。神戸市内では、居留地にも近い位置に三宮駅（現在の元町駅の場所）、と神戸駅が作られた。神戸駅は、大阪と神戸を結ぶ路線の終着駅という位置づけで、煉瓦造りの立派な駅舎ができた。新しく海外貿易の拠点となった居留地と、古くから繁栄する2万人もの人口を擁していた兵庫とは、天井川化していた生田川をはさんで3.5km離れており、両方の間に位置する2つの駅の周辺はまだ人家もまばらであった。

■鉄道馬車から電車へ

蒸気機関車が発明された19世紀初頭、イギリスにおいて、馬に車両をひかせてレール上に走らせる鉄道馬車（ホース・カー）が市街地で運行されるようになった。蒸気機関車は煙と煤をまき散らしながら走るため、人口密集地の交通手段としては好ましいものではなく、また、乗客の求めに応じて頻繁に発車停車を繰り返す必要があるため、加速減速に時間がかかる蒸気機関車は不向きだったからである。欧米の多くの都市で鉄道馬車が走るようになったが、馬は世話をする必要があり、長時間の使役は難しいうえに、糞は道路を汚した。

こうした問題点を解決できるものとして注目されたのが19世紀前半にイノベーションが進んだ、電気を動力源にした電気機関車である。最

初の電気機関車は1832年に製作された、電池を搭載したものであるが、電池を用いるため走行距離が延びず、実用化に至らなかった。初めて旅客を乗せる電気機関車を開発したのは、ドイツ人、ヴェルナー・フォン・ジーメンスで、1879年、ベルリンの博覧会で初めて試作車が披露された。ジーメンスの路面電車は長距離運転ができないものだったが、翌1880年、アメリカのエジソン研究所のスプレグにより、架線から集電できるトロリーポールが発明されたことで、長距離の運転が可能になり、電車の可能性が大きく広がった。

電気機関車を運行するためには、電力供給元が必要である。電気機関車の発明とほぼ時を同じくして、1832年、フランスのヒポライト・ピクシーによって産業用電力供給に使用される発電機が発明された。さらに1878年にエジソンが電球を発明したことで電気の需要が一気に拡大し、電灯を点灯するため水力発電がされるようになった。暗い夜を明るくする電灯の魅力は圧倒的で、アメリカでは1880年代に水力発電所の建設が進み、1889年には200もの水力発電所が稼働するようになった。発電所から大量の電気が供給できるようになったことが、電車の発展をもたらせ、はやくも1883年にはイギリスとフランスで電車の営業運転が開始され、1888年には、トロリーポールを使った電車がアメリカのバージニア州で開業した。

蒸気機関車が発明されてから、日本に鉄道がお目見えするまで50年かかったが、電車の場合は、ジーメンスがベルリン万博で路面電車の試作車を走らせてから12年を経た明治23（1890）年、東京、上野公園を会場にした第2回国内博覧会で東京電灯による電車運行デモンストラーションが行われた。そして、それから5年後の明治28（1895）年2月、日本初の路面電車、京都電気鉄道が開通した。

その後、日本国内では名古屋電気鉄道（明治



明治20年代の神戸（諏訪山からの眺め）

31（1898）年開通、現在の名古屋市営交通局の前身）、大師電気鉄道（明治32（1899）年開通。京浜急行の前身で川崎大師参詣客が利用した）、小田原電気鉄道（箱根登山鉄道の前身。国府津駅から小田原経由で箱根湯本に至る路線。当初は鉄道馬車として運行していたが、箱根の地形が水力発電に向いていることから明治33（1900）年に電気鉄道として開通）、豊州電気鉄道（別府と大分とを結ぶ九州初の路面電車で明治33年開通。昭和47（1972）年に廃線）などが次々に開通していった。

■日本における電気事業の始まり

わが国で初めて電灯が灯されたのは、東京電灯株式会社が送電を開始した明治20（1887）年11月のことである。石炭を用いた火力発電所から供給された電気は発電所周辺の会社などへ配電されたが、供給先は日本郵船、今村銀行、東京郵便局など発電所周辺の約130灯の地域的にも限られた小規模なものであった。その後、東京電灯は、東京市内に相次いで5か所の火力発電所を設けて周辺に電気を供給し、創立から5年後の明治25（1892）年には電灯数は14,000灯にもなっていた。

とはいえ、東京市の人口を考えれば、まだ限定されたものであった。それは、1つには、石炭を燃やし発電するため、コストがかかり、料金が高かったためである。明治23（1890）年の

東京電灯の電灯料金は、半夜灯（日没から真夜中0時まで）10燭光が1か月1円、終夜灯（日没から翌朝まで）が同じく1円70銭であった。この頃の白米10kgの値段が49銭、大工の手間賃が50銭であったから、相当に高価で、裕福な人々しか電灯を付けることはできなかった。

