

神戸市交通局 100年史



100年史の刊行にあたって

神戸市長 久元 喜造

神戸市交通局の前身である電気局が大正6(1917)年に創設されてから、100年が過ぎました。この間、神戸市の電気事業、交通事業の発展に尽力された多くの方々に深く敬意を表しますとともに、市バス・市営地下鉄をご利用くださる皆様に心から感謝を申し上げます。

100年の長きに亘り、神戸市の電気・交通事業は、市内の家庭を明るい電気の光で照らし、あるいは身近で便利な移動手段を提供することによって、市民の暮らしを支え、神戸の産業の近代化と市域拡大に大きな役割を果たしました。また、西北神の開発や都心部の市街地再開発に不可欠な都市装置として機能するなど、今日まで神戸の発展に大きく貢献してきました。

たび重なる自然災害や空襲で多くを失い、あるいは戦中戦後の物資の欠乏のなかで苦心を重ねるなど、100年間の道程は平坦なものではありませんでしたが、それでも、まちの復興に貢献し、社会情勢の変化に対応し続けて、市の交通事業は、市民そして神戸のまちとともに、着実にその歩みを重ねてきました。



今日、少子・高齢化が進み、わが国は本格的な人口減少の時代に入りました。神戸市も例外ではなく、若年人口の流出など厳しい状況に直面しています。

情報通信分野における技術開発やその利用拡大ともあいまって、人々の働き方や暮らし、神戸の産業構造は急速に変化しています。

限られた資源を有効に活用し、変わりゆく市民ニーズと経済的・社会的な要請に応え、地域ごとの特長を生かしながら均衡のとれた都市の発展を続けていくためには、将来の神戸のあるべき姿をしっかりと見定め、的確にまちづくりを進めていかなければなりません。

公共交通の分野でも、神戸の経済・社会の状況を踏まえたうえで、それぞれの地域の利用者のニーズにきめ細かく応え、低廉なコストで良質な輸送サービスを提供するためには、柔軟にその形を変えていく必要があります。

神戸市の交通事業は、先達の事績に学び、これからも公共セクターとしての役割を常に認識しながら、未来に向かって歩み続けてまいります。

ごあいさつ

神戸市交通事業管理者 岸田 泰幸

大正6(1917)年に設置された「神戸市電気局」が、未開通路線の早期開通を望む市民の声に応え、市電の前身である神戸電気株式会社の事業を継承し、市営として発電・配電及び市街地路面電車事業を行ったのが神戸市営交通事業のスタートでした。

神戸市電は、市民に移動の利便を提供し、東西に長い神戸の市街地の要所を結びました。その後、神戸のまちの発展や社会情勢の変遷にあわせ、昭和5(1930)年に市バスの運行を開始いたしました。市バスは、住宅地と鉄道の駅、あるいは病院や学校などを結ぶ最も身近な交通手段として、今日も多くのお客様にご利用いただいております。モータリゼーションの進展のなかで、市電は昭和46(1971)年にその役目を終えることとなりましたが、昭和52(1977)年には、西神地域と都心部とを結ぶ地下鉄西神・山手線が、まず名谷-新長田間で開業いたしました。平成13(2001)年には、兵庫・長田区南部のインナーシティ活性化を図るため、三宮と新長田とを結ぶ海岸線が開業するなど、市営交通は、神戸のまちとともに発展を続けてまいりました。



いま、神戸市では、魅力に溢れ、いきいきと活気が漲り、世代を超えて誰もがいつまでも安心して暮らすことができるまちを目指して、様々な施策に取り組んでいます。そうしたまちづくりの一環として、市営交通におきましても、安全運行の確保を最優先課題に位置づけ全力で取り組むとともに、神戸にお住まいの方、あるいは神戸を訪れる方、どなたにも安心して快適にご利用いただけるようサービスの充実に努めてまいります。時代の要請に応えながら、神戸の公共交通体系の一翼を担い、末永く市民のくらしとまちの発展に貢献できるよう努力を重ねてまいります。

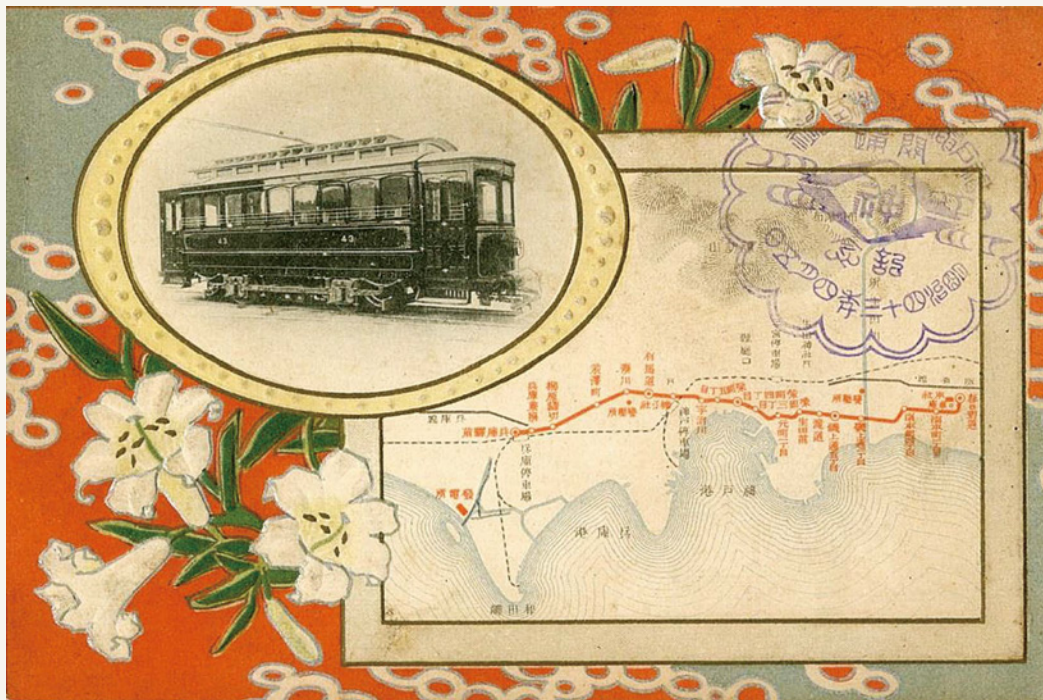
どうぞこれからも神戸市バス・神戸市営地下鉄をご利用くださいますようお願い申し上げます。

末尾になりましたが、神戸市電気局の創設に寄与された方々、100年に亘る神戸市交通事業の発展に尽力された多くの先輩諸兄・関係各位に深く敬意を表しますとともに、神戸市営交通をご利用くださるすべてのお客様に心から感謝を申し上げます。

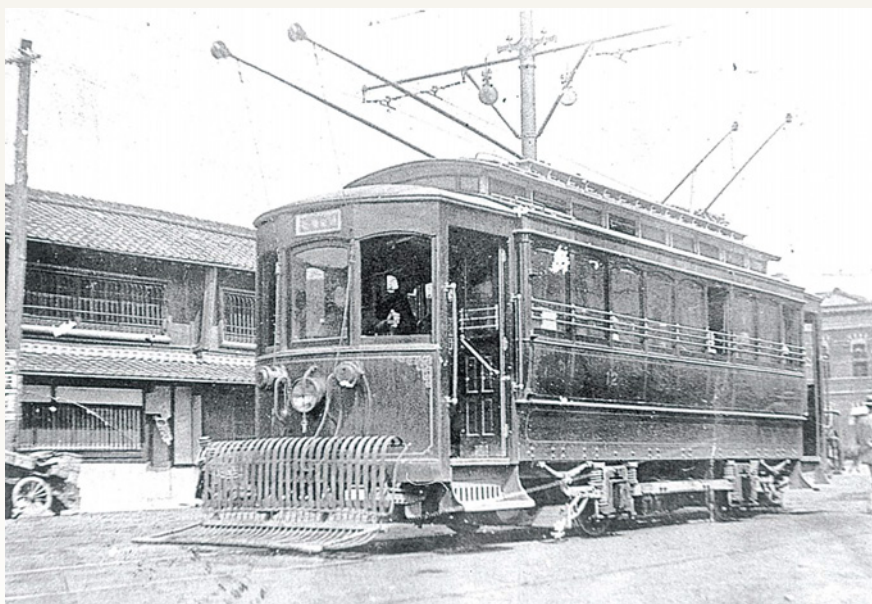
100周年を迎えて



開業当時



開業記念 明治43 (1910) 年4月5日、初の市街電車が春日野道－兵庫駅間 (5.9km) で運行を開始



神戸電気鉄道(株)が開業時に購入したA車



栄町通を走る開業記念電車 (明治43 (1910) 年)



三宮神社前を走る市電 (明治43 (1910) 年)

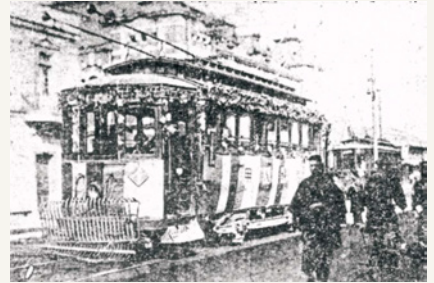


三越西の相生橋付近を走る開業電車 (明治43 (1910) 年)

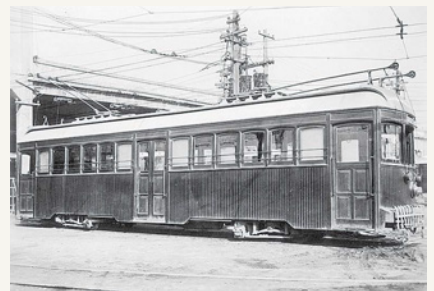
大正時代



発足当時の市電気局庁舎 (大正6 (1917) 年)



婦人専用電車 (大正9 (1920) 年)



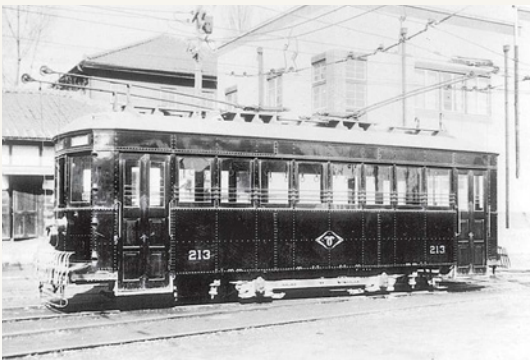
混雑緩和のएसとして登場した
500型低床ボギー車
(大正9 (1920) 年)



用水池を埋め立てて
建設された長田工場
(大正11 (1922) 年)



全通した市電上沢線を湊川公園から望む (大正11 (1922) 年)



日本初といわれたスチール・カーG車200型単車
大正12年6月から20両が登場して注目された
(大正12 (1923) 年)

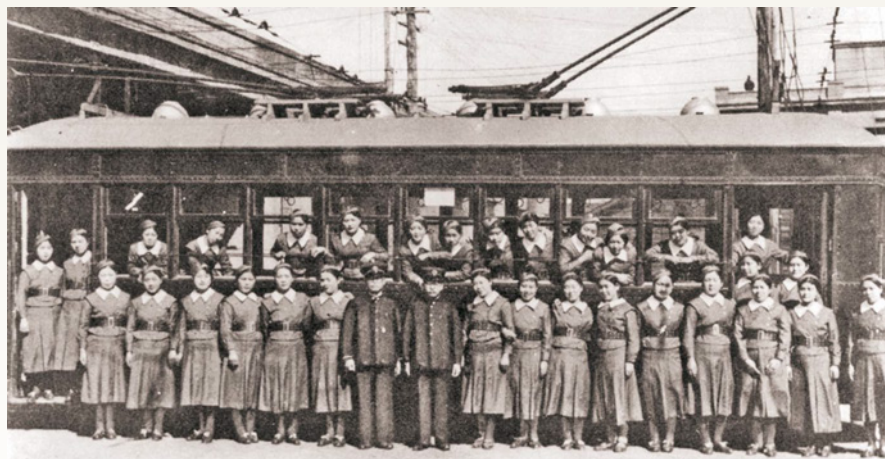


山手線栄光教会付近の市電 (大正13 (1924) 年)

昭和初期



昭和11 (1936) 年頃の三宮



勢ぞろいした女子車掌1期生 (昭和10 (1935) 年)



女子車掌の制服



市営当初のバス車両と乗務員



技術陣が総力を傾けて完成した市営観光バス第1号「むご号」の雄姿
(昭和11(1936)年)



昭和10(1935)年に登場したロマンス・カー。三宮瀧道交差点

昭和20年代



戦後混乱期、車両は不足し「鈴なり電車」となった(昭和20(1945)年)



空襲で鉄骨だけになった市電の復旧作業に取り組む交通局職員(昭和20(1945)年)



米軍から払い下げられたダッジ・ブラザーズ改造バス(昭和22(1947)年)



復旧した布引車庫 (昭和23 (1948) 年)



復活したロマンス・カー
(昭和28 (1953) 年頃)



貿易産業振興のため神戸博覧会が開かれ、観客輸送のため
市バスは新造車を大量発注 (昭和25 (1950) 年)



裏六甲ドライブウェイをゆく登山バス

昭和30年代



三宮駅前交差点



須磨浦ロープウェイ開通で
市バス9系統を延長(昭和32(1957)年)



摩耶ケーブル行き市バスと
三宮阪急前のにぎわい
(昭和32(1957)年)



摩耶ロープウェイ開通式(昭和30(1955)年)



開館当時の須磨水族館(昭和32(1957)年)



戦後13年ぶりに復活した市電の女子車掌 (昭和34 (1959) 年)

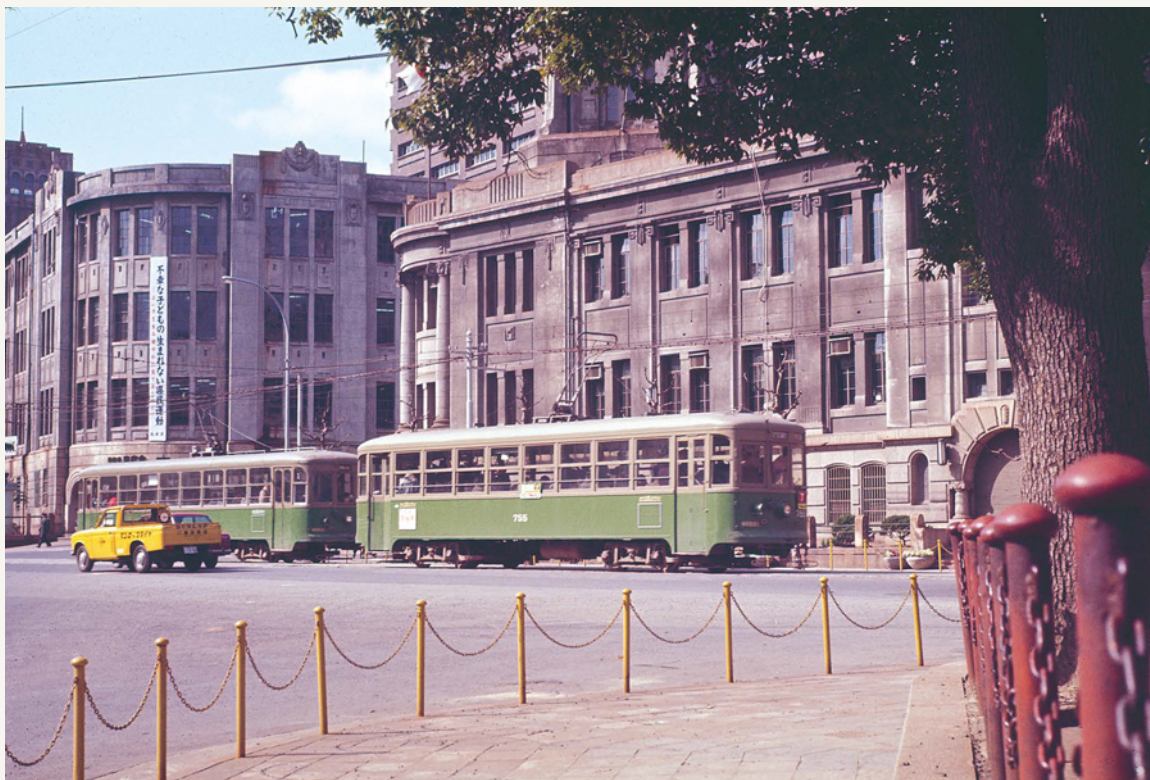


全国初のマイクロバス登場 (舞子ゴルフ場)
(昭和35 (1960) 年)



長田交差点付近を走る市電 (昭和36 (1961) 年)

昭和40年代



下山手4丁目 県庁前 (昭和44 (1969) 年) (写真提供: 長尾 裕氏)



市民に親しまれた新開地の三角公園は昭和40 (1965) 年8月に廃止



西神戸のマンモス団地多間台線が開通
(多間団地センター) (昭和41 (1966) 年)



モータリゼーションの荒波に翻弄される
市電



市電路線一部で
営業廃止。
(左) 栄町・羽坂延長線
(右) 平野線
(昭和43(1968)年)



さよなら神戸市電 (昭和46(1971)年)



神戸駅前バスターミナルが完成 (昭和49(1974)年)



整備により雨の日でも傘不要のスマートな舞子駅前
バスターミナル (昭和49(1974)年)

昭和50年代



西神線掘削工事
(昭和50(1975)年6月)



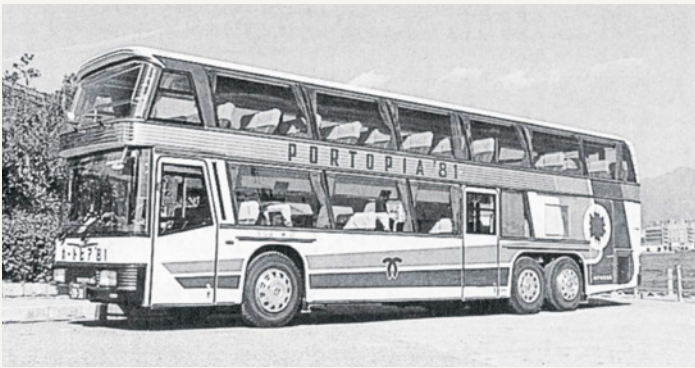
昭和52年開業当初より地下鉄を支える1000形



西神線(名谷-新長田間)が営業開始(昭和52(1977)年3月・新長田駅)



市内定期観光バスのPRと旅客誘致の一策として登場した初代かもめバス「KOBE号」(昭和51(1976)年)



公共交通としては初めての2階建てバス。西ドイツ製ネオプラン観光バススカイライナー(昭和56(1981)年)



神戸で開かれた博覧会「ポートピア'81」の会場と三宮・新神戸間を結び、多くの観客を運んだピストンバス



赤字脱却に向けて全市バス路線64系統を54系統に統廃合(昭和52(1977)年7月)

写真は当時の様子を伝える交通局報「車窓」

昭和から平成へ



地下鉄 西神・山手線全線開通(昭和62(1987)年3月)



学園都市駅前バスターミナルでの
市・山陽・神姫3社合同バス発車式
(昭和60(1985)年8月)



神戸総合運動公園にて
ユニバーシアード神戸大会開催
(昭和60(1985)年8月)



神戸の観光活性化及び市民の
利便性を図るために登場した
シティ・ループバス
(昭和60(1985)年8月)



昭和63(1988)年にデビューした2000形
(写真提供:長尾 裕氏)



平成5(1993)年にデビューした3000形



平成7(1995)年にデビューしたワンステップバス



平成10(1998)年にデビューしたノンステップバス

阪神・淡路大震災を乗り越えて



市バス一部路線で復旧再開 (三菱銀行兵庫支店ビル前) 平成7 (1995) 年1月20日 (提供 朝日新聞社)



