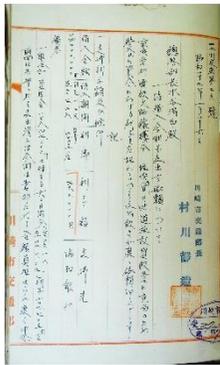


4. 空襲による消失と復興、そして 廃線

運行開始から市民の足として順調な滑り出しを果たし、先の桜本 3 丁目までの軌道拡張工事を開始した市電ですが、浜町 3 丁目まで開通した後に度重なる空襲により営業を休止、ついに昭和 20 年(1945)4 月 15 日の空襲で車両 7 台中 6 台を消失してしまいます。

同年 8 月 13 日の空襲では、運輸事務所の消失や軌道、電路施設も破壊され終戦を迎えます。



戦後は度々新車両を購入し営業、昭和 26 年(1951)には京急大師線の桜本 3 丁目～塩浜間と一部乗入運行を開始し、翌年 1 月に買収しました。

桜本～塩浜間軌道施設買収/『一時借入金綴』(歴公 S26-永 10)

市営交通事業は市電の他に軌道を使わないトロリーバス(無軌条電車)も開始されますが〔昭和 26 年〕、車や高層ビルの増加

の影響を受け、遂に昭和 44 年(1969)3 月 31 日に市電は廃止となりました。

現在実際に使用された車両が 1 両のみ、桜川公園(川崎区桜本)に保存されています。

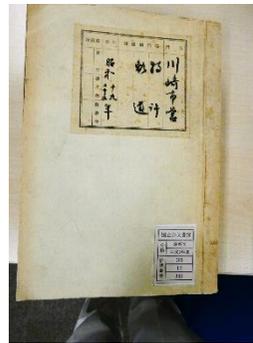


『昭和 37～40 年頃の無軌条・電車路線案内図』/交通局所蔵『昭和 37～40 年 事業計画変更認可等』申請書』

〔おまけ〕 国立公文書館に所蔵されている川崎市電関連公文書

当館は川崎市が作成した公文書を保管していますが、国立公文書館や神奈川県立公文書館においても、市が県や国に対して申請するために作成した公文書が歴史的公文書として保存されています。

特に戦時期の公文書は当館では保存数が少ないため、国立公文書館にある市電関連公文書は大変貴重なものとなります。



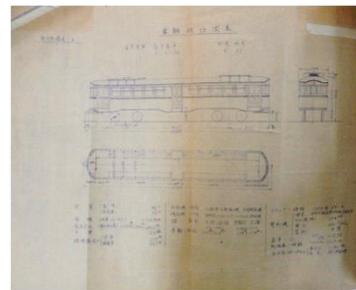
←『軌道特許・川崎市営(昭和 19～22)』(請求番号/平 9 運輸 00349100)

昭和 19～22 年に川崎市から国(旧鉄道省)へ提出された公文書綴。

主任技術者任命から軌道工事施工申請、戦災後の工事竣工までをまとめる。

「車両竣功図表」→(上記簿冊に同封)

昭和 19 年 6 月に川崎市から神奈川県へ工事施工申請書が提出され、最終的に鉄道省へ移管された際に添付されていた車両設計図。



…国立公文書館のご案内…

〒102-0091 東京都千代田区北の丸公園 3 番 2 号

電話：03-3214-0621 (代表)

<http://www.archives.go.jp>

休館日：閲覧室は日・月・祝日

あなたに伝えたい記録と記憶
—公文書館所蔵資料から—

第 2 回：昭和期の市営交通

—川崎市営電気軌道—



「市電・トロリーバス・市営バス路線図」
〔出典〕『昭和 27 年度 一時借入金綴』(歴公 2-S27-永 5)

平成 28 年(2016)3 月 26 日、JR 南武線に「小田栄」駅が新設されました。

現在市内では JR を始め計 6 社〔JR 東海・JR 東日本・京急・東急・小田急・京王〕の鉄道事業者により 15 路線が運行していますが、かつて市も事業として市営電車(軌道電車・トロリーバス〔無軌条電車〕)を運行していました。