燭光とは光度の単位で、1燭光は1カンデラ、ろうそく一本の光度に等しいという。25Wの蛍光灯は135カンデラ（全方向に光が放射されている場合）であるというから、10燭光の灯りは、かなり暗い。しかし、石油ランプやろうそく、菜種油を入れた皿に灯心を垂らした灯を頼りに夜を過ごしていた人たちにとって、ろうそく10本分の電灯が点灯できれば、夜の生活、夜の世界が革命的に変わる。暗闇の夜から解放するツールとしての電灯は人々にとり垂涎の的となった。

日本では、山が多く傾斜に富んだ河川が多い地形を生かし、火力よりコストがかからない水力発電所が作られるようになった。最初の水力発電所は、東京電灯の火力発電所が送電を開始した翌年の明治21（1888）年、宮城紡績が自家発電用に作った三居沢発電所である。ついで明治24（1891）年、琵琶湖疎水の落差を利用した京都の蹴上水力発電所（現在も現役発電所として稼働している）が運用を開始した。この蹴上発電所が日本初の一般向け発電事業者である。蹴上発電所の電力は、電灯や、紡績工場や織物

工場など産業用電力として用いられた。神戸においても、電気事業への取組みは早く、東京電灯が開業した明治20年に1年遅れた明治21年、神戸電気が開業している。電気事業者としては国内2番目の開業であった。

第2節 19世紀の神戸のまち

■鉄道が通った頃の神戸

鉄道が開通した頃の神戸は、開港から7年が経過し、居留地（東が現在の神戸市役所西側の東町筋、西が鯉川筋、北は大丸百貨店北側の西国街道、南は海岸通に囲まれた500㎡四方の区域）にはイギリス人ハートの設計で碁盤の目に街路で区切られた街区に西洋建築が立ち並び、緑地帯や遊歩道、下水道もある、西洋的都市景観の街が作られていた。夜にはガス灯が灯った風景に、近隣の人々は驚異の目を見張ったことだろう。

居留地の周辺には、貿易や金融、海運に携わる各業者、荷役などに携わる港湾労働者など様々な人々が集まってきた。居留地の西側に接する雑居地に清国人街（現在の中華街）、西側海岸通沿いには日本人経営の会社・銀行などが集まった地域、元町辺りには外国人相手に商売を営むものが店を出し、洋服、靴、時計、めがねなどを売る商店や理髪店、仕立屋、写真館、牛肉屋などが並び、文明開化の香りが色濃く漂った。

居留地の東北側には製茶業、輸出用米を入れる袋をつくる麻布製造など、貿易に関連する工場ができた。また、居留する外国人が創業した鉄工所（アメリカ人、ミュアヘッドが明治2（1869）年に小野浜で創業）、製紙工業（アメリ

カ人のウォルシュ兄弟が明治12（1879）年に創業した西洋紙の製紙工場）なども創設された。しかし、これらの新しい製造業に雇われる人は少なく、明治9（1876）年には、居留地内に10軒ほどあったという茶倉で1,000人もの女性が働いていたという。

■外国人居留地の建設と神戸村

神戸港の輸出入額は明治元年（1868）においては、輸出45万円、輸入69万円ほどだったが、同10（1877）年は輸出466万円、輸入425万円、さらに同20（1887）年は輸出1,277万円、輸入1,385万円へと急増している。明治29（1896）年には輸出4,031万円、輸入8,255万円となっており、明治20年代に神戸港の輸出入額が、特に輸入額が激増したことがわかる。この繁栄が人口増加をもたらし、明治8（1875）年1月の神戸区（神戸市の設置は明治22（1889）年。神戸区は明治5（1872）年設置）の人口は36,030人（神戸は8,554人、兵庫は27,476人）、ほぼ10年後の明治17（1884）年12月末は63,179人（うち神戸22,561人、兵庫40,618人）へと増加した。

倍に近い人口増加が起きたわけだが、地域別にみると、兵庫で1.47倍、神戸は2.63倍と新興地神戸に著しい人口増加が起きてきたことがわかる。神戸区の人口はその後も増加の一途をたどり、明治21（1888）年は115,954人となり、4年間で2倍近くなった。この増加分はほとんど神戸の増加分であったと考えられる。明治20年代の初めには、近世以来繁栄してきた兵庫津よりも神戸の人口が多くなり一帯が市街地化した結果、兵庫津と神戸が一体化し、神戸港を中心にした港湾都市としての神戸が形成されていった。