地震によって6階部分が崩壊した神戸市役所2号館と代替バス



(左) 三宮駅構内中柱の被災状況
(右) 復旧工事の様子 (三宮駅)



海岸線開業式典 (平成13 (2001) 年7月)



海岸線開業時の新長田駅

海岸線5000形 愛称・夢かもめ。
鉄輪式リニアモーター地下鉄として、
三宮・花時計前から新長田駅までを結ぶ



地下鉄のイメージ
キャラクター「ゆうちゃん」
5000形がモデルになっている



市バスのイメージ
キャラクター
「ばっしー君」

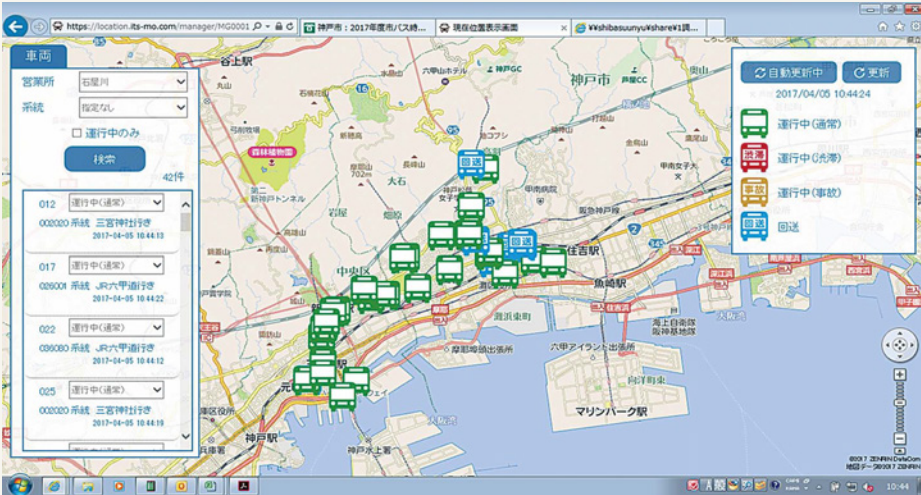
100周年に向けて



西神・山手線開業30周年記念事業の開催
(平成19(2007)年)



海岸線開業10周年(平成23(2011)年)



市バス全路線の全車両でバスロケーションシステムの導入(平成28(2016)年)



デジタルサイネージの設置
(平成24(2012)年)



平成30(2018)年3月から稼働した三宮駅のホームドア。
令和5(2023)年度までに西神・山手線の全駅で設置をめざす

西神・山手線に新型車両6000形を導入



(写真提供：川崎重工業株式会社)



(写真提供：長尾 裕氏)

神戸市交通局100周年記念



大盛況のうちに終わった
「市電デザイン列車特別試乗会」
(名谷車両基地：平成29(2017)年3月)



第47回神戸まつりでお披露目した
花バスデザインラッピングバス
(平成29(2017)年5月)



「ボンネットバスで巡る懐かしのお買い物ツアー」の
イベントで新長田鉄人広場に停車する「こべっこⅡ世号」
(平成29(2017)年6月～9月)



100周年を迎えた8月1日より、
「100周年記念NEW Uラインカード(特別パッケージ)」を販売。
大好評で、用意した100セットがその日のうちに売り切れた



100周年記念のメインイベントにあたる「神戸市営交通100周年記念セレモニー」の様子
(名谷車両基地：平成29(2017)年9月)



「御崎公園車両基地見学ツアー」での車体吊り上げ見学
(平成29(2017)年10月)



「市バス車両工場フェスティバル」の様子
(ハイテクパーク車両工場：平成29(2017)年11月)



「市営交通100周年クイズ王決定戦」の表彰者
(平成29(2017)年11月)

目 次

100年史の刊行にあたって 神戸市長 久元 喜造

ごあいさつ 神戸市交通事業管理者 岸田 泰幸



100周年を迎えて

第1章 近代都市神戸の形成と電気・電車事業の始まり…………… 1

- 第1節 電車と電気 事始め
- 第2節 19世紀の神戸のまち
- 第3節 神戸市の電気事業と電気鉄道事業の始まり
- 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

第2章 神戸市の発展と神戸市…………… 15

- 第1節 第一次世界大戦後の社会変化と神戸市の発展
- 第2節 神戸市電気局発足時の電気事業
- 第3節 神戸市電気局発足時の電車事業
- 第4節 急伸する電気電力需要と発電設備の増強
- 第5節 市電路線網の拡大と市電の改良

第3章 市電・電気事業の発展と課題…………… 39

- 第1節 買電量の増加と全市域にわたる電気供給
- 第2節 塗りがわる市内電車路線図
- 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
- 第4節 快適で安全で便利なみどりの市電
- 第5節 市営バス事業の創設とバス路線網の拡大
- 第6節 観光業の発展と観光バス事業の開始

第4章 戦時下の神戸市電気局…………… 67

- 第1節 阪神大水害と市電・市バス
- 第2節 中央発電所設立運動
- 第3節 電力国家管理と神戸市電気局
- 第4節 戦時下の市電
- 第5節 戦時下の市バス
- 第6節 神明バスの買収
- 第7節 神戸大空襲と市電・市バス

第5章	市電・市バスの戦後復興 ……………	103
第1節	戦災復興と市電・市バス	
第2節	市バスの戦後復興	
第3節	戦後インフレによる乗車料金改定と定期券設定	
第4節	市電の技術革新と新型車両の導入	
第5節	発展するバス事業とバス路線の拡大	
第6節	バス車両の改良	
第7節	観光バス事業の発展	
第8節	公営電気復元運動—電気事業を再び市営に	
第9節	神戸高速鉄道の建設	
第6章	市電廃止と市営地下鉄計画 ……………	143
第1節	経済高度成長下における都市公共交通の不振	
第2節	交通事業財政再建計画と市電廃止案	
第3節	市電廃止後の都市交通プラン	
第4節	姿を消していく市電	
第5節	市バス事業の拡大と市電代行バスの運行	
第7章	都市の発展と地下鉄の建設 ……………	179
第1節	神戸市内の鉄軌道網の概要	
第2節	地下鉄西神線・山手線の建設	
第3節	バス事業の再編と経営合理化	
第4節	観光開発と観光事業	
第5節	財政再建の取組み	
第8章	阪神・淡路大震災による被災と復興(平成元～12年度) ……………	223
第1節	阪神・淡路大震災の被害と復旧	
第2節	地下鉄海岸線の開業	
第3節	地下鉄の発展とサービス向上の取組み	
第4節	バス事業	
第5節	観光バス事業からの撤退	
第6節	財政再建への取組み	
第9章	次代へつなぐ多様なニーズへの対応と経営改善 ……………	271
第1節	公共交通としてのサービス向上	
第2節	自動車事業	
第3節	高速鉄道事業	
第4節	経営計画	
第5節	市営交通100周年	

資料編

第1章 統計資料	311
第1節 事業規模の推移	
第2節 事業成績の推移	
第3節 再建計画	
第4節 自動車事業の概要	
第5節 高速鉄道事業の概要	
第6節 附帯事業について	
第2章 組 織	383
第1節 職制	
第2節 外郭団体	
第3章 市バス	403
第4章 市電・地下鉄	427
第5章 乗車券等の変遷	449
年 表	
神戸市交通局前史	456
神戸市交通局史	460

凡 例

1. 市営開始は大正6(1917)年8月からであるが、第1章は市営前史である民営時代(明治19(1886)年)から始めた。
2. 収録期間は平成29(2017)年度までだが、平成30(2018)年4月西神・山手線新型車両(6000形)運行までを収録した。
3. 文書はなるべく平易とするように努め、当用漢字、現代かなづかいを使用した。引用文、専門語、慣用句、固有名詞などは例外とした。
4. 人名の敬称は省略した。
5. 軌道事業、自動車運送事業及び高速鉄道事業は、本文の意味内容に応じ、それぞれ市街電車・電車・路面電車・市電・バス・市バス・自動車・高速軌道・高速鉄道・市営地下鉄・地下鉄などを用いた。
6. 本文中の資料提供者は省略した。

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本分の電灯が点灯されれば、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

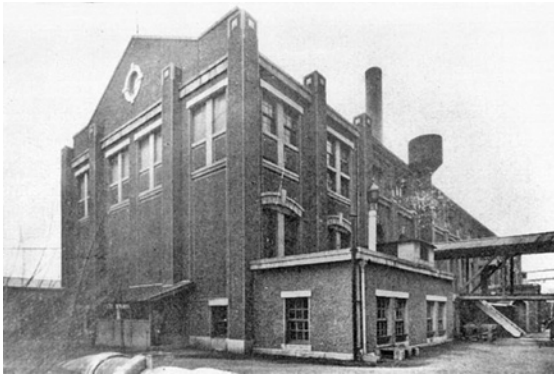
■神戸電灯株式会社の設立

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。

神戸電灯がいちはや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



神戸電灯時代の湊川発電所（大正元（1912）年9月）



神戸電灯の創始者
池田 貫兵衛

円で、社長には池田貫兵衛が就任した（池田は大洲の生まれ。開港時に神戸に来て貿易など各種事業で成功）。神戸電灯は明治21（1888）年1月26日に兵庫県知事から事業許可を得て、栄町6丁目に構えた本社屋構内にアメリカから輸入したエジソン発電機8号型2台、10号型2台の計4台の発電機を置いて明治21（1888）年9月10日に点灯を開始した。点灯初日、湊川神社と相生橋に街灯が輝いて、市民を驚かせた。同年末の点灯数は642灯、開業2年後の同23（1890）年末には2,014灯、5年後の26（1893）年末に

は3,027灯と増加していったが、値段が高く、16燭光の半夜灯で1か月1円25銭、電球の損料3〜40銭を加えると2円近くかかった。当時の米の値段が米一斗（約18ℓ）75〜80銭、男子紡績工の日当が22銭であったから、およそ、一般市民の手の届くものではなかった。

神戸電灯株式会社は明治30（1897）年に発電所を兵庫入江通7丁目に移転させて発電能力を増強した。神戸市の発展に伴い、電灯を使用する戸数も益々増加して、明治33（1900）年4月には「1万灯記念祝賀会」を開き、さらに、同35（1902）年には供給区域を西隣の須磨村へ広げた。動力としての電力供給を開始したのは明治39（1906）年で、こちらは市内商工業の発展に伴い需要が伸びた。神戸電灯株式会社は、入江通の発電所に続いて、明治41（1908）年に葦合区脇浜町2丁目に葦合発電所、大正元（1912）年には西尻池村（現長田区）に湊川発電所を設置して、短い間に発電能力を飛躍的に高めていった。

■神戸には鉄道馬車ではなく電車を

神戸市で最初の公共交通として登場したのは松風組が運行する乗合馬車で明治16（1883）年のことであった。西柳原（JR兵庫駅付近）から明石の間を馬一頭に箱形の客車をつけて一日4往復する乗合馬車の乗客は多くはなく、明治23（1890）年に運行が始まった神影馬車会社に

電燈料直下告

行實りよ日一月五

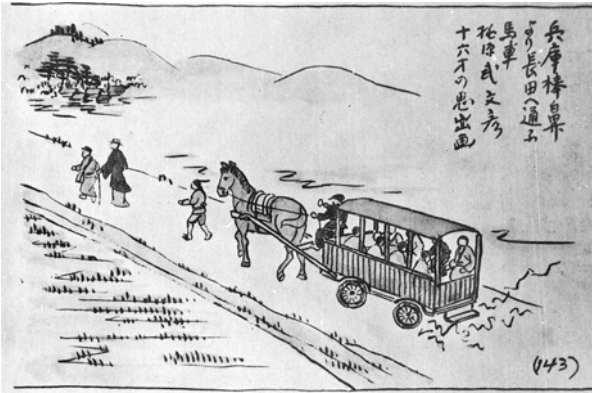
改正電燈料表

燈	料	燈	料	燈	料	燈	料	燈	料	燈	料	燈	料	燈	料	燈	料	燈	料
壹	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五
拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五
拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五
拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五	拾	五

電話五番一四八番 三三四番

神戸電燈株式會社

電灯料金値下げの新聞広告



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。

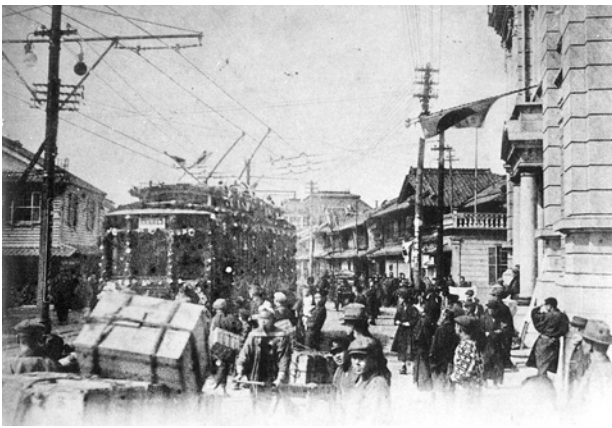
最初の敷設計画が提案されて10年近く経た明治35（1902）年7月にも「神戸市民が利用できる交通機関は人力車だけであるのは大変不便で嘆かわしい、神戸が東洋を代表する港湾都市として発展していくためには一日も早く電気鉄道を敷設することが必要」として、発起人により訂正追願が出されたが、市会は、道幅の狭い人通りの多い街路に鉄道を敷設するのは危険だとして神戸市に答申した。しかし、その後、京都に続いて東京や名古屋、横浜でも電気鉄道が敷設されて実績が上がってきたことから、人々の考えも徐々に変化していった。明治37（1904）年8月に大阪－三宮間に大型ボギー電車（車体に対して水平方向に回転可能な車輪をもつボギ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

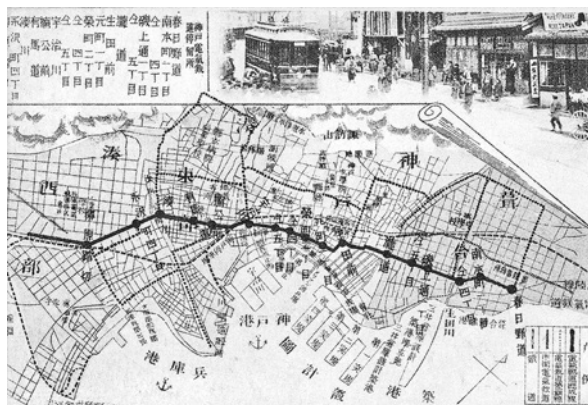
- 合字宮ノ浦
- 第2号線
下山手通7丁目－奥平野村－荒田町
- 第3号線
中道通1丁目－長田村－東尻池村－明治通2丁目－芦原通1丁目－松原通1丁目－神明町
- 第4号線
西出町－東出町1丁目

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。

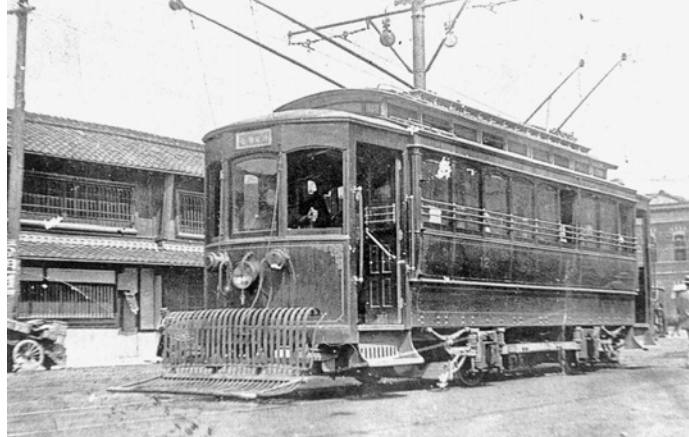
雇用された職員は運転手88名、信号手28名などで、彼らは大阪や京都などの市街電車で1年の乗務経験を積んだうえで乗務に臨んだ。神戸電気鉄道所有の車両は50両、春日野から兵庫駅前の間に19の停留所が設けられた。

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

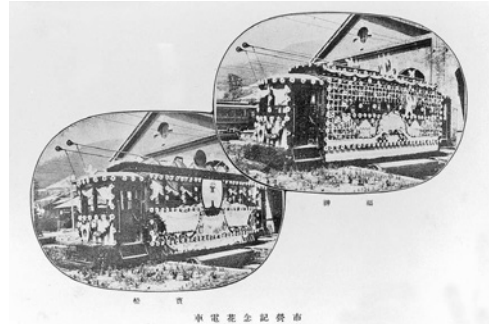
万3,600円が買取金額だった。しかし、会社側は応じる姿勢をみせなかった。神戸市側は早期に買取を実現するため、市長は同年9月11日の市会に「神戸電気株式会社買取案」を上程し、市会は満場一致で可決し、買取協議委員を選出して、それまでの非公式交渉から表立った交渉へと舵を切った。

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



神戸市電気局誕生を報じる新聞



電気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、神戸市電気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。

■神戸市電気局の発足

大正6（1917）年8月1日午前9時、新電気局庁舎に鹿島市長、初代電気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。

電気局の発足を祝って、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気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。

第2章

神戸市の発展と神戸市

第1節

第一次世界大戦後の 社会変化と神戸市の発展

■発展する神戸市

第一次世界大戦下、鋼材や化学薬品、機械など、ヨーロッパからの輸入が途絶え、その間隙を縫うように国内企業が製鉄業や機械工業、化学工業、造船業など重工業の分野で設備を増強して生産を急増させていった。神戸では川崎造船所や三菱神戸造船所が船舶の築造方法を改良して生産力を高め、川崎造船所では造船用鋼材を生産する葺合工場を開設させた。ダンロップ社が進出してきたことで西神戸に根付いたゴム工業は、自転車用ゴムベルト生産で勢いづいた。海運業も戦争による船舶不足で活況を呈し、運賃の高騰もあいまって莫大な利益を上げた。また、ヨーロッパ諸国からのアジア市場への輸出が滞るなか、日本は市場を独占するかたちとなり、従来からの繊維工業などの軽工業においても大きな利益を上げた。

神戸市はその恩恵に大きくあずかって、工業生産額では大正2（1913）年には9,000万円だったものが大正7（1918）年には3億2,000万円に増加した。貿易額も同じく大正2年の5億2,000万円が、大正7年には13億2,000万円へ、

外国貿易発着貨物トン数は明治42（1909）年には223万tだったものが大正7年は441万tに、内国貿易発着貨物トン数は213万t（大正3（1914）年）から446万t（大正7年）に増加した。国鉄貨物についても明治42年の88万tから、大正7年には215万tとなっており、流通貨物量は経済発展に伴って急増し、このことは、港湾を含めた交通インフラの必要性を高めていた。

大正2年から7年までの5年間で工業生産額が3.55倍になるという驚異的な成長に表れた未曾有の好況は、神戸市への人口集中を促進し、都市化をすすめた。神戸市の人口は急増し、大正2年に45万人程度だったものが大正7年には59万人になり、5年間で3割を超える人口増加となった。その後も人口の急増は続き、大正9（1920）年は60万8千人、5年後の大正14（1925）年には64万4千人となり、増加のペースは鈍ったものの、実数では同じ程度の人口流入が続いた。

人口増加を当時の神戸市近郊町村まで広げて見てみると、大正9年に神戸市に編入された西隣の須磨町（現在は須磨区）、昭和4（1929）年に同じく編入された、現在の灘区と東灘区の一部にあたる西灘村、六甲村（西平野は御影町に編入）、西郷町も、神戸市と同じく人口が急激に増加しており、たとえば西灘村などは大正6（1917）年に7,455人だったものが、昭和元（1926）年には3万7,172人となり、10年足らずで5倍の人口になっていた。神戸を中心に山手、



