
第3章 大正・昭和時代の消防

● 消防ポンプ自動車時代の到来

大正3年(1914)、大正博覧会における消防ポンプ自動車の出品は、わが国の消防史を大きく転換させる画期的な出来事であった。

折から世界は第一次世界大戦の動乱時代に入ったため、消防ポンプ自動車の輸入に大きな不安があったが、アメリカが参戦していなかったため支障なく輸入することができた。

アメリカの自動車産業は、第一次大戦中に欧州の兵器庫として大発展を遂げ、消防自動車の面でも改良が加えられて性能のよいものが製造されるようになった。このため、わが国の初期の消防ポンプ自動車は大部分がアメリカ製であった。

一方消防ポンプ自動車の採用は、消防施設の面に大きく影響した。まず、蒸気ポンプの廃止によって馬が不要になってきたため馬房は消防署にとって不要となり、これに替わって自動車の車庫が設けられた。

当時の自動車は極めて高価なものであったから、消防手たちの自動車の手入れは大変なもので、機械はピカピカに磨きあげ、タイヤの凹部に土一つ付いていないように心掛けた。出火と同時に出場し、5~6分で火事場に到着し、ただちに放水する消防ポンプ自動車の登場が市民に与えた信頼感は絶大なものであった。

しかし、大正2年の関東大震災は、京浜地区の消防機関に大きな損害を与え、消防車輛も数多く焼失した。そこで、東京、横浜など

では、これを補充するため、あいついでアメリカに発注し、大正13年(1924)以降、新鋭車輛が続々と到着したので、震災前と比較し格段に増強されることとなった。

● 「特設消防署規程」と公設消防署

大正8年(1919)7月16日、東京、大阪を除く大都市の消防力増加ため、「特設消防署規程」(勅令第350号)が制定され、公設消防署が設置されることとなった。

これにより、京都、神戸、名古屋、横浜の各市に始めて公設消防署が2署ずつ設立された。また大阪市では、明治43年(1910)、すでに「大阪市消防規程」により4消防署が設置されていたため、この規程を廃止しただけでそのまま「特設消防署規程」の適用を受けることとなった。

「大阪市消防規程」では、消防関係職員を「消防員」と称し、従来の消防長、消防副長、消防手が、本規程によって、警視、消防士(現在の消防署長級)、消防機関士、消防手の職名となった。この頃から消防署長級の消防士と消防手では発音がまぎらわしいことから、消防手と発音した。別に「ボテ」などの呼び方もあったようである。

「特設消防署規程」が制定されたことは、消防の歴史上大きな転機であった。それは、第一次世界大戦後の好況によって産業が大いに発展して大都市の人口集中が急速に進んだことにより火災危険が増大し、従

来までの消防体制では対処できなくなったという時代背景によるものであった。このことは、消防制度というものが、常に時代背景によって進歩、発展するものであるということを実に物語っている。

もう一つの歴史的に重要な意義は、5大都市の特設消防署において、消防行政が長い間警察署の管轄になってきた体制から府県知事の指揮監督下に置かれるという分離独立体制に変わったことである。具体的には、県警察部長の指揮を受け、消防専任の警視が置かれたため警察行政の一環としての消防行政に変わりはなかったが、警察署長の指揮を受けていた消防組体制から大きく前進し、昭和初期の地方都市における消防常備化の皮切りとなった点は見逃せない。

こうして設置された公設の消防署は、専門の消防職員による運営によって極めて効率的であることが実証された。さらに昭和に入るとこの長所が認識され、次々に各都市に公設消防署が設置された。

昭和 15 年 12 月設置

川崎市、小倉市、門司市、八幡市
若松市、戸畑市

昭和 16 年 9 月設置

堺市、布施市、吹田市、尼崎市、西宮市
昭和 17 年 12 月設置

横須賀市、長崎市、佐世保市、広島市
下関市、福岡市

昭和 18 年 7 月設置

新潟市、大牟田市、函館市、室蘭市
舞鶴市、立川市、八王子市、武蔵野市

昭和 19 年 3 月設置

川口市、札幌市、小樽市、宮部市

以上の都市は、いずれも重工業地帯、軍需産業都市、交通の要衝等わが国の重要都市のほとんどであることから、この「特設消防署規程」の消防史上の重要な意義がうなずける。

これらの都市以外の消防体制は、警察官指揮のもとに消防組、警防団、消防団（勅令による）という系列で消防活動が行われ、終戦後の自治体消防制度の発足まで存続した。

特設消防署は、戦時中には 36 都市に達し、消防職員も総勢 3 万人を超える人員が消防行政に従事していた。

● 梯子自動車の登場

大正時代に入ると大都市の中心地では、続々と高層ビルの建設がはじまり、これに対応して消防機関も高層建築物に対処できる消防機械の必要性を痛感するようになった。

そこで、警視庁消防部では消防機械化を推進し、大正 7 年（1918）に全面的に消防ポンプ自動車配置に切り替えた。やがて大正 9 年、高層建築物火災に対処のためベント梯子自動車を購入して日本橋消防署に第一号として配置した。ここに立体消防化時代の歴史の幕が開かれた。

最初の梯子自動車の梯子は、木製手動式四段伸梯で八十五尺（25メートル）級であった。そして、先端に管鎗がつけられ、5階、6階の建物が増えた東京の高層建物火災対策の貴重な戦力となった。

● 昭和初期の消防ポンプ自動車

消防機械化の波は、昭和に入ってから一段と増大し、大都市はもちろんのこと、地方中小都市に至るまで消防ポンプ自動車の普及が進んだ。

昭和初期の全国の消防機械数

蒸気ポンプ	348 台
ガソリンポンプ	2,568 台
消防ポンプ自動車	344 台

これを見ると、蒸気ポンプはガソリンポンプにその主座を譲り、消防ポンプ自動車が次第に増加してやがて主力となってくることがわかる。

消防ポンプ自動車の普及により、これまでの消防作業のような単純作業でなく、自動車の運転やポンプ操作など専門的技術が必要

となったので、消防組員の特別訓練に加え、常備消防体制をとる必要に迫られ、消防の常備化が促進された。

この時代に購入した消防ポンプ自動車の価格は、大型車が1万2千円前後、小型車でも6,000円前後と非常に高価なものであったが、ガソリンポンプなどとは比較にならない放水能力と機動力が高く評価されて急速に普及していった。

昭和初期には、運転免許保持者は、現在とは比べものにならないほど少なかったため、消防組の運転手に至ってはまさに当時の花形であった。まして地方の中小都市においても果敢にも火に挑む消防組員は人々の羨望の的であった。



入間川消防組時代の消防ポンプ自動車