■市制施行と都市インフラ整備

明治22（1889）年、市制が施行されて神戸市になった頃から、道路、水道、港湾、交通など

の事業が始められるようになった。巨額な資金を必要とするインフラ整備には消極的だった神戸市も、急激に進む人口集中や経済発展に対応するため、都市整備事業に取り組み始めた。この頃、合い言葉のように言われていたのが、「神戸の五大私設事業」（市内電気鉄道敷設、海面埋立棧橋仮設、小野浜埋立、湊川付替、兵庫運河開削。私設というのは神戸市ではなく事業者が実施するため）、「神戸市三大事業」（上下水道工事、港湾修築、湊川付替）であった。明治29（1896）年、湊村、林田村（そのうち吉田新田、御崎、今和田新田、東尻池、長田）と合併して、市域が拡大し、懸案のいくつかの重大事業、湊川付替などの事業を実行に移す段取りが整えられた。

上下水道敷設についてはコレラなどの伝染病で毎年多数の死者が出るため早い時期から必要性が叫ばれていたが、明治23（1890）年夏、コレラで1,000人もの人が亡くなったことで市会が動き始め、ようやく明治30（1897）年に起工して布引堰堤や浄水池などを建設し明治34（1901）年から給水が開始された。

兵庫運河開削は明治9（1876）年に開削された兵庫新川と林田村海岸を結ぶ運河を開削して和田岬を迂回しないバイパスルートを作るもので、明治32（1899）年に竣工し、運河掘削で出た土砂で埋立地の荻藻島が兵庫運河の河口に作られた。

兵庫運河と同時期に、藤田伝三郎や鴻池善右衛門らの湊川改修株式会社により、湊川の付替事業もなされた。当時の湊川は天井川化して水害をもたらせ、流れ込む土砂は港湾を埋めていた。明治29年夏の水害で大きな被害が出たことで湊川の早急な改修を求める声が高まり、明治30年に工事が開始された。会下山の下に隧道をつくって湊川の流路を変え荻藻川へ合流させる大工事は明治34（1901）年に竣工した。工事で出た土砂は旧河川の河口付近の埋立に使われ、

生み出された造成地は、造船会社や倉庫会社に利用されることとなった。不用となった旧河川跡地は一部造成して販売された。後年、神戸唯一の盛り場となった新開地はこの旧河川跡地である。

神戸港については、開港以来、波止場や棧橋が造られて体裁が整えられていたが、明治20年代に入ると前述したように貿易額の増大とともに入港する船舶数が急増したため、早急に近代化を図らねばならなくなった。築港場所をめぐる、神戸港東側の小野浜地先案、高浜案、湊川尻案の3案が作られ、それぞれの案を押す各地域の思惑が絡んで対立関係に発展したため計画決定に数年かかった。小野浜地先案に決まったのは明治40（1907）年、小野浜地先に4本の突堤を築堤する工事が一応の竣工をみるのは大正9（1920）年、陸上設備を含めて全部が完成するのは大正11（1922）年であった。

■ 鉄道・電車で他都市と繋がる

前掲の「神戸市三大事業」、「五大私設事業」は明治の末年にはほぼ完成して、神戸市は近代的な都市へと生まれ変わった。五大私設事業の1つ、市内電気鉄道敷設は、明治28（1895）年に京都で日本初の電気による市内電車が開業するよりも早い明治26（1893）年のことで、神戸電気鉄道株式会社と兵神電気鉄道株式会社の設立申請に際して、計画案が提示されていた。

市内電車敷設については第2章に譲るが、市外と神戸を結ぶ鉄道については、明治22（1889）年の神戸－東京間全線開通で、神戸と東京が繋がった。また、神戸以西については、藤田伝三郎や村野山人らが山陽鉄道株式会社を設置して、神戸と下関を結ぶ鉄道を敷設する計画が作られ、明治22年には兵庫－神戸間が開通している（明治34（1901）年に下関まで全線開通。明治39（1906）年に国に買収された。現在の山陽本線）。さらに、明治32（1899）年に前出の藤

田伝三郎や田中市兵衛、外山脩造らにより摂津電気鉄道株式会社（阪神電気鉄道株式会社）が設立され、同38（1905）年に神戸（三宮）－大阪（出入橋）間の営業が開始された。阪神急行電鉄（阪急電鉄）が大阪－神戸間の路線を敷設するのは遅く、駅を上筒井に作って神戸へ乗り入れた大正9（1920）年のことである（三宮へ乗り入れたのは昭和11（1936）年）。

明石・姫路方面については、明治40（1907）年に川上清兵衛らにより兵庫電気軌道株式会社が作られ、同43（1910）年に兵庫－須磨間が開通した。また、有馬・三田方面へは、大正15（1926）年に神戸有馬電鉄が設立され、昭和3（1928）年に神戸－三田間の営業を開始している。