発足当時の神戸市電気局庁舎

及び東西周辺へ住宅地が広がってきていた。

■ 繁栄する街

経済成長は人々の暮らしを豊かにしただけでなく、生活様式をも変え始めた。洋服を着る者が増え、和洋折衷住宅が造られるようになり、レジャーやスポーツ、ショッピングなどを楽しむ人が出てきた。大正モダニズムという言葉に代表される洗練された都市文化が、豊かな市民の中に広がっていった。それは、西宮と芦屋を舞台にした谷崎潤一郎の「細雪」に詳細に描かれているような豊かで美しい暮らしで、こうした暮らしぶりが神戸市内や近郊住宅地に住まう豊かな階層の市民により営まれるようになっていた。

消費生活も経済発展に応じて豊かになり、元町や新開地などには大正時代に百貨店が出現した。それは明治末に隆盛を博した勧商場（一つの建物に多種の小売店が出店するもの。明治43（1910）年には市内で400を超えた）とは異なり、大手商業資本があらゆる商品を一堂に集めて売るもので、昭和2（1927）年に建設された大丸百貨店神戸店のような大きな近代的店舗には多くの買い物客が集まった。昭和8（1933）年には三宮にそごうが開店している（両店とも呉服商として明治期に神戸に進出し、百貨店に転換した）。

また、湊川の付替工事で広い空き地となって

いた旧河川敷は「新開地」と呼ばれ、日露戦争後に芝居小屋や映画館、寄席、勧商場などが立ち並ぶ一大盛り場となった。地上3階地下1階建ての聚楽館は、映画館のほかアイススケート場、娯楽場、食堂、酒場、喫茶店を併設する複合型娯楽施設で、多くの人を集めた。昭和2（1927）年の元日の新開地の興業施設への入場者は4万5千人、2日は4万8千人と大変な賑わいであった。

通勤、通学のためだけでなく、ショッピングや食事、各種娯楽のため、公共交通機関を利用する人も飛躍的に多くなっていった。

第2節 神戸市電気局発足時の 電気事業

■ 神戸市電気局発足時の電気事業

神戸市が第一次大戦下の好況をチャンスととらえて電気事業と電車事業の市営化を決行したのは、両事業の公共性を考えてのことであった。しかし、神戸市電気局発足時の電気事業はまだ小規模で、市内の世帯数12万7,159戸のうち電灯契約を交わしていたものは9万4,361戸（74%）、工場数1,487か所のうちでは1,197か所（80

%)と一定の普及はしていたが、電灯契約戸数のうちの6割が、8燭光12Wの薄暗い電灯のみの使用にすぎず、動力機2,613台のうち電動機台数は1,465台(56%)と少なかった。

電気の供給サイドも神戸電気株式会社から継承した湊川、運河、葺合の3つの火力発電所があるだけで、常時出力は8,100kW、予備出力は5,500kWであった。当時の電気使用ピーク時の使用量は全市で1万788kWに達していたが、現在の1世帯あたり1か月の電力使用量の平均300kWと比較すれば判るように、ごくささやかな電気事業であった。

電気局は発電と同時に契約戸数を増やす努力を始め、好景気を追い風に、大正6(1917)年末には電灯取付数も、電動機使用台数も1割以上増加し、収入も伸びた。しかし、既に電力使用ピーク時に予備機をフル稼働して対処していた電気局には発電量の余力がなく、需要家の増加による電力使用量増加に追いつかなくなるのは目に見えていた。

■石炭価格の高騰による収益性の悪化

表「電灯需要家戸数及び電灯数」(18頁参照)を見ると、神戸市の人口増及び市民生活の近代化と軌を一にして、電灯数・需要家数とも右肩上がりが増加していることがわかる。また、表「電動力需要家戸数及び馬力」(18頁参照)にあらわれた電動力需要も、第一次世界大戦による重工業、化学工業の急激な発展を反映して、大正6(1917)年末と同7(1918)年末とでは、電動力需要家戸数において約40%、電動機台数は48%、馬力数は51%も増えている。電灯需要を大幅に上回る電力需要の増大は、大正6年の時点において、既に発電量不足が予期されていた神戸市電気局の電力供給力不足を露呈させた。

神戸市電気局の電気事業はいくつかの問題を抱えることとなった。その1つは、電力会社の

多くが水力発電設備を持っているのに対して、神戸市電気局には近隣にダムをつくるのに適した河川がなく、100%火力発電だったため、石炭価格の高騰に弱かった点である。平時ならばそれほどまでには問題にはならなかっただろうが、第一次世界大戦で日本の製造業が活気づき、貿易額も明治時代の末に比べ輸出で3倍、輸入で2倍に増加したことで、船舶用に石炭が大量消費され、石炭不足と価格の高騰が起きた。大正7年の石炭価格は市営開始時の2倍に高騰し、大正7年、電気局が消費した石炭は2億1,579万7,400斤(約13万t)、同年の営業費278万円のうち60%にあたる170万円が石炭購入費に消えた。思いがけない石炭価格の高騰は電気局の収支を悪化させ、路線敷設などの計画実行の出鼻をくじくこととなった。

高騰したのは石炭価格ばかりではない。あらゆるものの値段が上がった。特に大正7年8月には米価が暴騰した。8月1日の米穀取引所における米1石の値段は37円70銭前後であったが、同月5日には42円、同8日には53円となり、小売相場では、米1升が毎日、3銭から5銭も高騰した。その日の稼ぎで1日分のお米を買っていた庶民にとっては死活問題であり、米の急騰は豪商や富豪が米を買ひ占めているせいだとして群衆が富豪の家や豪商の店舗を襲撃する、米騒動が全国的に広がった。神戸市でも8月12日に湊川公園に集合した人々が暴徒化し、鈴木商店などに放火する騒動に発展した。騒動の渦中では、走行中の市電に一部の市民がぶら下がり、職員が注意すると電車に向かって投石を繰り返すという事態も発生し、乗務員の中には恐怖心を抱いて離職する者もいたという。

インフレが進行するなか、乗務員の給料アップが物価上昇に追いつかなかったことも一因であろう。乗務員数の減少は車両不足とあいまって間引き運転を余儀なくさせ、市民の不満を高めることになった。

■ 発電量不足と停電

また、停電も頻発し、市民の不興を買った。もちろん電力不足が主要原因だったが、未熟な技術者が多かったことも停電の一因であった。神戸市電気局では、電力供給量をアップさせるため6,000kWの発電機を1台、湊川発電所に増設することになっていたが、戦争の影響で発電機の輸入が遅れ、増設工事が遅延した。

大正7（1918）年5月の市会では議員から

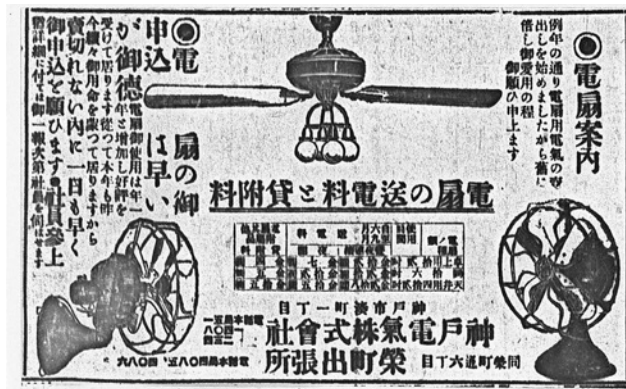
「近頃電灯の毎晩消える事故が甚だ多いと言うのはどういう訳でありますか」との質問が電気局長あてに出された。これに対して小堀電気局長は、停電の頻発は、購入した6,000kWの発電機と現在まで使ってきた3,000kWの発電機2台を同時に稼働したため故障が起きたと経緯を説明し、さらに海が荒れて海草が大量に流れてきたことも原因であると述べた。議員からは、市民の不便をよく考えて欲しい、また故障するかも知れないという「予告」は当局者として無責

電灯需要家戸数及び電灯数

年 次	需要家戸数		取 付 電 灯	
	戸 数	増加戸数	個 数	増加個数
大正6年8月1日	94,361	—	262,229	—
6年度末	102,446	8,085	291,030	28,801
7年度末	109,841	7,395	335,261	44,231
8年度末	114,752	4,911	382,302	47,041
9年度末	120,647	5,895	423,182	40,880
10年度末	124,041	3,394	464,722	41,540
11年度末	127,504	3,463	499,432	34,710
12年度末	131,749	4,345	538,806	38,374
13年度末	133,995	2,146	566,066	27,260
14年度末	136,063	2,068	590,862	24,796
昭和元年度末	138,440	2,377	621,081	30,219
2年12月末	140,170	1,730	643,585	22,504

電動力需要家戸数及び馬力

年 次	需要家戸数		据付電動機		馬 力 数	
	戸 数	増加戸数	台 数	増加台数	馬 力	増加馬力
大正6年8月1日	1,197	—	1,465	—	8,297	—
6年度末	1,390	193	1,705	240	10,465	2,168
7年度末	1,945	555	2,330	625	15,807	4,622
8年度末	2,388	443	2,826	496	15,871	784
9年度末	2,883	505	3,400	574	18,311	2,440
10年度末	3,369	476	3,998	598	21,637	3,326
11年度末	3,671	302	4,356	358	23,098	1,461
12年度末	3,958	287	4,735	379	26,333	3,235
13年度末	4,148	190	5,038	303	27,332	998
14年度末	4,333	185	5,306	268	28,140	808
昭和元年度末	4,489	156	5,309	3	37,300	9,160
2年12月末	4,713	224	5,671	362	46,842	9,542



任だとの批判がされたが、これに対する小堀局長の答弁は、「海草がなかったら故障はしません」という答弁であった。海草が流れてくるだけで発電機が停止するとは、奇妙だが、発電機を使いこなせていなかったことが想像される話である。

神戸市電気局では現有の3つの発電所の発電能率を向上させる目的で、3発電所の送電系統を1つに統一する工事が始められた。運河、葺合の予備発電機を常時稼働にするかわりに湊川発電所の予備発電機2台を3発電所の予備機として準備して、従来の8,100kWの常時出力を1万3,600kWまで増強させた。この工事が完了したのが大正9（1920）年4月のことで、市会で停電が問題視された時から1年ほどが経過していた。

■市営電気発足時の電灯・電扇料金

電気・電車事業の市営化は、電気を低廉な料金でより多くの市民が使用できるものとする、電車の路線網を拡張して市民の利便性を高めることに目的があった。巨額の市費を投じて民間企業を買った理由は市民への利便性供与と利益還元であったから、電気料金は安くなるだろうと市民は期待していた。しかし、料金は神戸電気株式会社の料金体系がそのまま踏襲され、市営化してわずか半年後の大正7（1918）年1月には、市民の期待を裏切って、料金改定

案が市会に提出された。

値上げ案の経緯を説明する前に、当時の電気料金について見ておきたい。料金は使用目的別に電灯・電力・電熱の3種類に分かれ、従量または定額で使用料金が決められていた。

定額制をとっている電灯料金を例にとると8燭光（12W）1灯を屋内で使用すると月額48銭、電灯はリース制であったので別に設備貸付料金が5銭必要であった。定額電灯には、日没10分前から日の出までの間、電灯がともる「夜間定額灯」と、昼夜の別なく点灯できる「昼夜定額灯」があり、後者は5割増料金だった。メーターを付けて使用料分の料金をとる従量制の場合は、メーター容量で最低使用料金が定められており、1kW1か月で17銭、超過分は1kWごとに15銭3厘、これにメーター使用料が加算された。当時の教員初任給は月額15円、米10kgの値段が2円18銭ほどであったことを考慮すれば、電灯代は決して安いものではなかったが、電気事業草創期の明治20年代の電気料金に比べれば、価格において半減、物価水準を考慮すれば5分の1以下になっており、電気（電灯）のある生活も大衆化してきていた。

大正時代の家庭で使用されていた電気器具は、電灯のほかに当時「電扇」とよばれた扇風機、そして炊事や暖房に利用する電熱器があった。電熱器は器具代が高価だったので、電熱料金が低めに設定されていたにもかかわらず、大

正6（1917）年の時点で利用台数は95台と少なく、普及しなかったのに対して、扇風機は夏の暑さをしのぐツールとして利用が広まった。大正9（1920）年の利用者数は、家庭用が6,298台、会社・商店用が8,374台である。扇風機の使用料は、1シーズンごと、6月上旬から9月下旬までの期間で、一般家庭用が12円から20円、これに貸付費4～5円が加算された。この頃の神戸市の人口は60万人ほどであったから、扇風機を使用している家は、まだまだ限られた階層の人々だった。

■電気料金3年連続の値上げ

急迫の一途をたどる電気局財政を立て直すため、電灯・電力料金の改訂（電車料金も改訂されている－後述）が3年連続で実施された。市営化から半年も経過していない大正7（1918）年1月に出された最初の値上案は、電力料金について2割の値上げを行い、市民生活に影響が大きい電灯料金は据え置くものだった。しかし、石炭価格の上昇や人件費の高騰による財政悪化を押しとどめることができず、3年連続の値上げを実施せざるをえなかった。そのあらまは次のとおりであった。

（大正7年）

大正7年1月12日の市会に料金改定案が提出され、電気料金は同年2月26日に一部修正を受けて可決、監督官庁の許可を受けて同年5月1日から実施された。

この改訂により従来1kWあたり5銭の電力料金が6銭に、おなじく1kWあたり4銭5厘だった超過料金が5銭4厘に値上げされた。その反面、市民生活に大きく影響する電灯料金は年内値上げを見送った。一方、神戸電気当時から特惠的措置として残されていた電力多使用者に対する割引制度は見直された。

また、電気局財政悪化の元凶ともいえる石炭

についても、その買入れや消費方法について調査研究が行われ、合理化のためメスが入れられた。

（大正8年）

前年の料金改定にもかかわらず一向に好転しない電気局財政の立て直しに向けて、電灯料金も含めた改訂が提案された（括弧内は旧料金）。

電灯料金

定額8燭光屋内灯 1か月52銭（48銭）

定額8燭光屋外灯 1か月49銭（45銭）

従量灯基本料金 1kW時19銭（17銭）

従量灯超過料金 1kW時17銭（15銭3厘）

電力料金

基本料金 1kW時7銭（6銭）

超過料金 1kW時6銭5厘（5銭4厘）

（大正9年）

2年連続で値上げしたにもかかわらず電気局財政は好転しなかった。第一次世界大戦が終結して既に1年経過していたが、大正8（1919）年3月には株式の大暴落が起こり、戦後恐慌というべき深刻な不況になってきていた。しかし、石炭価格は高止まりしており、電気事業営業経費のうち7割を石炭費が占めるといふ異常な事態となった。その一方で、労働運動の波が日本にも押し寄せ、物価上昇とあいまって、神戸市電気局でも大正8年10月に従業員が賃金の10割アップを嘆願する事態が生じた。賃金の5割アップでこのときの争議は解決をみるが、人件費の増加は電気局財政を圧迫した。その結果、3年連続の値上げを余儀なくされ、次のような値上げとなった。

電気料金

定額灯使用料 平均13銭

従量灯使用料 1kW時5銭

電力料金

基本料金 1kW時1銭5厘

3年連続の料金改定により、電気事業財政はようやく危機を脱し、収支健全化への道を歩むようになった。事実、大正9（1920）年度の電灯・電力・電車収入は909万2,780円で、大正7年の2倍、同8年の4割増となった。電灯・電力の需要の伸び、電車利用者の増加もプラスに作用した。そして、一方の石炭価格も大正9年をピークに安定に向かい、石炭購入費の営業費に占める割合は5割（343万円）に低下したのだった。

この3年連続の料金改定も決して市民生活の向上、安定した供給という公営事業の根本を忘れてのことではない。それは、翌大正10（1921）年に財政余力ができたことの還元として電灯・電力部門で料金値下げを行ったことから理解されよう。電車料金もその後10年の長きにわたって据え置かれ、まさに市営ならではの電気事業がここに花開くことになった。

以後、電気局の電灯・電力部門では増大する一方の電気需要にこたえるための設備増強、受電拡大にその力を注ぐことになる。

第3節 神戸市電気局発足時の 電車事業

■輸送力を超える乗客数の増加

5両の花電車を走らせて市営化を祝った電車事業も、乗客数が増えて順調に収益が上がるかに見えた。料金は、市営化以前の料金体系（神戸電気鉄道が採用していた区間制、1区3銭）のままだったが、乗客数は、市営化前の大正5（1916）年に1日あたり8万4,982人だったのが、市営化後は11万3,769人と34%も増加した。市営化した最初の月の乗車人数は1日あたり13万

9,416人と驚異的な数字で、絵葉書の「おまけ」や花電車に惹かれて、多くの市民が乗りに来たことも平均乗客数を押し上げた要因と思われる。運賃収入も民営時代の1日あたり2,593円から3,479円へと大きく増えた。

しかし、乗客の増加は市電の混雑に拍車をかけ、夕方5～6時の混雑時には、女性や子どもは乗車できないほどだったので、市民から苦情が寄せられた。大正5年には電車が1マイル走行するごとに乗客を平均12.27人乗せていたが、翌6（1917）年には15.58人、7（1918）年には21.01人、8（1919）年には19.36人と、混雑度が酷くなっていたことが数字の上からも表れている。電気局では90両ある客車のうち60両について、座席を中央部だけ残して取り払って立ち席とし、できるだけ多くの乗客を乗せるという、乗客に負担をかける形でキャパシティを増やす苦肉の策をとった。それでも混雑が緩和されることはなく、大正9（1920）年に大型のボギー車両を導入するまで続いた。ボギー車両の導入のおかげで大正9年の1マイル走行するごとに乗せる乗客数は16.63人と減少し、翌10（1921）年には13.34人となって、混雑緩和が実現した。

■電車料金の値上げと料金均一制の採用

乗車料金についても大正7（1918）年1月の電気料金値上げと時期を同じくして、料金改定案が市会に提出された。乗車料金については、市営化前のままに区間制を取るか、均一料金にするかで意見が分かれて論争となった。論点となったのは、均一料金は車内業務も簡単であり、学生や低所得者の利用を増やせるメリットがあるが、一部の区間を越えて利用していた人にとっては値下げになるなど赤字解消にはなりにくいといった点であった。料金体系の問題は市会調査委員会で討議され、市内均一制が採用されることと決まった。そして料金は3銭プラス

通行税1銭の4銭と決められ、電気料金値上げよりも5か月遅れて大正7年10月から実施された。均一料金は下記のとおり。

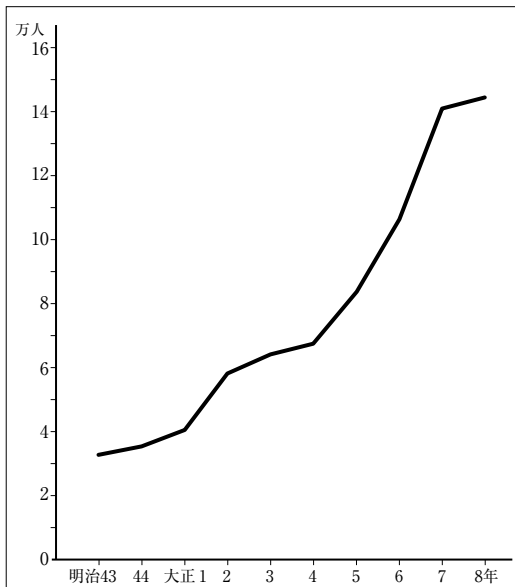
- 普通券 片道3銭（別に通行税1銭）
往復6銭（別に通行税1銭）
- 回数券 16回券45銭（別に通行税5銭）
35回券95銭（別に通行税5銭）
110回券2円95銭（別に通行税5銭）