本展示ではそのうち軌道電車(市電)に焦点を当てていきます。

1、川崎市営交通事業の設立



昭和9年頃の浅野セメント工場

川崎は明治・大正期において、沿岸部の埋立や工場招致により、工業都市へと発展しま

した。大正末期ではすでに市内電車

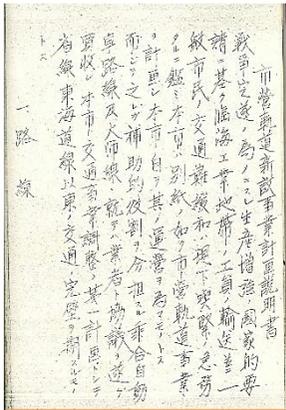
敷設の意見が出されていましたが、関東大震災の影響などで計画は一度なくなります。

昭和期になると状況は一転、満州事変〔昭和6年〕や太平洋戦争〔昭和16年〕の勃発により、工業生産の98%が軍需品となり、特に臨海部の扇町、渡田町は日本鋼管や昭和電工など大工場が密集し、東京・横浜から多くの労働者が川崎に通勤するほどになりました。

しかし既設の交通網では労働者を輸送しきれず、さらに燃料の欠乏からバスも燃料をガソリンから木炭で走行している状況でした。

そのような背景から、新規交通事業の設立とガソリンを使わず電気走る電車を市で運営することとし、昭和18年(1943)12月30日に市会において川崎市電気軌道設置条例が可決されました。

以降は川崎市営電気軌道事業（※軌道：線路のこと。）として、市営交通事業開始にむけ、準備が進められていくこととなります。



「市営軌道新設事業計画説明書」(市史編さん資料 15「市会会議録」)

2、『川崎市公報』からたどる

昭和18年末に条例が可決された後、運行開始の準備のため規則や事務所が作られました。

ここでは当館所蔵の『川崎市公報』より、市電運行開始までの市の動きを追っていきます。

S18.12.29	川崎市営電気軌道事業に関する事務に藤末義男、桑名恒を任命。藤末氏は主任技術者として市電敷設に尽力
S18.12.30	市会臨時会において市営軌道敷設並運輸事業の件、特別会計設置の件（昭和18年度より市営軌道事業費設定）といった事業開始、予算関係の議案を可決
S19.2.8	川崎市役所職務規定を改正し、新たに軌道係が設置される。市電建設準備が本格的に開始。
S19.3.31	川崎市軌道建設事務所が軌道建設のために設置される。
S19.4.26	事務所が堀川町25番地に移転。ここは市電の始発となる場所であった。
S19.9.12	車掌、運転手などの採用や服務規程を定めた川崎市電運輸雇用員規程が発表される。
S19.10.5	電気軌道建設及運輸のため、土木部に川崎市電運輸事務所が置かれる。
S19.10.14	市電運行開始！古川通り～東渡田5丁目(2.76km) ※当初は桜本3丁目までを計画するも、資材不足のため短縮。

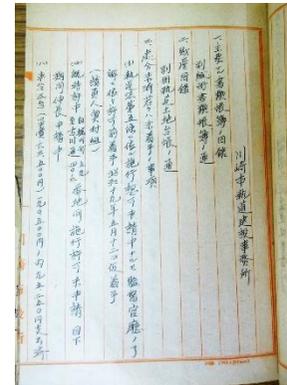
〔出典〕『昭和19年度 川崎市公報』(市政資料 9429)より作成

3、円滑に進まない工事

左の年表から事務所や条例、規程の流れを見ると、スムーズに工事が進捗したように見えます。

しかしながら軌道敷設に関しては困難を極めていました。

ケース①：車両



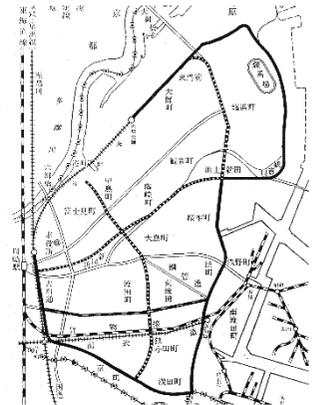
『市役所事務引継書』(歴公S19-永02)には、現段階の計画として車両を半改造車・払い下げ車・新造車の計15台を計画していました。

しかし物資欠乏のため、結局は東京都交通局から5台、箱根登山鉄道から2台の計7台を購入することとなりました。

ケース②：路線

市電を走らせるには、軌道の敷設が必要となります。市電は臨海地区の交通網を完成させ、東京急行電鉄(当時京急は子会社)の大師線を買収することで市営による川崎臨海部を周遊する軌道網を確立する予定でした。

一方で東急は集客力の高い大師線を手放そうとせず、市よりも早く大師線延長計画を発表します。結果、延長した大師線の終点、桜本を市電の終点とする計画にとどまりました。



川崎市電軌道計画路線図 (『川崎市史』資料編4上)