上記の私鉄路線は現存し、神戸市民の移動手段となっているが、他にも実現されなかった路線計画がいくつもあった。鷹取鋼索電気鉄道（大正12（1923）年）、神戸福崎電鉄（同12年）、阪神海岸鉄道（葺合浜辺通－大阪此花区桜島 同14（1925）年）、再度山登山電鉄（同14年）、神戸地下鉄（住吉－西須磨、脇浜－西須磨。昭和3（1928）年）などである。人口が急増する神戸市は市街地も拡大を続けており、電車事業経営にもうまみのある土地と考えられていたのである。

前述のとおり、神戸市と他都市を結ぶ電車路線が速やかに整備されていったのに対し、市内の電車交通については、計画立案は日本一早く、電気事業のスタートも早かったが、市内電車が開通したのは明治43（1910）年のことである。京都（明治28年）、名古屋（明治31（1898）年）、東京（明治33（1900）年）、横浜（明治37（1904）年）などの諸都市に比べて遅かった。

第3節 神戸市の電気事業と 電気鉄道事業の始まり

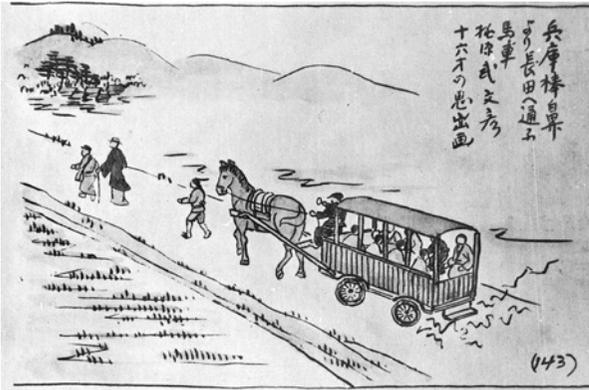
■神戸電灯株式会社の設立

明るい電灯への欲求から、電気事業が全国各地で計画され、電力会社の数は、東京電灯株式会社が創立してから4年後の明治24（1891）年には10社を数えた。東京電灯について全国2番目に開業したのが、明治21（1888）年9月開業の神戸電灯株式会社であった。

神戸電灯がいち早く開業したのは理由があった。それは、東京電灯が設立されるより前の明治19（1886）年、東京電灯の発起人の一人であり、神戸電灯の大株主になる矢島作郎が電灯業の発足を促す目的で関西へやってきて、まず、京都の祇園で点灯を行い、そのあと神戸へ来て兵庫県議会議事堂で開催された天長節（天皇誕生日）夜会で電灯を披露したという一件である。5kWの発電機を用いた点灯であったが、参会していた神戸の政財界人など人々の受けた衝撃は大きく、神戸では電灯会社設立の機運が急に高まった。

特に神戸が外国人居住者も多い港町であることが、その機運を高めた。「神戸電気株式会社沿革小史」は「……東洋屈指の貿易港たる……天賦の適処を占め、将来大いに発展すべき都市に於いて、尚石油に点火するがごとき不衛生は勿論、火災の危険少なからざるのみならず近代文化の第一線に立たんとする開港地においては到底忍び得ざりしところなりき」と記している。発展する神戸に相応しく、早く電灯を灯さねばならないという思いを人々は持ったのだった。

試点灯から1年足らずの明治20（1887）年10月25日に有限会社神戸電灯（同26（1893）年に株式会社に改組）が設立された。資本金は10万



乗合馬車の絵
神戸で初めて路線を定め運行した公共交通機関は、
明治16（1883）年5月1日から西柳原－明石間を
1日4往復した乗合馬車だった

よる葺合村新生田川から住吉川へ至る乗合馬車も、採算が取れずに間もなく解散した。

同じく馬を使った公共交通機関に鉄道馬車がある。こちらは軌道を造って、その上を馬に引かせた客車を走らせるもので、乗合馬車よりも振動が少なくスピードも出るため、各地で馬車鉄道が運行するようになった。神戸でも明治23年11月に神戸から三田に至る鉄道馬車敷設計画、同年12月には神戸兵庫山陽鉄道停車場から外人居留地遊園地間馬車鉄道敷設計画、同30（1897）年3月には神戸棧橋株式会社の馬車鉄道敷設計画などが立案され、提出された。しかし、これらの計画案は「速度が遅く不衛生である」との理由により市会で承認されなかった。明治20年代の神戸市には、既にドイツやアメリカで運行していた電車のことを実際に知っている人たちがおり、前出の「五大私設事業」の中には「市内電気鉄道敷設」が入れられていた。神戸の発展を担う交通機関は馬車ではなく電車だと将来を見越していた。

■ 日本初の電気鉄道敷設計画

明治26（1893）年、神戸電灯株式会社の社長であった池田貫兵衛ら7名による神戸電気鉄道株式会社と、土居利生ら4名による兵神電気鉄道株式会社から電気鉄道事業計画の出願がされた。神戸電灯株式会社から内務大臣に提出された出願書には、電気鉄道は乗合馬車や鉄道馬車