均一制に踏み切ったことは利用者に歓迎され、均一制採用直前の1日あたりの乗客数、10万7,072人に対して、料金改定後の10月の平均乗客数は18万9,985人と倍増した。それまで区間を越えて利用していた人々には均一制採用が値下げとなり、利用者を増やした。この大正7年の料金改定の影響を輸送成績で見ると、改定前6か月間の輸送旅客数2,230万5,383人、運賃収入68万620円85銭に対して、改定後6か月間は、輸送旅客数2,897万9,028人、運賃収入80万4,244円と急上昇した。

しかし、値上げの波は続き、均一料金採用から数か月後の大正8（1919）年1月、電気料金と同時に、電車料金の25%の値上げが市会に提案され、市内均一普通券片道料金が4銭となった。乗客の急増に対応するだけの車両を急ぎ購入しなくてはならないうえに、市営化の大きな理由の1つであった路線延長の実行のために資金が必要だったためである。

値上げが市民生活を直撃する度合いを緩和するため、電気局は通勤・通学者を対象とした早朝割引往復券と割引率の高い通学回数券を発行した。しかし、翌大正9（1920）年も、電車料金は4銭（別に通行税1銭）から5銭（別に通行税1銭）とする値上げが実行された。すべての物価が高騰した時期、大幅な値上げは致し方

市電1日平均乗客数の推移



ない面があり、また、前述したように電気局も、市民負担を軽減するための工夫と努力を重ねていた。しかし、市営化イコール市民負担の軽減という考えを持ち、市電のひどい混雑や停電などを経験していた当時の市民の理解を十分に得られたとは言えなかった。大幅値上げを決めた後の大正8年3月の市会では、電気局の刷新を行う目的で「電気事業臨時検査委員会」が設置され、また、大正12（1923）年にも「電気局検査委員会」が市会で設置されて立入調査が行われた。10か月間に及ぶ調査の間、電気局の綱紀刷新を求める市民有志大会が開かれるなど関心は高く、これを契機として局全体の綱紀刷新が図られた。

なお、大正7年に初めて採用された市内料金均一制度は、市電が廃止された昭和46（1971）年までの53年間、一貫して堅持された。

第4節 急伸する電気電力需要と 発電設備の増強

■水力発電への模索

電気局発足時に所有していた火力発電所は、最も古い葺合発電所が明治41(1908)年、次に古い運河発電所は明治43(1910)年、規模の大きい湊川発電所は大正元(1912)年に設置されており、一部に老朽化が見られた。18頁の表「電灯需要家戸数及び電灯数」、表「電動力需要家戸数及び馬力」のように電力需要の急激な伸びに対応するには発電設備を早急に増強することが必要だった。

電力不足を憂慮したのは電気局だけではなく、停電などに苦しむ産業界も同様であった。神戸実業協会は、大正7(1918)年5月に神戸市に対して次のような趣旨の陳情書を出した。

「欧州の戦乱が起きてから神戸市は急速に発展し、工業の勃興、人口の増加は他に例をみないほどです。電気、電力の需要はとみに増加してきており、今後、増加は止むことがない有様です。もはや発電の余力はほとんどなくなっているとも聞いており、また最近では石炭価格の高騰で火力発電が大変不利益であり、発電所を増設するにも短期間では無理であろうと推察されます。

それならば、今日、わが神戸市の発展に対応するために水力電気を供給することが緊急の課題ではないかと思われます。水力発電の価格は安く、石炭価格によって生じている損失を緩和できるが、神戸市に近接する地域で水力発電事業の新設は望めません。

数年前、大正水力電気会社の発起人より奈良県の十津川と天の川の水力を使用して神戸市に電気を供給する計画を出願したのが唯一

のもので、この出願が神戸市の利益だけではなく国益にもなると思いますが、まだ認可がされておりません。早期認可が神戸市民の世論と思しますので、一日も早い認可がされるよう神戸実業協会総会の決議をもって、市会での決議をお願いすべく陳情いたします。」

水力発電は、送電技術の進歩により、消費地からはるか遠くの山間の河川にダムを作って発電する水力発電が、日露戦争前後から盛んになった。この頃、全国で、各地の河川にダムを造る計画が、地域の有力者も巻き込んで作られていた。陳情書にある「大正水力電気会社」は神戸や大阪の有力者たちが神戸市で創設した株式会社であった。

水力発電については石炭価格の高騰に悩む神戸市も魅力を感じて大正7年5月の市会で調査費を計上し技師を雇って水源探索を開始している。そして、神戸市の上水道拡張計画地として武庫川の上流、千苺地域を調査中に、ダム建設に好適な場所があるとの報告がもたらされた。水源と発電が同時に可能になれば神戸市にとって好都合であるため、さっそく兵庫県知事あてに「武庫川水利権獲得の件」を出願した。目論見では常時出力が5,000~7,000kWの小規模な水力発電所を350万円かけて造ることだったが、本格的な調査の結果、千苺水源池の貯水量では出力5,000kWが限界で、工事費も予定よりかなり多額になることがわかったため、計画は中止された。大正9(1920)年に入ると、石炭価格は下降し、火力発電に100%依存することから生じた経営リスクは緩和していた。

■発電設備の拡張と発生するトラブル

電力を安定的に供給していくために最初に着手されたのが湊川発電所の設備拡張であった。大正8(1919)年11月に3か年計画で出力1万2,500kWのタービンを1基増設し、変電所や

送電線路など送電設備も大幅に改良する工事計画が市会に提案され、即時着工となった。工事総額は400万円で、この時期の電気局の事業収入は年額650万円であったから、当時としては大プロジェクトであった。

新規導入された発電機はウエスティングハウス社製で、旧神戸電気より引きついで三宮、相生橋、湊町、楠橋、番町、琴緒町の各変電所と運河発電所内の変電設備の合計7か所の変電所に改良工事を行い、新たに須磨（電灯・電力用）、和田（電灯・電力・電車用）、葺合（電灯・電力）の3変電所を設けた（市営化直後の大正7（1918）年に有馬道変電所が設置されている）。また、発電所と変電所を結ぶ地中送電線路も、5系統が新設され、既設の9系統と合計して14系統、長さも50kmから100kmを超えるようになった。

発電設備の拡張は大正11（1922）年8月に竣工し、10月5日から送電が開始された。しかし、それから2週間足らずの10月18日、新しい発電機が突然破損、停止し、市内の動力用配電のほとんどが1時間半にわたってストップし操業中の大小工場に大きな迷惑をかけた。さらに3か月後の大正12（1923）年1月23日、湊川発電所のゼネラルエレクトリック社製の主力発電機が破裂した。これは10月の事故の原因を調査しているさなかに発生した事故で、市内の動力用配電が約7時間も停電する事態となった。電気局は現有発電機をフル稼働させ、足りない分は川崎造船所（川崎重工業）が所有する発電設備から5,600kWを受電して当面の危機を乗り越えることができた。

相次ぐ停電は、神戸市電気局にとって衝撃であった。停電による被害総額が60万円に上ったこともさることながら、市営発電所の拡充が実現した暁には、市内の電力需要を電気局で一手に引き受けようと目論んでいたからである。川崎造船所をはじめ三菱造船所（三菱重工業）、鐘

淵紡績（カネボウ）などの大規模工場は自家発電設備を持っていたが、市営発電事業が充実してきたことから、神戸市から電力購入する方針を立てていた。連続して起きた停電事故は神戸市電気局への不信感を高めることになった。

■ 第1期発電設備拡張計画

外国製の発電機の事故原因を調査したところ、発電機の酷使が原因であろうとの結論を得た神戸市電気局は、電力供給の安定化を図るため、さらなる設備増強に乗り出した。湊川発電所に新たに1万2,500kWの発電機を1台購入して既設発電機の予備機とし、交互に使用することで安定的な送電を実現するという計画が、事故発生から2か月後の大正12（1923）年3月17日に市会に提案された。2か年計画で108万円の予算を費やし、翌13（1924）年7月1日から新発電機が運転を開始した。

新発電機の導入で、既設の運河・葺合両発電所と湊川発電所の3,000kWの発電機2台は予備機となり、市営電気事業の主力は6,000kW発電機と1万2,500kW発電機2台を常用する発電体制となった。これで市営発電所の発電量は、常用出力1万8,500kW、予備出力1万7,100kW、合計3万5,600kWで、これを大正6（1917）年の市営開始時の出力8,100kWと比べると、7年間で4.5倍に増えたことになる。

その後、大正15（1926）年に明治時代の古い発電機を使用していた運河発電所と葺合発電所が発電を休止した。両発電所とも旧式機械のため石炭を余計に消費したからである。実際、老朽化が進むにしたがって発電効率は落ちる一方であった。湊川発電所の最新型発電機の性能、効率性ともに優れていたため、発電は湊川発電所が一手に引き受けるようになった。これで、神戸市電気局は石炭代の抑制を図ることができ、発電量は14%増加したが、石炭消費量は30%も減少した。

電 気 供 給 事 業

大正6年度～昭和16年度

種別	年度別	大正6年度	大正7年度	大正8年度	大正9年度	大正10年度
電灯取付数	(灯)	291,030	335,261	382,302	423,182	464,722
電力供給量	(kW)	7,777.80	11,418.60	11,840.10	13,660.40	16,141.60
電熱供給量	(kW)	80.5	60.8	250.8	583.9	657.4
使用電力量	(kWh)	36,679,842	64,461,532	72,751,076	81,212,366	90,300,850
収 入	(円)	1,661,833	3,266,753	4,495,473	5,990,580	6,659,046

- (備考) 1 使用電力量及び収入は年度合計、その他は年度末実績
 2 市営開始は大正6年8月1日、事業出資は昭和17年4月1日
 3 銭以下は切り捨て

種別	年度別	大正11年度	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度
電灯取付数	(灯)	499,432	538,806	566,066	590,862	621,081
電力供給量	(kW)	17,231.30	19,644.60	20,390.20	21,001.30	27,826.20
電熱供給量	(kW)	777.8	3,357.40	3,720.80	5,874.70	5,981.40
使用電力量	(kWh)	93,911,588	110,911,831	128,340,484	145,158,570	173,882,270
収 入	(円)	6,117,350	6,330,545	6,979,002	7,424,440	7,768,333

種別	年度別	昭和2年度	昭和3年度	昭和4年度	昭和5年度	昭和6年度
電灯取付数	(灯)	651,058	683,120	718,915	740,265	756,751
電力供給量	(kW)	34,926.30	50,538.90	58,277.50	65,508.00	66,237.00
電熱供給量	(kW)	7,509.70	8,849.90	10,946.40	11,723.40	11,736.70
使用電力量	(kWh)	184,216,280	225,945,819	286,963,339	287,336,466	305,698,682
収 入	(円)	8,082,572	8,820,175	10,161,334	10,006,871	10,140,188

種別	年度別	昭和7年度	昭和8年度	昭和9年度	昭和10年度	昭和11年度
電灯取付数	(灯)	771,736	799,523	836,176	884,344	1,086,308
電力供給量	(kW)	66,560.00	84,578.00	89,331.00	98,722.00	109,296.00
電熱供給量	(kW)	11,692.60	11,193.00	11,757.00	13,291.90	15,892.40
使用電力量	(kWh)	322,202,210	355,191,770	407,010,570	442,218,262	485,945,379
収 入	(円)	10,838,373	11,657,938	12,791,519	14,161,435	15,847,293

種別	年度別	昭和12年度	昭和13年度	昭和14年度	昭和15年度	昭和16年度
電灯取付数	(灯)	1,181,751	1,213,904	1,247,472	1,296,921	1,310,478
電力供給量	(kW)	117,422.40	140,535.10	144,155.10	159,275.40	160,235.20
電熱供給量	(kW)	17,072.10	17,556.90	17,144.80	18,518.80	14,188.40
使用電力量	(kWh)	524,495,788	549,543,787	529,968,970	534,298,650	543,968,854
収 入	(円)	17,257,034	17,693,732	17,837,281	18,055,499	19,099,831

■ 電力需要の激増と宇治川電気からの受電

湊川発電所への最新式発電機導入などで当分の需要をまかなうことができた電気局だったが、市内の電力需要は1年ごとに1日あたりの需要量が2,000kW程度伸びてきていた。そのうえ、市電須磨線の路線建設が予定されており、電力需要は高まるばかりで、何らかの対応策を取る必要があった。電気局は発電所の新規設置を考えて、総工費1,800万円、出力5万kWの発電所建設を内容とする第2期発電設備拡張計画を立案した。しかし、電力需要の増加のスピードは速く、新発電所の完成を待てないことから、民間電力会社から電力を購入することになった。

受電の相手は、大正水力電気であった。同社は、神戸実業協会を介して神戸市に、吉野川水系で発電して神戸へ送電する計画への協力を要請してきた会社である。神戸市は大正7(1918)年11月に同社との間で、同社が得る電力を独占的に神戸市に供給することなどを話し合い、翌8(1919)年9月、大正水力電気は出願が許可されて正式に会社として発足して発電所の建設に取りかかった。電気局は大正水力電気株式会社から受電することについて大正11(1922)年4月の市会に提案をした。神戸市会は調査を行ったうえで、同年12月に、3,150kWを受電すること、西灘村に受電設備を建設すること、電気料金は1kWあたり2銭以内とすることなどを可決した。

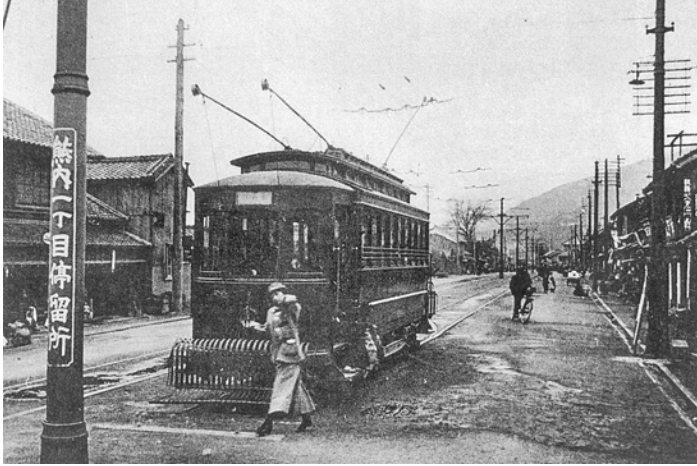
受電が可決される2か月前の大正11年10月、大正水力電気は宇治川電気に合併された。宇治川電気株式会社は、琵琶湖の水を利用して京阪神方面に電気を供給することを目的に明治39(1906)年に創立された資本金1,200万円の大電力会社である。山間遠隔地に建設したダムに併設された水力発電所から送電線をつないで消費地へ長距離送電するには、資本力を備えた会社

でなくてはならない。大資本の電力会社が遠くのダムで発電した安価な電力を供給するので、中小規模の電気会社は競争に負け、大きな電気会社に合併統合されてゆき、5大電力会社と称された巨大電力会社が形成されていった。宇治川電気はその一つで、電車事業(山陽電鉄)も兼営していた(宇治川電気、大同電力、日本電力、関東の東京電灯、東邦電力とあわせて5大電力会社)。

吉野川水系の発電所から170kmに及ぶ送電線を経て送電された電気は、宇治川電力の五毛変電所(のち宇治川電気神戸第一変電所)から地中ケーブルで神戸市葺合変電所へ送られ、同変電所から市内へ配電された。そして試験送電を行った後、大正12(1923)年4月6日から本格的な送電が行われるようになった。だが、長い距離を送電する間にロスが多く発生し、予定していた受電量4,000kWを確保するためには、吉野川水系の発電所だけでは不十分であることが判明した。このため、宇治川電気の揖斐川の発電所からも受電を始め、これにあわせて葺合変電所の受電盤を変更するなどの対応を行って、揖斐川からの受電に備えた。

その後も神戸市の電力の需要量は増加の一途をたどり、大正14(1925)年3月には琴緒変電所にも受電のための変圧器を増設するなどの措置を行った。宇治川電気からの受電に関する第1期受電設備工事費は約37万円、同年8月より宇治川電気からの受電量は4,000kWから7,000kWへと大幅増加した。

表「電気供給事業」(25頁参照)を見ると、電気使用量は大正7(1918)年から同12(1923)年までの5年間で1.72倍に、12年から昭和3(1928)年までの5年で2倍になっている。これだけの増加分をまかなうために電気局は宇治川電気からの受電量を増やした。このために第1期受電設備工事が完了した直後の大正14(1925)年12月には、2万kWを受電するため



市電布引線上筒井へ延長。市営となって、まず熊内1丁目から上筒井に至る熊内延長線に着手。大正8（1919）年4月に完成した。熊内1丁目で布引方面へ折り返し運転をしていた頃

の設備構築で約90万円もの追加予算が議決され、宇治川電気の神戸第2変電所（のち妙法寺川変電所）から市営千歳変電所を経由し、湊川発電所において最大電力2万kWを受電するための工事が着手された。受電設備や地中ケーブル敷設増設など必要な工事が竣工したのは大正15（1926）年10月のことであった。

今後の電力需要量の増加に備えて、翌昭和2（1927）年にはさらに2,000kW増、翌3（1928）年4月にはさらに2,000kWを増やして24,000kWを宇治川電気から受電するようになった。市営の発電所の発電量は常用出力17,000kWであったから、自前の発電よりも多くの電気を宇治川電気によりまかなうようになった。

第5節 市電路線網の拡大と 市電の改良

■ 第1期線の完成 — 上筒井へ熊内延長線建設

神戸市が神戸電気株式会社を市営化した主な目的は、建設許可を得ている路線が一向に着工されないままに置かれていることを憂慮し、計画6路線の早期敷設を実現することであった。

神戸市電気局は大正7（1918）年2月に市会の議決を得て、翌8（1919）年1月、1期2号線の残部（葺合区熊内橋通1丁目3番地先から坂口通2丁目（上筒井）間）約697mの工事に着手し、総工費23万8千円余りを費やして4月に竣工、4月15日に営業を開始した。第1期の計画線がようやく完成に至ったことになる。この700mの延長軌道は、当初は神戸高等商業学校や関西学院などへの通学路線であったが、翌大正9（1920）年7月に阪神急行電鉄（現在の阪急電鉄）の神戸終点が上筒井に設けられたため、同線は大阪と神戸の中心とを結ぶ連絡ルートとして重要な路線となり、神戸—大阪を直結するターミナルとして大いに賑わうようになった。

■ 第2期線の敷設

第1期線の敷設が終わり、次は第2期線の敷設に取り掛かることになった。しかし、第2期線の敷設計画は明治39（1906）年に出願されたもので、大正9（1920）年の現状には合わなくなっていた。神戸市の人口は十数年の間に20万人以上増加して住宅地が拡大し、商工業は発達して、街の様子は大きく変わった。そして、新たな交通手段として自動車が走り始め、道路の状況も大きく変わり始めていた。表「明治39年と大正6年の交通量比較」（28頁参照）をみると、明治時代に主流だった人力車や荷車が減少し、まだ少数ではあるが自動車が増えていること、

明治39年と大正6年の交通量比較

	自動車	自転車	人力車	荷車	人口
明治39年	6 ^台	529 ^台	3,019 ^台	12,244 ^台	345,952 ^人
大正6年	74	7,681	2,703	16,070	558,319

明治39年は12月31日、大正6年は年度末現在
(出典 神戸市統計書)

自転車は激増していることが分かる。新しい時代に合うように第2期線敷設計画の手直しを行わなくてはならなかった。

当局では市内の円滑な東西南北アクセスを確立するという観点から新たに検討を加えた結果、決められたのは次の5路線、全長11.822km

の新2期路線建設であった。

① 山手・上沢線 (第2期1号線)

布引線の加納町3丁目から大倉山、湊川公園下、上沢を通過して長田交差点に至る5,358.73m。第1期線で市内東西の交通アクセスを一手に担っていた栄町線の混雑緩和を大きな狙いとした計画

② 楠公東門線 (第2期2号線)

山手・上沢線大倉山から楠公前に至る626.216m。栄町、山手、上沢の2つの東西縦貫線を南北につなぐことを目的にしたもの

③ 湊川線 (第2期3号線)

山手・上沢線湊川公園下から新開地に至る503.865m。楠公東門線と同じく2つの東西

未開業特許線表

未 開 業 特 許 線	第1期2号線の残部 (熊内延長線)	葺合区熊内橋通1丁目3番地先から同区上筒井6丁目を経て同区坂口通2丁目(上筒井)に至る間	697.852m
	第2期1号線 (山手・上沢線)	生田区加納町3丁目3番地先から山手、湊川公園及び上沢通を経て長田区四番町7丁目6番地先(長田交差点)に至る間	5,358.73m
	第2期2号線 (楠公東門線)	生田区楠町3丁目23番地先(大倉山)から湊川神社東側を経て同区相生町2丁目28番地先(楠公前)に至る間	626.216m
	第2期3号線 (湊川線)	兵庫区上沢通1丁目5番地先(湊川公園下)から同区大開通1丁目35番地の2地先(新開地)に至る間	503.865m
	第2期4号線 (尻池線)	長田区四番町7丁目6番地先(長田交差点)から東尻池交差点、松原通及び中之島を経て兵庫区船大工町21番地先(築島)に至る間	2,992.01m
	第2期5号線 (和田線)	兵庫区出在家町104番地先(中之島)から和田岬及び吉田町を経て同区高松町3番地先(高松)に至る間	2,341.19m
合 計			12,519.87m

縦貫線を南北につなぐことを目的にしたもの

④ 尻池線（第2期4号線）

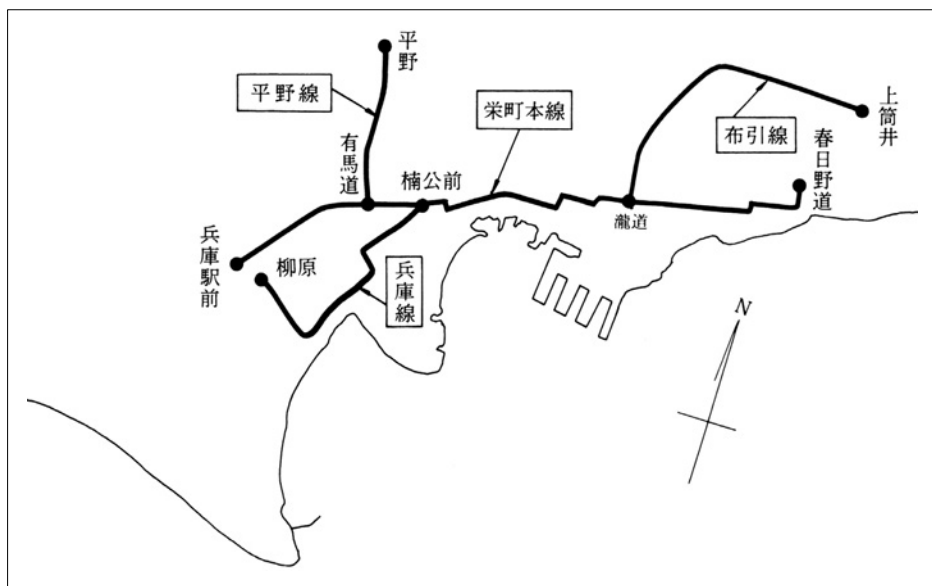
長田交差点から東尻池を経て築島に至る2,992.012m。当初の第2期線にはなかった路線で、工業地帯として大きく発展していた林田区（現長田区）、湊西区（現兵庫区）と市街地を連絡する線として計画された

⑤ 和田線（第2期5号線）

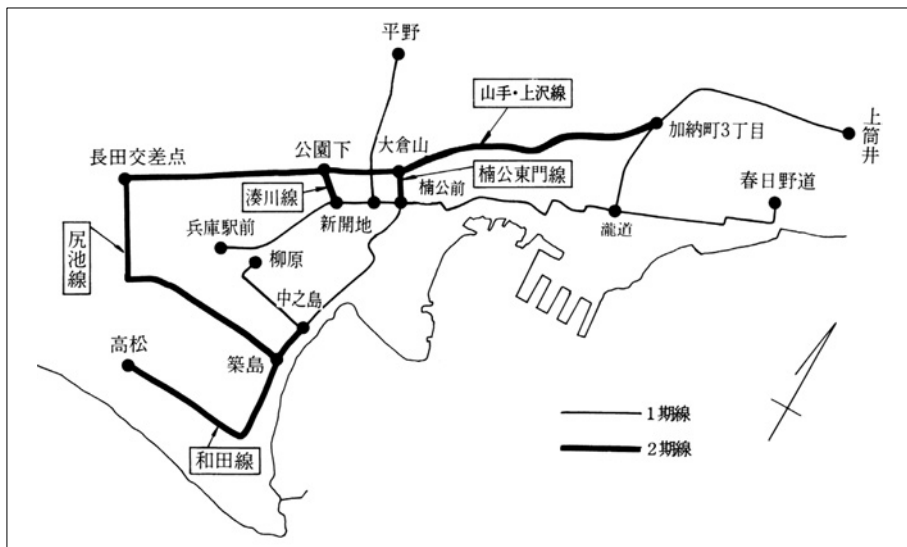
兵庫線中之島から築島を経て高松に至る2,341.193m。尻池線同様の理由によって計画された

全長2kmを超える④⑤は明治時代の計画にはなかったもので、両線は当時、人口増加の著しかった林田区（長田区）、湊西区（兵庫区）を沿線に持つ。両区には大工場が相次いで進出しており工場地帯としても発展していた。

市電第1期線路線図



市電第1期・第2期線路線図



前述の5路線を建設する第2期線計画は大正8(1919)年1月に市会に「電気鉄道建設ノ件」として提案され、市会調査委員会に付託されて実質審議が行われた。5路線の具体的ルート決定については多くの意見が出た。特に山手・上沢線の下山手7丁目以西が問題になった。電気局が上沢通を選定したのは都市計画上の配慮に加えて、福原遊郭を南北に分断することで、その灯を小さくできるのではという期待も込めていた。だが、上沢通は道幅が狭く、市電敷設のためには用地買収や民家移転など懸念も多かつ

たのである。一方、上沢通より北側の松本通を推す委員も多かった。松本通案は買収すべき民家や用地が少なく、住宅開発を進める上での利便性が長所であったが、山に近くなるため急こう配で屈曲が多くなることや、多聞小学校の移転を伴うので反対が多いことなどが短所であった。意見は伯仲したが、同年5月に松本通案は否決され、電気局原案の上沢通を通ることと決まった。



都市計画事業で拡幅中の上沢通



全通した市電上沢線

大正14年当時の運行系統名と起点・経過地・終点

系統名	起 点	経 過 地	終 点	運転方法
①	尻池北町	上沢、新開地、栄町	上筒井	往復
②	尻池北町	上沢、山手	上筒井	往復
③	松原	栄町、山手、上沢、尻池	松原	循環
④	松原	尻池、上沢、山手、栄町	松原	循環
⑤	上筒井	栄町、新開地、上沢、松原	築島	往復
⑥	上筒井	栄町	兵庫駅前	往復
⑦	上筒井	山手、西出町	高松	往復
⑧	上筒井	山手	兵庫駅前	往復
⑨	春日野	兵庫駅前、平野	春日野	循環
⑩	春日野	栄町	平野	往復
⑪	春日野	平野、兵庫駅前	春日野	循環
⑫	春日野	栄町、西出町	高松	往復
⑭	西柳原		大倉山	往復
臨 ①	上筒井	山手	湊川公園	往復
臨 ②	西柳原	山手、栄町	西柳原	循環
臨 ③	笠松7	吉田町、金平町	東高松	往復

■ 第2期線工事の開始

大正8（1919）年7月に計画ルート変更が主務大臣あてに申請され、翌9（1920）年5月に許可が出された。総工費は約910万円で、敷設が急がれた山手・上沢線、楠公東門線、湊川線の3路線を先行させて大正8年度中に着工し、翌9年度に残りの2路線を着工させる計画を立てた。しかし、第2期線敷設ルートには市中心部の人口密集地帯が含まれ、道幅も狭く、また、傾斜地が多いことや既設の線路（JRなど）と交差しなくてはならないことなど、技術的にも工費のうえでも難しい点が多かった。加えて、今後の交通量を考慮し、道路の幅員が1期工事の際は8間（約15m）だったものが、11間（約20m）以上とすることになり、道路建設が都市計画事業の一環として建設されることになったことが、工期を長くした。

大正11（1922）年4月に、山手上沢線が全線

開通、同年7月には湊川線、大正13（1924）年3月に和田線が竣工し、計画策定から足掛け6年で市営化前からの懸案だった第2期線工事は完了した。時間がかかったのは前述の理由に加えて、第一次大戦後の不況で公債発行が思うに任せなかったことも一因であった。

■ 第2期線完成と乗客数の増加

第2期線の完成で市電の営業キロ数は24.79 kmになり、市営化から6年で倍の長さになった。それまで浜手寄りを東西に往復する栄町本線をはじめ全部の路線が往復運転をしていたが、第2期線の全通で、市内を循環する経路が生まれ、住宅地から市中心部へ、また、南西、南東部の工業地帯への移動が便利になり、市電は市民の利便を飛躍的に向上させることとなった。利用者数は格段に増加し、創業時である大正6（1917）年には一日平均11万3,769人だったが、第2期線敷設が完成した大正13（1924）年には

23万9,388人と、7年間で倍以上になった。運賃収入も乗客増加に応じて増え、創業時の1日平均3,479円が、1日1万1,785円と3倍になった。

路面電車が登場した当時は運転距離が短く、車両数も少なかったため、運転系統を決める必要もなく、路線の要所に立ち番を置いて、折り返し運転を指示するなどの措置で運行をしていた。しかし、路線が増えたことから、行き先を書いた板を車両の前と後ろに掲げるようになった。

第2期線ができて運行体系が複雑化したことや、利用者の増加、車両の増加に伴い、大正9(1920)年10月から、「イ」から「ホ」までの5つのカナ文字を使って系統を表すことにした。そして、第2期線工事が完了した大正13年に、系統の大改正がされ、カナ文字の系統は廃止されて、アラビア数字による系統標識に変わった。アラビア数字の採用は、貿易都市である神戸市には外国人も多いため、日本人だけでなく外国人にも分かりやすい系統標識であるべきだとの考えからである。アラビア数字の系統標識の採用は全国に先駆けてのことで、路面電車を運行している各都市から注目された。

■ ボギー車の登場

神戸電気株式会社から受け継いだ車両は、木造4輪客車A型(会社創業時-明治43年頃に製作された車両)50両とB型(大正2(1913)年製作)40両に散水車4両の合計94両であった。市営化当初、乗客は増加しているのに車両を増やせず、座席を取り外して立ち席にして乗客を詰め込むようにして走っていた。

しかし、この状況は、大正9(1920)年4月に大型車両であるボギー車を導入したことで大幅に改善が図られた。それまでの4輪客車の定員が52人だったのに対して、ボギー車は76人であり、最高120人以上の乗客を乗せることも可能だった。ボギー車は、それまでの車両よりも床が低く、乗降に便利だった。また、乗降口が従来の2つから3つに増えて混雑時の乗降をスムーズに行うことができたうえ、制動装置を改良して乗り心地も良くなっていた。試乗会に参加した大阪朝日新聞の記者は、「新木の匂、ペンキの香、真青の座席の美しさ、中央昇降口の窓掛の晴々しさ……揺れの少ないのも心地よい」と書き、新しい車両の美しさと快適さを誇いだ。当時の価格で一両2万2,000円と高価



行先をわかりやすくするためカタカナ系統板を採用(完成間もない湊川公園で)

だったボギー車（C型車）は、まず10両が春日野－兵庫、上筒井－兵庫間に導入され、以後、大正10（1921）年には6両、大正11（1922）年にはC型車と基本設計は同じだが中央入口を広げ運転台を広くした新ボギーE型車が14両製作され、第2期線が完成した大正13（1924）年末では50両のボギー車を持つようになった。

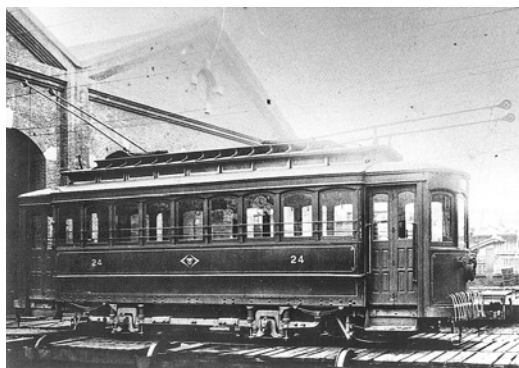
路面電車の車体は元々木造であったが、大正12（1923）年、スチール製の車体を乗せた鋼鉄車（スチールカー）G型車が初お目見えした。スチールカーの採用は、神戸市が日本初で、市民からは「電気で走る車が鉄板では漏電しないだろうか」などの心配の声が寄せられたという。しかし、もちろん漏電事故もなく、頑丈で保守

費が少ないなどの利点が多いことでスチールカーの評価は高まり、全国の電車事業者からの注目を集めた。電気局では古い木造車を順次、スチールカーに改造していった。

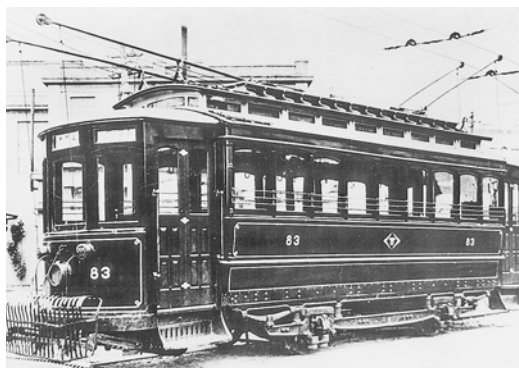
■車両工場と車庫について

神戸市電気局に在籍する車両数は、市営化から5年後の大正11（1922）年には178台、第2期線が完成した大正13（1924）年には236台と増加していた。多数の車両のメンテナンスと製作を行うためには車両工場と車庫の増設が不可欠であることから、第2期線計画に並行して車両工場と車庫の建設が行われた。

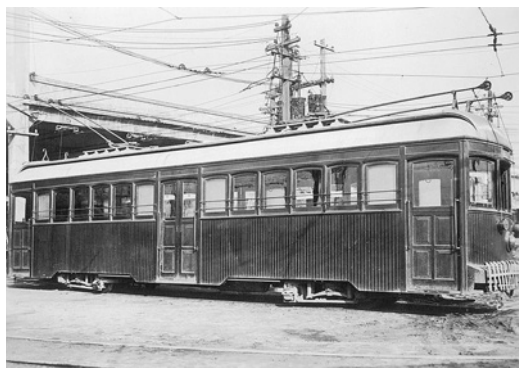
最初に作られた車両工場は明治42（1909）年、



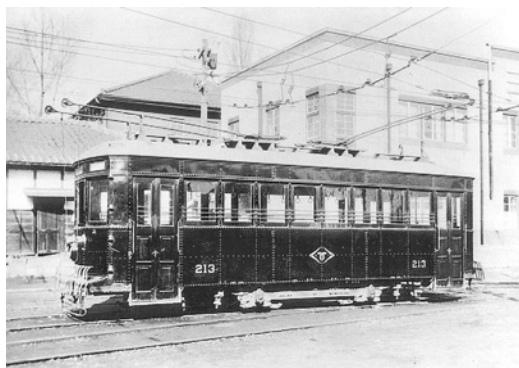
A車
神戸電気鉄道株式会社が神戸市街地で走らせた最初の電車



B車
市営マークを付けたB車



C車
混雑緩和のएसとして登場した500型低床ボギー車
大正9（1920）年に木製ボディで10両、大正13（1924）年にはスチール製となった



G車
日本初といわれたスチールカーG車（200型単車）
大正12（1923）年6月から20両が登場して注目された



用水池を埋め立てて大正11（1922）年に建設された長田工場（当時としては最新鋭設備を誇る総合工場でここからつぎつぎと自家建造電車が誕生した。

吾妻道1丁目の葺合車庫に併設された葺合工場であるが、設備も不十分で手狭となっていたことから、第2期線工事費で北町3丁目に長田工場が建設され、大正11年9月に竣工した。神戸市電気局では車両工場でも木造車両を補修するのはもちろんのこと自家製作も開始していた。車両メンテナンスと改造、製作ができるように、工場内には機械工場、電工場、仕上場、木工場、塗工場などがあり、附属工場として鋳物工場、車両分解作業所、鍛工場なども設けられていた。

長田工場の完成で、葺合工場は廃止となり、また、長田車庫（大正11年）と和田車庫（大正12（1923）年）が増設された。

■ 第3期線敷設計画と須磨線敷設問題

第2期線に続いて第3期線を敷設する計画が具体化したのは第2期線工事が着工した大正9（1920）年のことである。この年、須磨町が神戸市に編入されて市域が拡大したこと、須磨町や山手の住宅地、神戸市の東に隣接する市町村で急激な人口増加が起きており、これらの地域と市中心部とを結ぶ路線が必要だったことが、第3期線の早期実現へと電気局を動かした。電気局は大正10（1921）年9月に第3期線路線計画を市会に提案し、調査委員会で一部修正された計画案を主務者に対して特許申請した。申請した第3期線は以下のとおりである。

- ① 第2期線の梅ヶ香町2丁目（東尻池交差点）から分岐して須磨に至る路線（須磨線）
- ② 梅ヶ香町2丁目から東尻池字墓山に至る路線
- ③ 東尻池高松から西代を経て番町に至り第2期線に接続する路線
- ④ 下山手通7丁目から平野祇園町、石井町5丁目、菊水町6丁目を経て上沢通1丁目を通して第2期線と接続する路線
- ⑤ 上筒井終点から脇浜町2丁目に至り栄町本線へと接続する路線
- ⑥ 脇浜2丁目からさらに郊外を東に向かって芦屋川へと至る路線

図「市電第3期特許路線図」（35頁参照）を見ると、第3期線はすべて東部、西部、北部の路線で、しかも長距離である。神戸市の周辺地域を広範囲にカバーする路線網をつくって住民の便益に供すると同時に、中心部へのアクセスをつくることで神戸市のさらなる発展をもたらせる計画であった。

しかし、神戸を大阪や姫路と結ぶ民営鉄道も同様の路線を競願していたので、神戸市の申請がすんなりと許可された訳ではなかった。須磨線は、須磨町を神戸市に編入するにあたって、須磨町側から敷設を強く要望されたものであった。しかし、民営鉄道の兵庫電軌が兵庫を起点に海岸に沿って東尻池、西尻池、駒ヶ林、野田を経て須磨に至る6,035mを大正2（1913）年

に特許取得済みであった。兵庫電軌は、特許を得てから10年近く未着工のまま、大正10年1月に路線の一部変更を申請した。この申請に対する許可がまだ出ない時点で、電気局が申請した路線と兵庫電軌が申請した路線とが同一だったことから、両者の間で特許獲得競争が勃発した。