よりも危険度は低く、衛生的で、欧米では争って敷設してもらおうとするほどであると、当時の人々が電気鉄道に抱いていた不信感を払拭するための記述がされた。しかし、人々の不安も根拠のないことではなく、明治28（1895）年に開業した京都の路面電車では、通行人の安全を確保するために交通繁華な場所で走行する電車の先を「電車がきまっせえ、危なおっせえ」と叫びながら走る告知係の少年が雇われており、告知係の中には電車に轢かれて亡くなる者もいた。

神戸電気鉄道の敷設計画書によれば、路線の総延長は約11km、28人乗りの電車が平均12kmで走る計画であった。この時速12kmというのは、当時最も速かった2人曳きの人力車の速度が12kmで、これより速く走ると車馬に危険が及ぶと制限されたためである。電気鉄道の路線は、布引－中山手1丁目－生田神社－北長狭通1丁目－元町3丁目－栄町3丁目－元町通6丁目－相生橋－多聞－大開－塚本－羽坂－山陽電鉄兵庫駅（柳原停車場）のルートであった。さらに柳原から折り返して小物屋町－戸場町－江川町－湊町－相生橋－神戸市役所から栄町へ至り、前掲ルートを布引へ戻るかたちであった。

■ 電気鉄道敷設実現に向けて

電車事業の発起人たちは路線延長11kmの敷設工事を、認可後半年以内に着工し、さらに半年

以内に完成させるとの条件を出して、意欲満々であった。しかし、彼らの前に事故への懸念と、未経験のものに対する人々の素朴な警戒感が立ちはだかった。敷設出願を受けた兵庫県は神戸市に対して里道使用に支障があるかどうかを諮問した。神戸市会では「電気鉄道に関する調査委員会」を設置し審議したが、慎重論や反対論が大勢を占め、明治28（1895）年7月23日の市会で次のような建議書が出された。

「電気鉄道事業は我が国ではまだ実施例が少ないため、安危得失の実例に乏しい。神戸のように街区が狭隘で高低のある曲がりくねった道であるうえに海上陸上ともに多くの貨物が行き交う場所に電気鉄道を敷設することは危険であり、また時期尚早である。ことに目前に横たわる給水事業に関係を及ぼす点も大きい（電車が通ると道路に埋設された水道管が破損するなどの影響が出ないか懸念している）」（現代語訳）

会社は敷設計画を何度も変更してねばり強く交渉したが、計画案そのものが否決されることを恐れ、審議延期を願い出て、しばらく電気鉄道敷設案は棚上げされた。

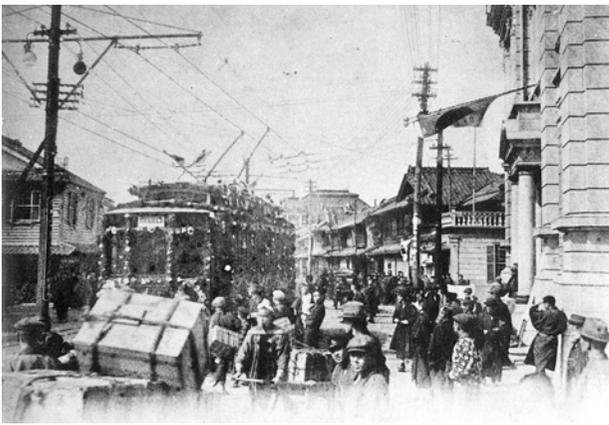
最初の敷設計画が提案されて10年近く経た明治35（1902）年7月にも「神戸市民が利用できる交通機関は人力車だけであるのは大変不便で嘆かわしい、神戸が東洋を代表する港湾都市として発展していくためには一日も早く電気鉄道を敷設することが必要」として、発起人により訂正追願が出されたが、市会は、道幅の狭い人通りの多い街路に鉄道を敷設するのは危険だとして神戸市に答申した。しかし、その後、京都に続いて東京や名古屋、横浜でも電気鉄道が敷設されて実績が上がってきたことから、人々の考えも徐々に変化していった。明治37（1904）年8月に大阪－三宮間に大型ボギー電車（車体に対して水平方向に回転可能な車輪をもつボギー台車2組の上に車体を載せた鉄道車両）を走らせるため敷設工事を進めていた阪神

電鉄が、終点予定地の三宮から滝道（加納町5）までの延長申請を出したことをきっかけに、市内電気鉄道敷設についての論議が、敷設する方向で再燃した。

今回は敷設の是非ではなく、市営にすべきか民営にすべきかが問題となった。市会に設置された市街電気鉄道敷設調査委員会は市営とすべきとの報告を市会へ提出したが、水上浩躬市長は財政上の見地から市営は難しく、早期敷設を実現するには民営で行うしかないとの考えを打ち出した。このため同委員会はさらに審議を重ねて民営を是とする報告を提出し、明治39（1906）年3月3日、市会は委員会が作成した電気鉄道敷設条件を議決した。議決内容は民営敷設を決定していたが、次のような条件が付いていた。