電気局の申請時期が兵庫電軌よりも遅いことは不利であったが、市電の須磨延長を願う林田区や須磨区の住民による「市電須磨線速成同盟会」の結成など住民の支持を背に、神戸市は実現をめざしたが、市電が海岸線を持つことになれば経営上痛手となる兵庫電軌はパンフレットを各方面に配布して理解を求めるとともに、互いに譲らなかった。市電は均一料金制を採用しているのに対し、兵庫電軌は区間制で須磨方面の住民にとっては負担が多くなる。また、須磨の住民が神戸中心部へ出かける際、市電ならば乗換えが不要で均一料金になるのに対して、兵庫電軌は乗換えがあり、料金も二重払いとなる。こうしたことから、市民からは市電を推す声が圧倒的であった。世論を背に、市会も陳情活動を繰り返し、大正11（1922）年8月、兵庫電軌が乗入れを要求したときは拒否できないという条

件付きで、神戸市に敷設が認められた。兵庫電軌は路線獲得に失敗したことが経営に響き、4年後の大正15（1926）年8月に宇治川電気を買収されることになった。

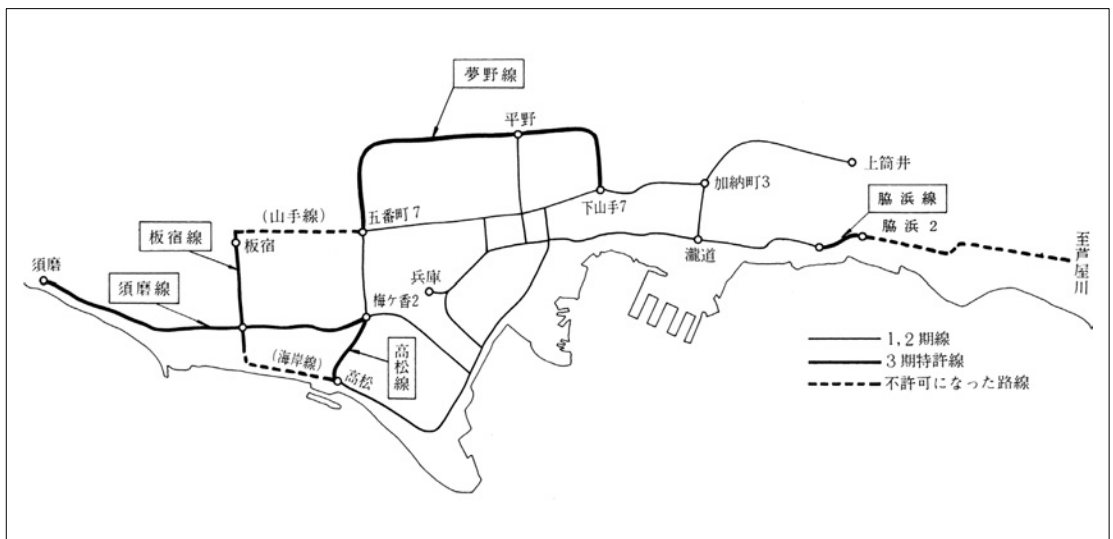
電気局のほかの第3期線計画路線も計画どおりには進まず、兵庫電軌とのいきさつもあって、五番町7丁目から板宿に至る山手線（図破線部参照）と東尻池墓山から駒ヶ林西場に至る海岸線は不許可とされた。脇浜線の芦屋川までの延伸も、当時、阪神国道電車が出願していたため、不許可となった。民営鉄道各社との競合により、第3期線計画は大幅縮小を余儀なくさせられた。

■ 独自開発した新技術による軌道・架線の改良

第3期線の建設には、電気局で独自に開発した新技術が採り入れられた。日本における路面電車の歴史はまだ浅く、電車は輸入品で、車両や軌道などの維持、管理には多くの困難があった。

軌道の問題点については、従来使用されていた溝型軌条を第2期線工事では試験的に高工字

市電第3期特許路線図



型軌条を使用したのを手始めに、須磨線以降はすべての路線で使用するようになった。軌道の床構造については、従来、砂利床の上に枕木を敷き薄型軌条(レール)を載せるという施工であったが、これは保線のうえで多くの問題を抱えていた。砂利床は水はけが悪く、降雨や土埃を防ぐための散水車の放水、沿道の商店の打ち水などで、道床内に水がたまって傷み、枕木の弛緩、軌条継ぎ目の亀裂などが起きやすく、脱線事故にすら繋がった。また、砂利舗装は軌道敷内を貨物自動車が疾走して敷石を跳ね上げ、この飛び石による事故も少なくなかった。トラブルの多かった砂利床は、第3期線からコンクリート床に変わり、この上に高工字型軌道を施設するようになった。舗装も敷石かアスファルト舗装が増えていった。

軌条の接続にも電気溶接法を採用した。ここで言う電気溶接法とは当時、アメリカで開発されたばかりの新技术で、アメリカの電気溶接

メーカーからの働きかけを受け、全国の市電では初めて取り組んだものである。当時の担当者たちは苦勞を重ね、全国に先駆けて軌条溶接での電気溶接法を確立した。この新技术の導入で走行時の音や振動が軽減されて乗り心地が格段に良くなった。

また、架線についても取付柱が、中央柱方式から側柱方式に改められた。中央柱方式では自動車の走行に支障をきたすからで、和田線に最初に採用され、ついで須磨線、高松線も側柱方式になった。さらに架線の吊架法も、それまでの架空2線式から架空単線式に変えられたことで、断線による事故も大幅に減少した。

このように第3期線は当時の電気局技術陣の先見性、開発力を集めて敷設された路線となったが、こうした新技术の導入には先人の不断の努力があつてのことで、一朝一夕に開花したものではなかった。

婦人専用電車

女性専用車両といえば市営地下鉄では平成14(2002)年末に導入され現在に至っているが、それよりも80年も早く、大正9(1920)年11月に、市電で婦人専用電車が運行されたことがある。大正元(1912)年に東京の中央線の朝夕の通勤通学時間帯に運転されたのが全国初の試みで神戸の婦人専用電車は、これに次ぐものであった。大正9年春に近畿婦人大会が開催されたとき、婦人専用電車の必要性が決議され、大会に参加した矯風会神戸支部長の渡辺常子が、婦人専用電車の運行を神戸市電気局や阪神電車、兵庫電軌などに掛け合ったことを発端としている。

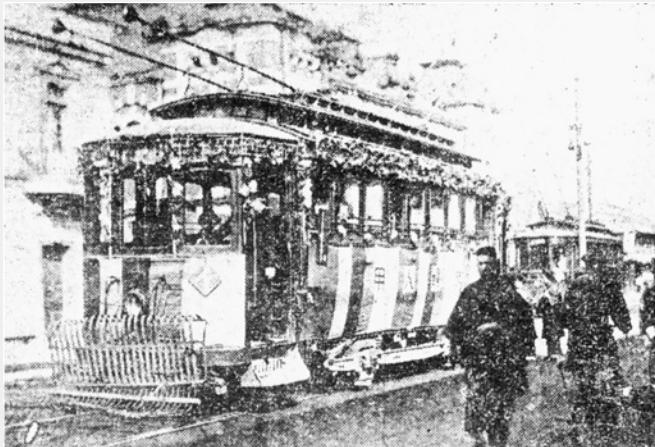
矯風会(日本キリスト教婦人矯風会)は、禁酒や公娼制度の廃止、婦人参政権運動などを行った婦人団体で、専用電車が必要であると訴えた理由は、女学生など若い女性が多数の男性が乗っている車両の中で、一緒に押し込まれているのは風紀上、好ましくないという考えからだった。この時期の市電は、乗客数の増加に輸送力が追いつかず、電車に乗り切れなかった乗客が駅にとり残されており、特に女性客は乗り損ねることが多かった。また、市電で通学する女

学生の着物の袂に「恋文」が入れられることも少なからずあり、当時の大人たちの眉をひそめさせてもいたのである。

こうした状態であることから、時の電気局長事務取扱であった乾長次郎は渡辺の意見に賛同し、11月15日の「誓文払い」にあわせて婦人専用電車を走らせることにした。「誓文払い」とは商人の祭りである恵比寿講の日に商店がお客様への感謝の意味で行った大売出しである。年に一度の安売りなので多くの買い物客が集まった。普段から混雑している市電に大勢の買い物客が押し掛ける「誓文払い」の日の混雑は並大抵のものではなかった。混雑緩和と、女性の買い物客へのサービスとして市中心部の商店街への買い物客誘致という一石三鳥をねらった婦人専用電車の運行であった。

「誓文払い」当日、熊内-兵庫間を3台、春日野-平野間を2台の婦人専用電車が運行した。いずれも造花やモール、リボンなどで装飾し、「御婦人用」と大書した横断幕をつけた花電車のような車両だった。婦人専用電車の運行については事前宣伝が行きわたっており(当時の市電は一両編成での運行だったので男性客は次の電車を待たねばならなかった)、男性からの不満が出されることもなく、運行した5日間に延べ6万2,378人も女性客を運んだ。

好評を博した「婦人専用電車」であるが、大型車両のボギー車が導入されて混雑が緩和したこともあって、次の年の誓文払いで復活することはなかった。



「婦人専用電車」のお目見え



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

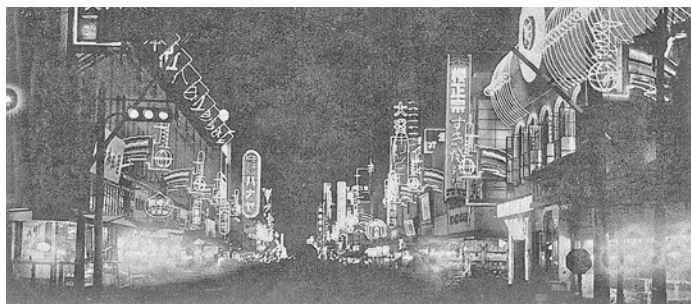
は供給先を求めて争奪戦を繰り広げるようになっていた。

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）



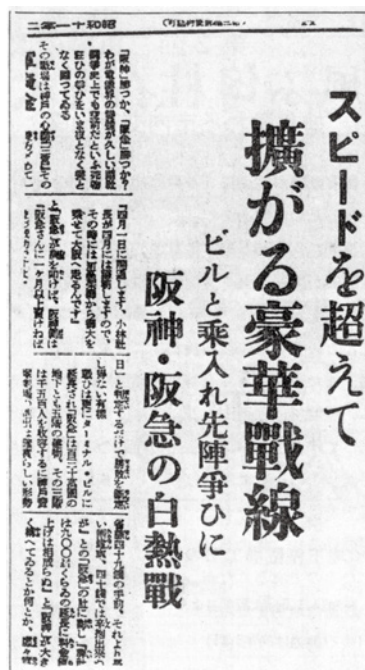
灘区電気御需用家へと題するピラ

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	水道	2.6
	電気事業	3.3
	公費(含借入金)	21.6
繰越金	32.5	24.3
国・県補助金	9.3	18.0
その他	2.7	1.5
その他合計	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

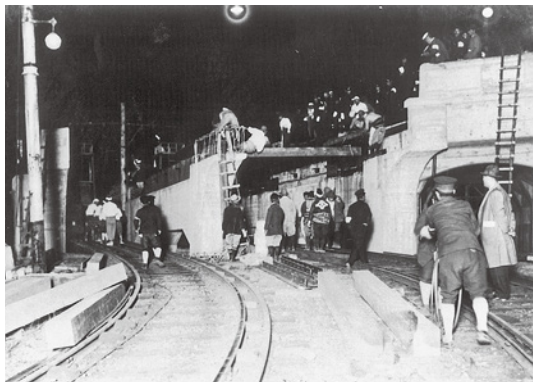
高架化する前、市電は、鉄道線路を跨線橋でまたいで交差していたが、今度は高架線の下をくぐることになり、布引線の滝道、栄町本線の相生橋、兵庫線の湊川、尻池線の御幸の4か所で線路の切替工事が実施された。切替工事は4か所、一斉に実行することが決められ、昭和4（1929）年6月9日に実施された。電車の運休など影響を最小限に留めるために準備期間とし

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。

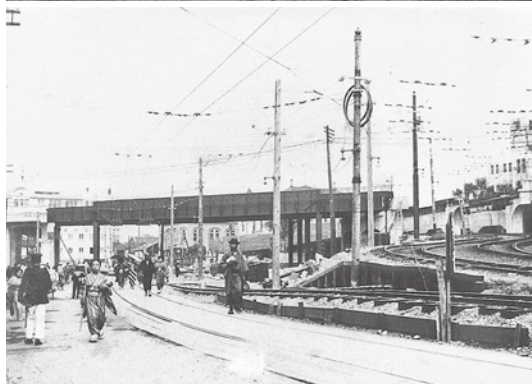
この切替工事の完了を祝って沿道の家々には国旗が掲げられ、市は大倉山から花火を打ち上げて祝った。

■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にも継続され、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。

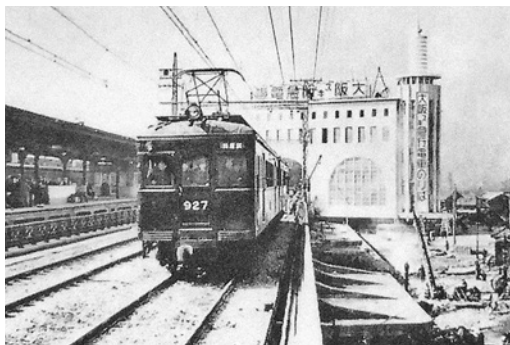
当時、湊川公園を一大ターミナルにして、大

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阪梅田-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伸びているが、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、右肩上がりて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帯は、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。

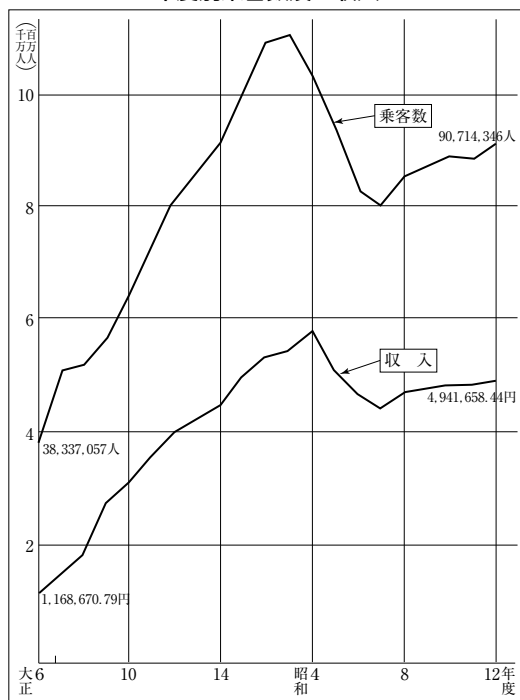
「……もう神戸市の電車というものは、将来はよほどの建設方面について深甚の注意を払って行かなければ行き詰まりが来るのではあるまいか。是は神戸市その他の電車を経営して居るところも皆、同じ結果が出て居る。神戸市が非常に発展をし、人口に於いてもすべてに於いても多大の好い状態が出るなれば別、今日の

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



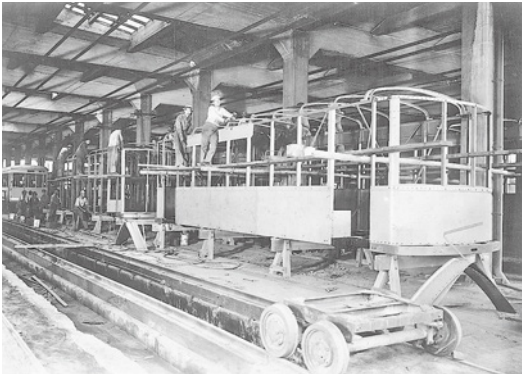
第4節 快適で安全で便利なみどりの市電

■みどりの市電の誕生と停留所の改良

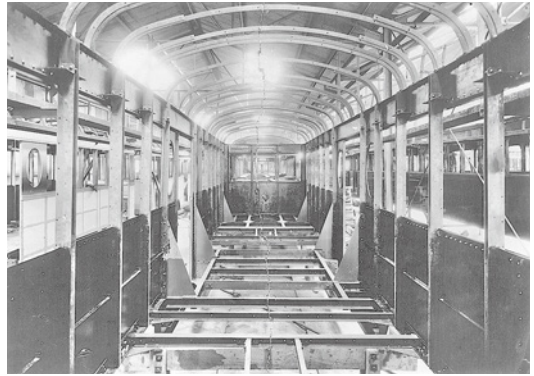
神戸市の発展と軌を一にして路線網を拡大し、乗客数も増やして事業拡大をしてきた神戸市電気局の軌道事業であったが、省線や阪神・阪急などの他社線と競合する時代に突入し、競争相手を意識した取組みがされるようになった。

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。

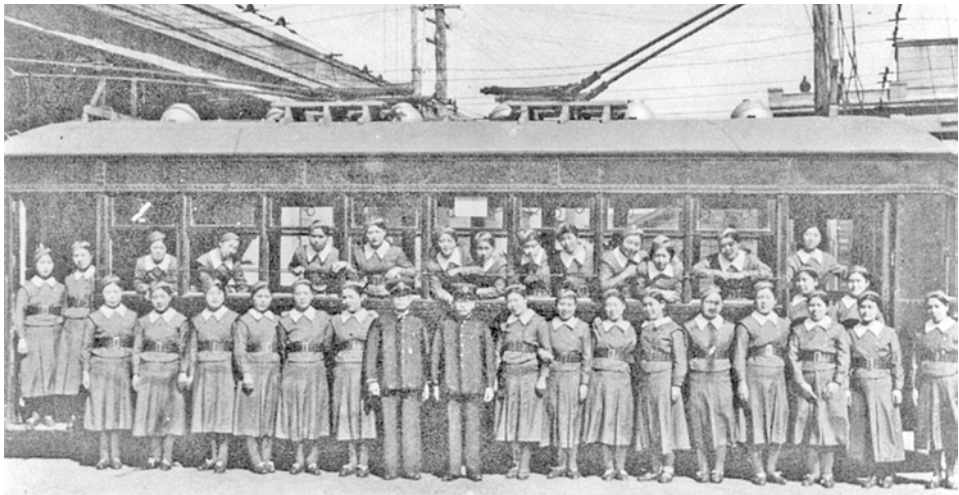
■女子車掌の登場

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自動的に



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

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。

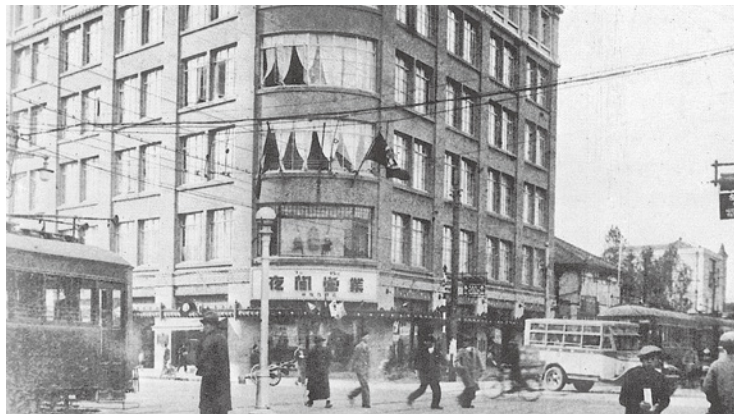
最初、自動車は大変高価なものであったが20世紀に入って、フォードによる大量生産方式による自動車生産が始まり、ガソリン自動車が急速に普及していくようになる。日本にも明治31(1898)年に自動車が初めて輸入された。