- ① 路線は複線であること
- ② 会社が経営できる期間は50年
- ③ 工事は起工認可より3か月以内に着工すること
- ④ 第1期線工事は2年以内、第2期線は4年以内に竣工すること
- ⑤ 運賃は4銭の全線均一料金であること
- ⑥ 純益金のうち一定額を市へ納付すること
- ⑦ 市が買収を必要とするときは相当額で譲渡すること
- ⑧ 50年後には事業の一切を無償で市へ引き渡すこと

一見して厳しい条件である。敷設する軌道に条件を付し、工事期間にも縛りをかけているうえ、運賃や利益の一部を市へ納付することまで約束させている。そのうえ、市の要求があればいつでも有償で事業譲渡しなくてはならないこと、50年後には無償で譲渡しなくてはならないことを決めている。この⑦項と④項が、10年後に神戸市が電気鉄道を買収する根拠になった。



開業記念電車
明治43（1910）年4月5日、初の市街電車が
春日野－兵庫駅前間で運行開始

■ 神戸電気鉄道の市街電車開通

民営で市街電車を開業するという神戸市の決定を受けて、10年以上前に計画案を提出していた神戸電気鉄道株式会社をはじめ神戸市街鉄道（発起人 後藤勝造）神戸電車鉄道（同 秋山忠直）、兵神電鉄（同 渡辺万寿太郎）、神戸電鉄（同 岩崎虔）など5社が名乗りをあげた。しかし、神戸市が提示した条件が厳しいので5社のうち4社が出願を取り下げ、唯一、実行するに足る資金力を有し、発起人数、資本金とも

に増やして出願した神戸電気鉄道株式会社が市街電車を敷設・開業することとなった。明治39（1906）年11月17日に神戸電気鉄道は次の第1期線と第2期線の特許を得た。ルートはおおむね下記のとおりであった。

第1期線

① 兵庫線

多聞通2丁目－湊町－西柳原町－北仲町
－磯之町－島上町－西出町－相生町2丁
目

② 栄町山手線

多聞通2丁目－相生町1丁目－栄町通－
元町通1丁目－磯上通8丁目－葺合生田
町－加納町3丁目－中山手通－下山手通
3丁目－下山手通8丁目－荒田町2丁目
－兵庫湊町4丁目

③ 加納町横断線

三宮1丁目－加納町3丁目

④ 三宮横断線

三宮2丁目－下山手通3丁目

⑤ 橋通接続線

多聞通2丁目－北長狭通8丁目－下山手
通8丁目

第2期線

第1号線

磯上通1丁目－葺合南本町4丁目－葺合
熊内橋通7丁目－葺合生田町1丁目－葺



開業当日の新聞広告



開業記念電車を見るため沿線は多くの人で賑わった

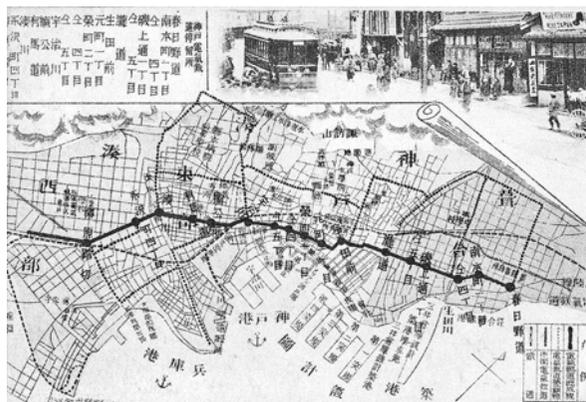
- 合字宮ノ浦
- 第2号線
下山手通7丁目－奥平野村－荒田町
- 第3号線
中道通1丁目－長田村－東尻池村－明治通2丁目－芦原通1丁目－松原通1丁目－神明町
- 第4号線
西出町－東出町1丁目

春日野道から兵庫駅まで、東西に長い神戸市の中心街を貫く栄町本線は、交通量も多く、最初に着工された。用地買収に1年をかけ、軌道敷設や運河発電所、湊町と琴緒町の変電所の建設、葺合車庫、兵庫車庫など開業に必要な施設を完成させて、晴れて「栄町本線」が開業したのは明治43(1910)年4月5日のことであった。

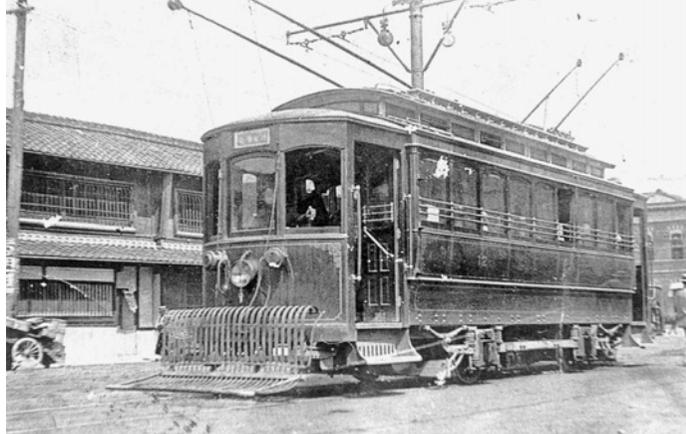
雇用された職員は運転手88名、信号手28名などで、彼らは大阪や京都などの市街電車で1年の乗務経験を積んだうえで乗務に臨んだ。神戸電気鉄道所有の車両は50両、春日野から兵庫駅前の間に19の停留所が設けられた。

開業当日は「祝開業」と染め抜かれた真っ赤な提灯がつるされ、モールをあしらった祝賀アーチが建てられ、万国旗がはためくなか、小豆色のイギリス製のラジアル式四輪客車が神戸の中心街を走った。沿道には大勢の見物人が押し寄せ、6km弱全区間の初走行を楽しむ客でごったがえした。

神戸電気鉄道の滑り出しは好調で、開業半年で1日平均乗客数32,277人、収入は1,021円であった。神戸電気鉄道は第1期工事の残りの3線の早期着工を計画したが、軌道設置基準が厳しくなったため計画よりも多くの土地買収が必



神戸電気鉄道株式会社創業時の路線図



神戸電気鉄道株式会社が開業時に購入したA車

要となったことから、市では納付金を免除し、土地使用料を徴収しないこととし、計画路線敷設の早期実現に努めた。その甲斐あって、大正元（1912）年12月、路線認可から5年後に布引線、翌2（1913）年8月に兵庫線、同年9月に奥平野線が開通して第1期線がすべて完成した。当初計画より3年遅延しての完成だった。

■ 神戸電気鉄道の電気事業兼営

発電所設備を持つ神戸電気鉄道株式会社は明治44（1911）年7月、電灯及電力供給事業兼営の許可を得て、電気事業も行うようになった。先行企業である神戸電灯株式会社は、神戸市商工業の発展と人口増加を追い風に事業を拡大し業績を伸ばしており、年1割もの株主配当を出していた。創業以来20年以上にわたり神戸市で独占的地位を保っていた神戸電灯は、神戸電気鉄道の電気事業参入に対抗して企業防衛を図り、一方の神戸電気鉄道は新規需用者の開拓に努めて競争し、両社の対立関係が強まった。

激しい競争が両社の利益にならず、需用者への影響も無視できなくなることを懸念して、服部一三兵庫県知事と加藤敬三郎神戸通信管理局長が調停に乗り出し、解決案として両社の合併を提案した。合併については規模が大きく、順調に業績を伸ばしてきた神戸電灯の200人を超える株主から反対の建議書が出されていたが、明治45（1912）年1月7日には両社合併の仮調

印がなされた。合併の条件はすべての権利義務、設備、機械類を新会社に引き継ぐこと、両社の資産に応じた株主への株式割当などであった。両社の株主総会での可決を経て、通信大臣あてに提出された合併申請は大正2（1913）年2月20日に認可され、同年5月1日に市街電気鉄道と電灯・電力供給を兼営する、資本金1,485万2,000円の大企業、神戸電気株式会社が発足した。取締役会長には神戸電気鉄道前社長であった村野山人、専務取締役に内村直俊神戸電灯株式会社前社長と秋山忠直神戸電気鉄道株式会社前専務が選出され、神戸市との間に締結されていた事業買取事項を含む契約は新会社に引き継がれた。

第4節 神戸電気株式会社の買収と 電気・電車事業の市営化

■ 神戸電気株式会社の買収

電気事業と市街電車事業を兼営する神戸電気株式会社は順調に収益を上げ、株主への配当金も右肩上がりに増えていった。しかし、市街電車の路線開通は第1期線でも前述のように遅延し、兵庫線、奥平野線ともに開通したのは2社合併後のことで、第2期線についてはすべて未



神戸電気から市への事業譲り渡しを認めた内務大臣後藤新平の「軌道敷設特許権譲渡許可書」

着手であった。明治38（1905）年には阪神電鉄が市内に乗り入れ、その翌年に電気鉄道敷設申請を出した兵庫電気鉄道株式会社（現山陽電鉄）は兵庫－明石間の軌道を敷設して明治43（1910）年に開業した。市外へのアクセスが大幅に改善しているなか、市内電車の敷設が進まないことに市民からの不満が寄せられるようになった。