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銭の連絡料金で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。

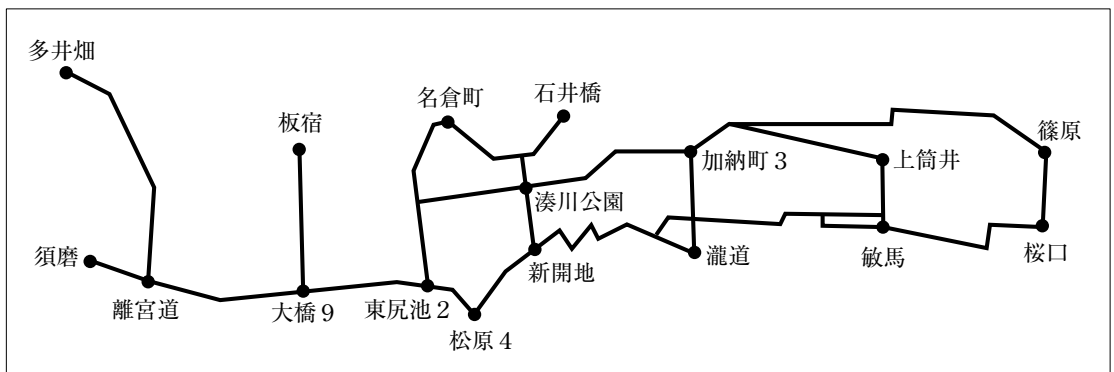
電気局の努力が功を奏して、乗客数も開業1年後の昭和6（1931）年には1日平均1万4,505人、翌7（1932）年には1万9,123人に急増し、収入も開業時の1日平均836円が2年後の昭和7年には1,737円と倍増した。

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

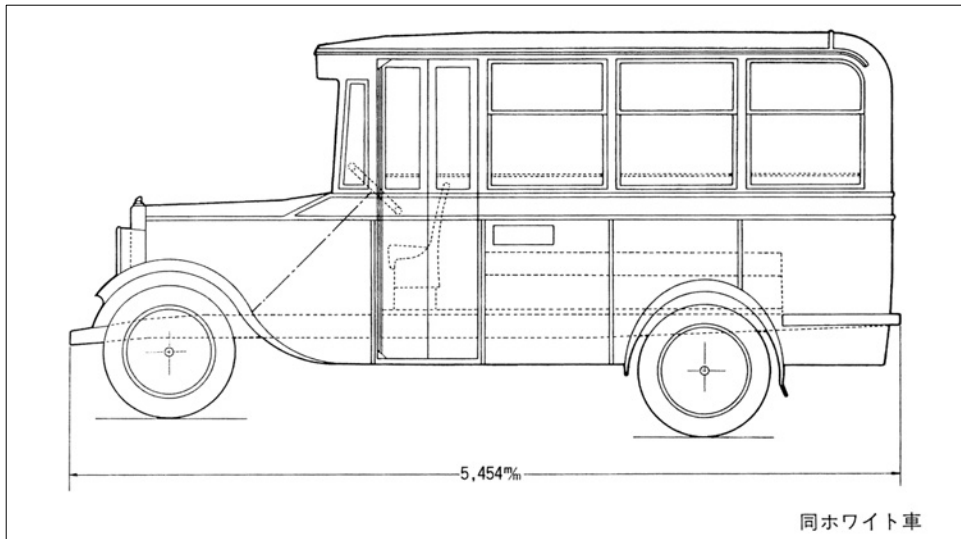
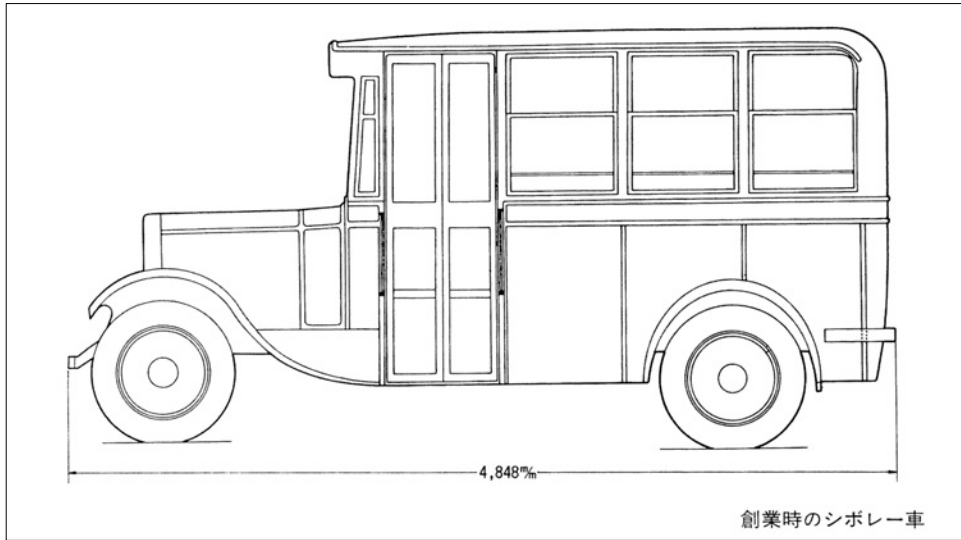


買収前の六甲山乗合自動車と六甲ロープウェー

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。

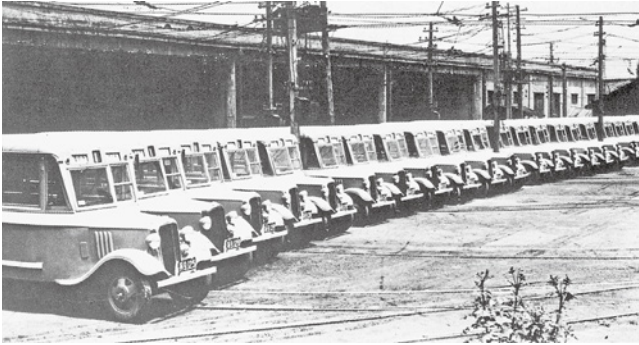
電気局では所有するバス車両の修理・整備を長田工場で行っていたが、昭和10年前後に流線型の車体が流行すると、旧来の車体を流線型に作り替えたり、車体の塗装の色を変えたり、観光バス用に展望窓を付けるなど改造を行って、乗客に喜ばれる市バスとして整備に努めた（整備改造能力の高さを発揮して、長田工場は、戦時下の物資不足の折、ガソリンエンジンの車両を神戸製鋼所製のディーゼル・エンジンに変える、さらには木炭ガス発生炉で走る木炭バスに改造するなど工夫を重ね、市営バスの運行を支えることになる）。

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

越しで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いた警官諸君に、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。

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、土壌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



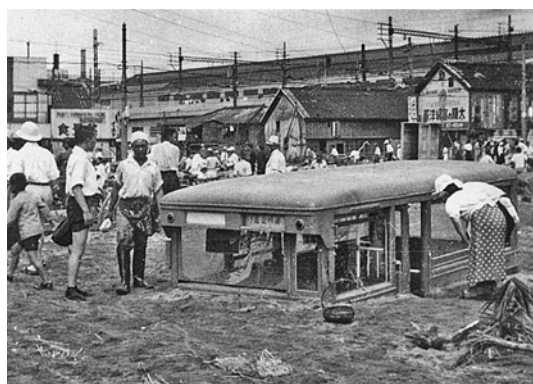
泥土の山となった元町通



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4万3,000m³、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が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おり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してはならない	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の出資金に相当するか、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、具体的に願いだしたのは、次のようなことであった。

- (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。

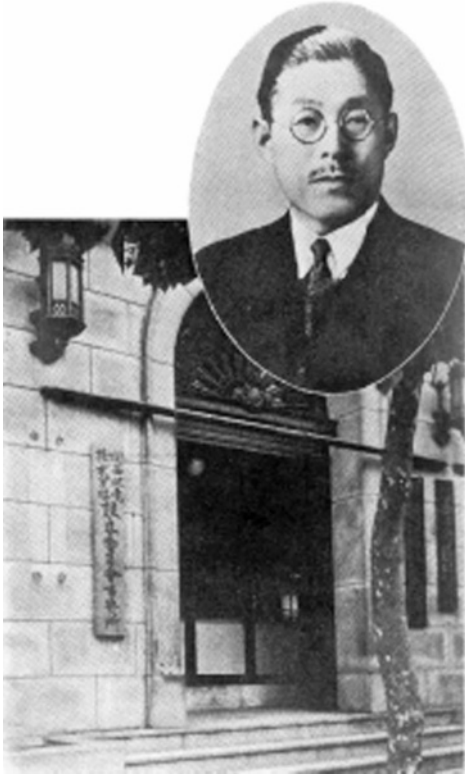
■ 関西配電株式会社の設立と神戸市電気局の終焉

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

1号(建設費) 評価	
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
2号(収益還元) 評価	
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
複合評価	
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
昭和15年度末出資設備評価決定額	
	63,094,692円
昭和16年9月末日迄の増加資産評価額	184,921円
評価額合計	63,279,613円

(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	

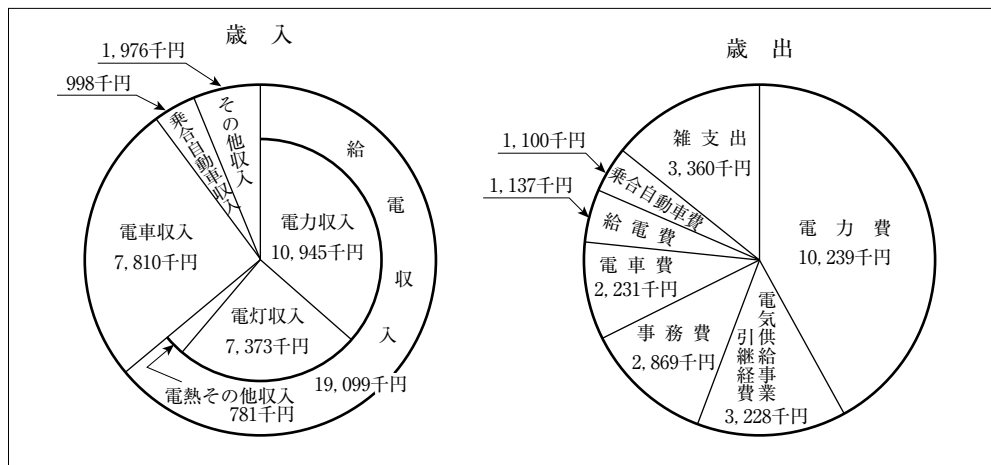
経済別	年度			昭和15年	昭和16年	昭和17年	昭和18年	昭和19年	昭和20年
		普通経済	歳入	歳出	38,132	37,704	44,502	52,563	70,829
企業経済	歳入	歳出	32,997	33,937	16,321	19,527	16,659	15,486	
	歳入	歳出	29,119	34,285	15,597	16,142	22,780	23,478	
合計	歳入	歳出	71,129	71,641	60,823	72,090	87,488	103,731	
	歳入	歳出	60,544	70,648	55,039	56,672	91,857	107,436	

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、電気局が安い料金で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	km	両	両	km	km	人	円 銭
12年	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

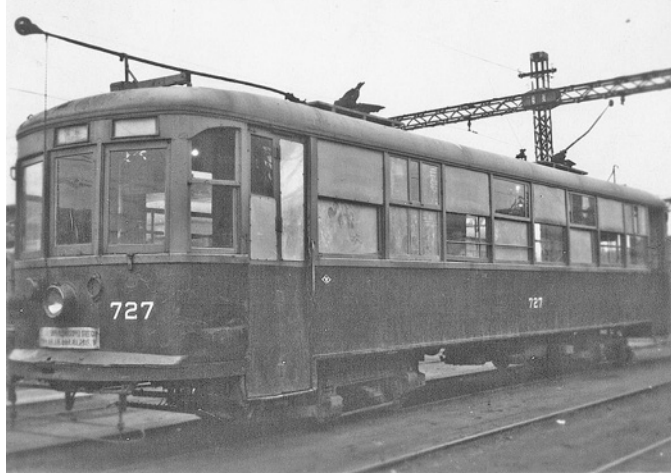
通学者のための定期券も発行されるようになった。その料金は一般で1か月3円50銭（割引率41.7%）、工具用は1か月3円（同50%）、通学用は2円50銭（同58.3%）と乗客に有利な価格設定となっていた。定期券の設定は、混雑する車内での料金収納業務を軽減し効率化する効果もあった。この後も、さらに乗車券取扱いの簡素化が要求されていたが、乗換券は昭和20（1945）年3月の空襲で大きな被害を被ったことを契機に廃止され、乗り切り制に変更された。

■ “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。

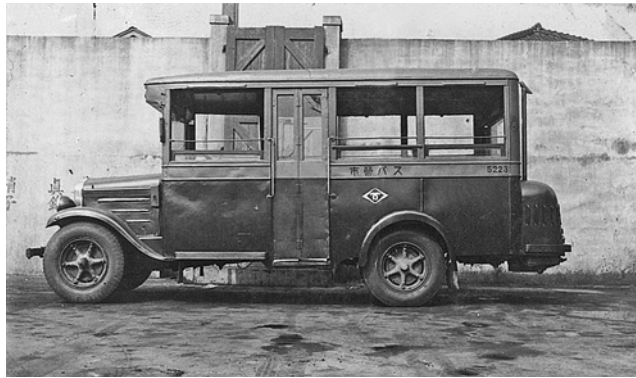
また、昭和16（1941）年の運転キロ数が前年比6割弱に減っているが、これは、同年9月にガソリン使用が全面禁止になったことの反映である。その後は運転キロ数の減り方が著しい。

■ 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



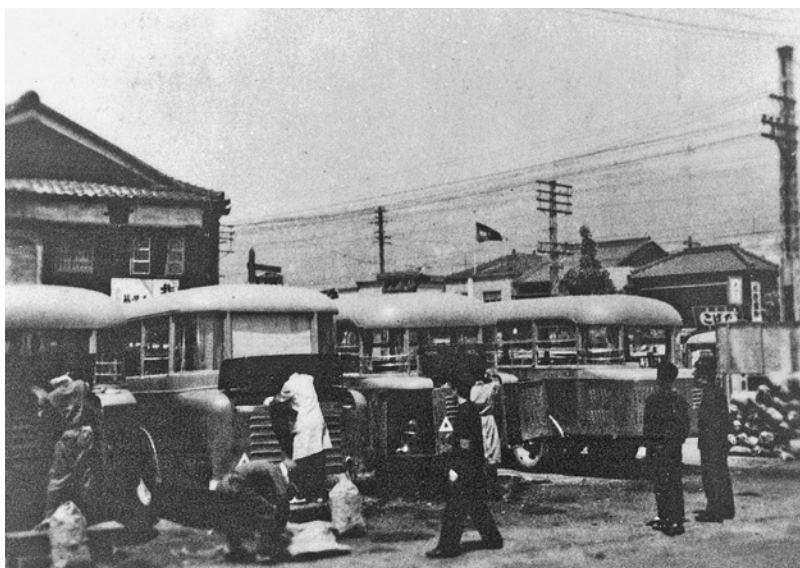
発生炉を取り付けた
シボレー車
(昭和13（1938）年)



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）

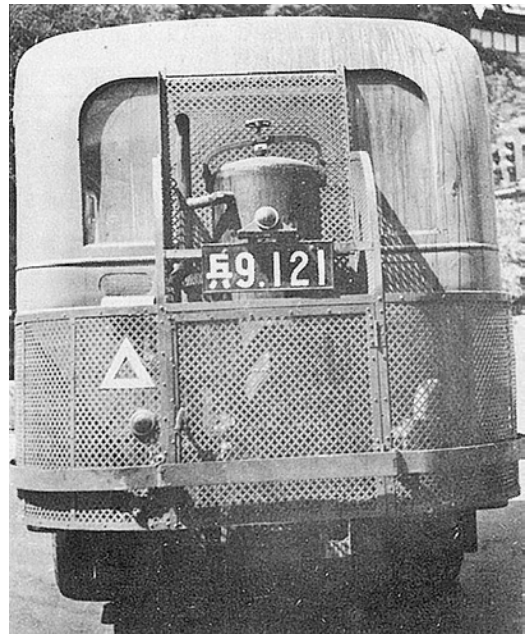


代
燃
車
の
出
庫
準
備

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

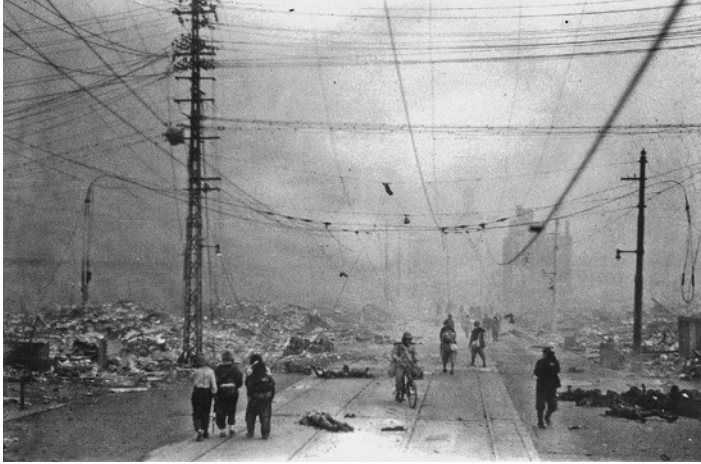
たが、神戸市においても、3月17日午前2時5分から3時間余りの間に、油脂エレクトロン焼夷弾が3万3,952個（神戸区と須磨区に投下された数のみで）投下されて、兵庫区、林田区、葺合区を中心とする神戸市の西半分が破壊され、死者2,700余人、重軽傷者6,200余人、全焼全壊家屋6万8,000余戸、延焼半壊約6,000戸、罹災者23万6,106人という傷ましい被害が出た。

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に続いて、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

第5章

市電・市バスの戦後復興

第1節 戦災復興と市電・市バス

■ 敗戦直後の神戸

ようやく長い戦争が終わって平和が訪れた時、神戸の市街地では家屋の64%が消失、市民の51%が罹災者になっていた。家を失った人々が伝手をたよって神戸を離れたため、昭和16(1941)年に100万人を数えた神戸市の人口は、40万人を下回っていた。そして、アメリカ軍の神戸進駐が9月25日に始まり、港湾施設の7割、焼け残ったビルの多くが接収された。一面の焼け跡は整地されて、三宮税関前の9万5千坪にはイーストキャンプ、神戸駅前の3万1千坪にはキャンプ・パーカーが設営され「日本人立入禁止」の看板が立てられた。

焦土の中での暮らしは苦しいものだった。衣食住、すべてが不足していた。特に食料が不足し、神戸新聞には「食と住との逼迫は極度に目立ち、神戸では湊川公園を中心として省線高架線下では昨今、毎日十人程度の餓死死体が発見されている」(「飢えの死体 神戸に日毎十人」昭和20年10月28日)との記事が掲載されていた。

■ 9月末に開通した市電

昭和20(1945)年6月5日の空襲で全線が運行不能状態に陥っていた市電は、敗戦直前の8月2日に東部国道線を復旧させていた。市電の戦災被害は、軌道に関しては空襲による損傷箇所があるものの焼失することはなかったため、敗戦時においても91%が運行可能な状態で、車両と架線を調えることができれば運行再開が可能であった。バスについては長期にわたる戦争で車両も燃料も欠乏して運行が難しい状態にあり、敗戦直後の市民生活を支える公共交通機関として、市電の1日も早い運転再開が市民から熱望されていた。