明治29（1896）年には約18万3,000人でしかなかった神戸市の人口は、10年後の同39（1906）年には約34万6,000人、さらにその10年後である大正5（1916）年には約50万人と急増していた。大正期に入ると葺合区に加えて湊区、林田区も市街地化し、新湊川－運河間、葺合区の沿岸地域、和田岬近辺には工場が次々に建てられ、明治44（1911）年から大正7（1918）年の7年間で工場数は2倍になった。都市の発展は市内公共交通の需要をさらに増していた。

市内電気鉄道の市営化を断念していなかった神戸市は、神戸電気鉄道会社との間に買取条項をいれた報償契約を結んでいた。そして大正5（1916）年、第一次世界大戦下の好況で金融が緩和し、市債発行が可能になる条件が整ってきた。この機会をとらえて、時の鹿島房次郎市長は、買取計画を本格的に立てて、同年4月頃から内密に会社側との交渉を始めた。買取条件については、利益配当の年平均額の20倍で、営業のための設備など一切を買収すると報償契約に既に定めてあり、この条件で計算すると1,700

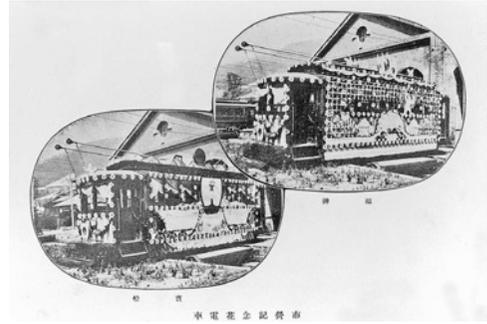
万3,600円が買取金額だった。しかし、会社側は応じる姿勢をみせなかった。神戸市側は早期に買取を実現するため、市長は同年9月11日の市会に「神戸電気株式会社買取案」を上程し、市会は満場一致で可決し、買取協議委員を選出して、それまでの非公式交渉から表立った交渉へと舵を切った。

しかし、買取金額をめぐるのは両者間に大きな差があり、互いに態度を硬化させて譲ることがなかった。神戸市側は主務大臣に買取条項履行について申請することを決め、10月21日の市会で「神戸電気株式会社買取に関し主務大臣への申請の件」を上程し、議決を得て、政府への申請手続きを行った。

市と会社の対立関係が深まり、買取交渉が決裂しかけていることを憂慮した清野兵庫県知事と滝川儀作商業会議所会頭は仲裁に乗り出し、両者もそれを受け入れることになった。滝川会頭は仲裁案のための調査を急いで行い、11月20日に買取金額を報償契約に基づく金額より430万円、率にして25%ほど多い2,134万8,486円20銭とした。滝川会頭は報償契約分にプラスして神戸電気が社債借入金で支払った利子分の平均年額の20年分を新たに加算するというかたちで両者の仲裁を図ったわけである。これは、報償契約からは逸脱しており、買取額的大幅アップでもあったので、神戸市側には異論もあったが、裁定額を受け入れた。また、会社側にも反対論



神戸市電氣局誕生を報じる新聞



電氣事業市営記念花電車

を唱える株主がいたため、滝川会頭が作成した契約書に明記された会社譲渡日、大正6（1917）年3月1日に間に合わず、4月に入ってから譲渡許可申請を主務大臣に提出し、大正6年8月1日をもって事業を神戸電気株式会社から神戸市へ譲渡することになった。

神戸電気株式会社は同年7月31日付で解散し、同日付で神戸市告示甲第6号により、神戸市電氣局を神戸電気株式会社本社の住所、湊町1丁目294番地に定め、8月1日から業務を開始すると告示した。

■神戸市電氣局の発足

大正6（1917）年8月1日午前9時、新電氣局庁舎に鹿島市長、初代電氣局長乾長次郎市助役、神戸電気株式会社内村専務、曾根取締役などが出席して引渡し証書を交換して譲渡式を行い、1,215人の会社従業員は全員が市職員となった。

電氣局の発足を祝って、8月1日から5日間、市内全路線を花電車が走り、電車回数券を購入した人には3枚組の記念絵葉書が配られた。

花電車は5車両つくれたが、1台あたり1,300円をかけて豪華な装飾がされており電氣局開設に対する神戸市の高揚感が感じられる。花電車を見に、多くの市民がつめかけた。

大正6年当時、ヨーロッパは第一次世界大戦で戦場になっており（大正3（1914）年7月から同7（1918）年11月）、日本はその間隙を縫うように、それまでヨーロッパの国々の市場となっていたアジア諸国へ輸出を拡大し、日本中が好景気に沸いていた。特に神戸市は、好況に沸く日本の中でも、当時、船成金という言葉もあったように、製造業に加えて海運業が発展したことから、好景気の恩恵をより多く受けた都市であった。市営電車の始まりを祝う華やかなページェントは、この時代の神戸市民の幸せな気分を反映していた。