神戸市交通局は、敗戦から1か月ほど経過した9月13日、長田区池田町に疎開していた臨時詰所を生田区(現中央区)楠町6丁目交差点近くの焼け残ったビルに移転して基地とし、復興事業に取り組んだ。破損した軌道2,703mについては、9月末までに復旧して運行可能な状態にした。車両については、被災した車両工場の整理を済ませて、焼け残った車両に応急修理を施し、9月末には走行可能な車両、80両を確保した。9月14日に加納町3丁目-原田間を復旧、9月30日にはほぼ全線復旧を果たした。

復旧作業の中で最も大変だったのが空襲により全線にわたって壊滅していた架線の復旧であった。架線材料がないことに加えて高所で作



焼け野原にバラックが建ち、復興への歩みが始まった

業するための機動工作車もなく、職員も不足していた。実際、職員の多くが空襲で家を失って衣食住に事欠いており、しばしば仕事を休んで農村部へ食糧の買い出しに行かねばならないという状態にあった。そうした中での復旧作業であったことを思うと、市電の早期運行再開のために彼らが払った努力と犠牲はかなりのものだったにちがいない。

架線復旧作業では、機動工作車のかわりに、市電に竹の梯子を取り付けて架線塔車の代用とし、十分な長さが無い架線での「つぎはぎ補修」をするなど工夫がされた。しかし、戦時下、銅線の使用ができないため使用を余儀なくされていた軟鉄製架線は、酷いときは1か月に700件もの断線事故を起こした。断線すれば電車は止まってしまう。竹の梯子をかけて上って、断線箇所を、断線しやすい鉄製架線で補修する作業の繰り返しは時間もかかり、保守の面も、もちろん運行の面でも大きな障害であった。その後、戦災を受けなかった京都市交通局の好意で、同年11月、銅製電車線を4km分を借り受けることができ、断線の悩みが解決し、ようやく主要路線の架線補修ができるようになった。

市電の運行を支える車庫については、布引車庫は早期復旧できないため一時閉鎖とし、春日野・須磨の2車庫だけで業務を開始し、昭和20年度末には、完成車両100両を輸送の第一線に送り出すことができた。焼失した布引運輸事務

所（車庫も併設）、灘運輸事務所を仮設復旧させた春日野運輸事務所に臨時統合し、東部運輸事務所として運行业務を管理運営することとした。

昭和21（1946）年になると人の動きが活発になり、市電の輸送力アップは緊急課題になった。神戸市交通局では車両の整備に努め、昭和21年度中に半焼車両の修理を終え、21年度末には営業使用可能車両数は130両となっていた。翌22（1947）年度には800型低床ボギー車12両と900型ボギー車5両を新たに外注で建造し、完全な状態にある車両数は150両になった。また、戦災被害の大きかった布引車庫も昭和23（1948）年3月には復旧を終えた。

■市電路線の復旧と 石屋川線の延伸・布引線の移設

昭和20（1945）年9月末に大部分の路線を復旧させたが、その後も、物資不足のなか、未通部分の復旧作業が続けられた。同年11月には有馬道－兵庫駅前間が復旧したため6系統（布引－栄町－楠公前）を兵庫駅前まで延長した。翌21（1946）年4月には、少しずつ増設・延長してきた運転系統を、湊川線の復旧を機に、松原線の復旧も見込んで全面的に改編した。断線が続いて苦勞した架線についても、架線塔車を購入して保守体制を整えた。断線事故を頻発させて運行に著しい悪影響を及ぼしていた軟鉄電車



栄町通付近を走る市電（昭和21（1946）年）



復旧した布引車庫（昭和23（1948）年）

線であるが、昭和24（1949）年～25（1950）年になると資材入手がいくぶん容易になったため、全線を硬銅電車線に変え、断線事故を大きく減少させることができた。

戦争で中断していた第4期4号線（石屋川線）は、昭和24年7月に灘区日尾町2丁目（六甲口）

まで、4年後の昭和28（1953）年10月には、同区弓ノ木町3丁目（石屋川）までを延長し、工事に着手した昭和15（1940）年から数えて13年2か月の歳月を経て全線が完成した。

また、昭和24年に建設省による布引橋の架設工事が完成したことを受けて、同年7月15日、

戦后市電営業状況

年 度	在籍車両数	1日あたり 運転キロ数	1日あたり 乗 客 数
	台	km	人
昭和20年	162	10,690	204,399
昭和21年	164	16,167	299,129
昭和22年	179	16,189	340,995
昭和23年	220	20,145	313,146
昭和24年	243	23,307	305,094
昭和25年	247	23,971	302,815
昭和26年	249	25,050	324,552
昭和27年	237	26,814	341,173
昭和28年	240	28,053	346,156
昭和29年	245	29,278	327,321
昭和30年	246	30,133	345,656
昭和31年	246	30,280	345,656
昭和32年	246	31,321	367,873
昭和33年	241	31,652	367,923
昭和34年	243	31,306	373,369
昭和35年	240	31,248	388,516

戦后市バス営業状況

年 度	在籍車両数	1日あたり 運転キロ数	1日あたり 乗 客 数
	台	km	人
昭和20年	125	461	3,484
昭和21年	73	670	4,731
昭和22年	109	2,631	14,456
昭和23年	147	5,636	32,068
昭和24年	174	7,815	39,057
昭和25年	181	11,469	52,058
昭和26年	182	11,994	58,881
昭和27年	191	14,514	63,718
昭和28年	218	17,753	87,723
昭和29年	229	20,062	101,804
昭和30年	243	22,520	116,763
昭和31年	249	24,375	134,051
昭和32年	261	26,694	154,889
昭和33年	302	29,497	174,664
昭和34年	324	32,848	199,658
昭和35年	351	35,159	226,519



石屋川線全通（昭和28（1953）年）

市電の終電後から始発前の時間を利用して布引線の軌道移設工事を行った。その夜は交通局工務、電気、電車の各課が分担区ごとに総勢159人の職員を動員し、短時間のうちにルート乗せ替えに成功した。

105頁の表「戦後市電営業状況」にあるように、敗戦直後は20万人に落ち込んだ乗客数も昭和27（1952）年には34万人を超えてきており、乗客数においても戦前のレベルに回復した。

終戦直後の1日あたり使用車両数

昭和20年 9月	2両	昭和21年 1月	8両
〃	10月 4両	〃	2月 7両
〃	11月 6両	〃	3月 6両
〃	12月 7両	※いずれも全市域合計	

第2節 市バスの戦後復興

■ バス事業の苦境 —進駐軍払下軍用車両を市バスに

表「終戦直後の1日あたり使用車両数」をみると敗戦時、稼働できるバス車両は非常に少なかったことがわかる。敗戦後もガソリン不足が継続していたため、戦争中から唯一、運行していた山手方面の路線を数系統、維持するのが精一杯の状態であった。昭和20（1945）年度の輸送成績は、1日あたり3,484人で、最盛期であった昭和12（1937）年と比較して、わずか6.8%という少なさで、運行キロ数も1日あたり461kmで、昭和12年比、1.4%にすぎなかった。数台の木炭バス、薪バスによって、毎日、3,000人を超える乗客を運ぶという状況であった。

敗戦時、たった2両で運行していた市バスは、昭和21（1946）年に入っても新開地－名倉町－長田－新開地の循環路線が新たに形成されただけであった。105頁の表「戦後市バス営業状況」とおり、乗客数も伸びず、運行キロ数も余り伸びていない。運行車両も相変わらず少なく、鈴なりの乗客を乗せてバスが走る状態が続いていた。

昭和22（1947）年に入ると、連合軍から燃料やタイヤが特別に提供され、バス車両の代用として軍用車両のダッジ・ブラザーズ30両が払い下げられたことにより、車両・燃料・資材不足に苦しんでいたバス事業は息を吹き返した。昭和22年の車両数は前年比で1.49倍、運転キロ数は同じく3.92倍、乗客数は3.05倍となり、進駐軍からの車両等の提供が、神戸市交通局にとって大きな転機となったことがうかがわれる。

軍用車の払い下げはその後も続き、昭和23（1948）年には軍用車のGMC 4両とアンヒビア

代燃車が再登場

昭和21（1946）年には、一時姿を消していた代燃車—薪バス—が再登場して、市内に煙をまき散らしながら走行した。

出庫1時間も2時間も前から出動してガス発生炉や空気清浄器を清掃し、薪をつめて着火し送風器を回すと、真白い煙がもうもうと車庫内に渦巻く。炉から発生した有毒性ガスを吸い込んだ乗務員が倒れ、水で冷やしたり団扇であおぐという大騒ぎも一度や二度ではなかった。

ガスが発生してくると、順番にけん引車に引っ

C O L U M N

ン11両が払い下げられた。神戸市交通局は払い下げシャーシにバス車体を装備し、緑とクリーム色の市バスカラーに塗り分けた。写真のとおり、一風変わった改造車両が神戸の街を走った。神戸市交通局の在籍車両数も同23年は前年比1.35倍、運転キロ数は2.14倍、乗客数は2.22倍となってバス事業の急激な復興ぶりを示している。昭和24（1949）年度末（昭和25（1950）年3月）には、戦前の事業規模を回復するに至った。

■市バス路線の復旧（昭和20年代前半）

運行車両が増えたことで、休止していたバス路線は次々に復活していった。昭和22（1947）年には進駐軍の払い下げ軍用車を改造した車両を使って、1系統大橋9丁目—上沢—山手—石屋川間の急行運転を開始した。戦災によって焼け野原になった地域にはまだ住む人が少なく、逆に、戦禍を免れた住宅地に多くの人が移り住んでいたため、地域の交通需要に対応しつつ、路線の復旧が進められていった。

108頁の表「昭和24年度末の運転系統」を見てみると、21（1946）年度に1系統、22年度に4系統、23（1948）年度は4系統、24（1949）年度には9系統が営業を開始している。また、昭和22年3月1日、神戸市は現在の北区と西区

張ってもらう。セルモーターだけでは始動が困難なほどバッテリーもセルモーターも、すべての装置が老いていた。

運転手は、エア・ボタンに触れた指先に全神経を集中して、ガスとエアの調整を図る。エンジンがかかった瞬間、ほっとして満面に喜色がみなぎる。全く毎朝毎朝が勝負であった。

しかし、こんな苦労をしながら路線へ出ても、入庫するまで一日中機嫌よく働いてくれる車は、極めて稀であった。



米軍から払い下げられたダッジ・ブラザーズ改造バス



上と同じく払い下げのアンビビアン改造バス



これも同じく払い下げのGMC改造バス

にあたる有馬町、山田村、有野村、伊川谷村、櫛谷村、押部谷村、玉津村、平野村、神出村、岩岡村の10か町村を合併編入したが、同地域住民の要望にこたえ、新市域へのバス路線が設定された。

昭和25（1950）年には、戦前から話し合いがされていた神戸市と東部5町村の合併編入が戦後に入って進捗し、昭和25年4月に御影、魚崎、住吉の3町村、同年10月に本山、本庄の2村が編入されて東灘区が誕生した。この結果、神戸市の人口は80万人を超え、面積でも5大都市のうち第2位の広さとなった。東灘区は、阪神間の高級住宅地として戦前から

開発された場所で、東西方向に幹線道路や民営鉄道、国鉄が通って大阪、神戸への交通は便利であったが、南北方向の公共交通機関に不足していたため、神戸市交通局は区内南北をつなぐバス路線の設定を行った。

昭和20年代前半の市バス復旧状況は以下のとおりである。

(1) 昭和22年神戸市編入地域への運転開始

昭和22（1947）年3月1日、神戸市は有馬町、山田村をはじめ現在の北区と西区にあたる全10か町村を合併編入し、これらの地域住民の強い要望にこたえてバス運行を始めた。まだバス車

昭和24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	板 宿	王 子 公 園	西代—長田—湊川公園—新開地—海岸通—三宮	11.490 ^{km}	122 ^回	昭和年 月 日 25. 3. 15
②	阪 急 六 甲	三 宮 駅 前	青谷—加納町	5.778	72	22. 4. 5
③	新 開 地	五 番 町 7 丁 目	湊川公園—菊水町—名倉町	4.280	60	21. 8. 21
④	新 開 地	丸 山	兵庫駅前—長田—明泉寺橋	5.140	68	21. 9. 1
⑤	大橋町9丁目	車 大 道	大田町—板宿—那須神社前	5.190	43	22.12.22
⑥	須 磨 駅 前	多 井 畑	離宮道—青山	4.270	13	23. 7. 15
⑦	三 宮 駅 前	新 開 地	三宮北町2丁目—中山手3丁目—北野—再度筋—平野	6.070	100	24. 9. 1
⑧	新 開 地	板 宿	湊川公園—長田—西代—水笠通	4.930	40	23. 6. 1
⑨	三 宮 駅 前	須 磨 駅 前	加納町—山手—上沢—東尻池—大橋町	11.657	122	25. 3. 1
⑩	三 宮 駅 前	中 突 堤	阪神元町—国鉄元町	3.050	10	24.12. 5
⑪	箕 谷	衝 原	坂本	6.000	14	22. 7. 1
⑫	明 石 駅 前	広 野 新 開	西明石—大久保—岩岡—新々田	22.275	14	24. 2. 5
⑬	明 石 駅 前	寺 谷	栢谷	12.200	12	24. 6. 1
⑭	明 石 駅 前	太 山 寺	大蔵谷—明石高校前—伊川谷	9.550	12	22. 9. 26
⑯	新 在 家	六ヶーブル 甲下	桜口—阪急六甲	3.558	9	23. 5. 5
⑰	石 屋 川	三 宮 駅 前	桜口—脇浜	5.650	100	25. 3. 15
⑱	王 子 公 園	三 宮 駅 前	熊内—布引—加納町	3.120	132	〃
⑲	王 子 公 園	湊 川 公 園	布引—山手	6.280	111	〃
㉒	新 開 地	五 番 町 7 丁 目	西出町—中之島—吉田町—東尻池—御蔵菅原	6.300	90	〃



貿易産業振興のため神戸博覧会が開かれ、観光輸送のため市バスは大量製造された（昭和25（1950）年）

両の数が少ない時に、新市域へのバス運行を開始したことは、市バスならではの決断であった。

まず、10か町村編入4か月後の7月1日から11系統箕谷－坂本－衝原6.0km、12系統大久保－広野新開、同9月に明石駅前－福谷、明石駅前－太山寺間の臨時営業運転を開始した。そのうち、福谷線と太山寺線は、戦前、神姫自動車株式会社（神姫バス）が営業運転していたが、戦時下に休止され、戦後も復活しないままであったため、沿線住民からバス運行要望が強かったものである。その後、昭和23（1948）年11月に、神姫合同自動車株式会社から同路線再開の申し出があり、相互運転の話し合いがされた結果、同月25日に運輸協定が締結された。

新市域の市バス路線は12系統が大久保駅前から明石駅前まで路線を伸ばし（昭和24（1949）年2月）、13系統が福谷までだったものが寺谷まで延長された（昭和24年6月）。新市域のバス路線の運行本数は、まだ、それほど多くはなかったが、車庫や事務所が新たに設置されて、新市域でのバス運行を支えた。

(2) 旧市街地でのバス路線復活

昭和22年に新設した1系統（大橋9丁目－石屋川）を、昭和23年に利用実態と効率的運行に配慮して分割し、大橋9丁目－三宮間を9系統に、そして、西代－新開地－三宮－石屋川13.07kmを新たに1系統として編成し直した。また8

系統新開地－板宿4.93km、16系統新在家－六甲ケーブル下の2路線を復活させた。

昭和24（1949）年には、諏訪山－山本通方面の山麓道路の開通に伴い9月に7系統（新開地－平野）が新開地－三宮駅前に延長された。同年12月には10系統として三宮駅前－中突堤3.05kmが運転を開始し、淡路島や四国方面からの船客の利便を図った。昭和23年にはディーゼルバスが登場し（詳細はバス車両の項参照）車両の大型化が可能になったこともあり、市バスの事業規模は昭和24年度末で戦前の水準まで回復した。

(3) 神戸博覧会のためのバス路線設定

昭和25（1950）年3月15日から6月25日まで貿易振興を目的に開催された日本貿易産業博覧会（神戸博）では第1会場となった王子公園と第2会場の湊川公園へのアクセス用に、一部路線の延長や新設が行われ、また2つの会場を結ぶ臨時バスが運行された。すなわち1系統（西代－石屋川）を板宿－新開地－海岸通－王子公園11.98kmに変更するとともに、17系統石屋川－三宮5.65km、18系統王子公園－三宮3.12km、19系統王子公園－湊川公園6.28km、22系統新開地－吉田町－五番町7丁目6.30kmなど、各ターミナルから会場に至るバス路線が新設され、来場者の利便を確保した。

神戸博終了後はルートの手直しがされて、1

系統は兵庫駅前経由で三宮までに、5系統は長田経由で新開地まで、22系統は東尻池－吉田町－新開地－平野に区間延長し、8系統は上沢経由から大開通経由に変更された。さらに半年後の昭和25年11月には吉田町競輪場への入場者のために23系統三宮駅前－神戸駅前－東尻池8.32kmが新設された。

(4) 東灘区内のバス路線新設

東灘区を構成する東部5町村の編入においても、市バス乗入れが要請された。神戸市交通局は通院患者や見舞客のために甲南病院が私的に運行していた病院バスを市営バスとして引き継ぎ、路線バス化することとした。同病院からトヨタガソリン車2台を購入して、昭和25年8月から18系統阪神御影駅－甲南病院前2.47kmと、19系統阪神御影駅－神戸大学（御影学舎）2.67kmの運行を開始した。

■外国人向けに観光バス事業の再出発

まだ市民生活が苦しく、バス車両も少なかった昭和23（1948）年12月に、早くも観光バス事業が復活している。復活といっても、それは市民が対象ではなく、連合軍関係者や旅行者などの外国人専用の観光バスとしての復活であった。観光バスのルートは5ルートあり、出発地・到着地ともに神戸海運局、所要時間は3時間から5時間で、料金は1車両借り切りで730円から1,220円（同じ頃の市電料金は6円）だった。コースによって長短があるが、行き先としては、元町、湊川神社、布引、大倉山、池長美術館、中央市場、明石公園、須磨浦公園、白鶴美術館などであった。まだ焼け跡が残る神戸市の観光ではあったが外国人には好評であった。

そして、外国人専用観光バスの認可から半年遅れの昭和24（1949）年5月31日に市民用の貸切観光バス事業免許が認可された。ガソリンが不足していた頃だったため、行先も神戸市及び

近郊に限り、使用車両も代燃車であることが条件であったが、同年9月30日に、10年近く運行できなかった観光バスが再出発を果たすこととなった。

第3節 戦後インフレによる 乗車料金改定と 定期券設定

■神戸市交通局の財政悪化と連続する 料金値上げ

昭和21（1946）年2月16日、ハイパーインフレーションの発生を回避するため、金融緊急措置令による預金封鎖と新円切替という荒療治が行われたが、それでも物価高騰は進んだ。激しい物価上昇のなか、神戸市交通局が維持してきた全線均一料金10銭では採算が取れない状態になっていた。市電・市バスの乗車賃は、市民生活への配慮から昭和4（1929）年に全線均一6銭となり、その後昭和18（1943）年に10銭に値上げされるまで、物価上昇にもかかわらず維持されており、神戸市は終始、値上げには慎重な態度を取ってきた。しかし、諸物価の値上がりとし電の復興のため多額の資金が必要なことから、神戸市交通局は値上げをせざるを得ない状態に追い込まれ、昭和21年2月15日に30銭への値上げ案を議会へ上程した。値上げ案に対して「当局は車両の修理復旧を急速に実現し、運転系統の再検討を行うとともに、速やかに『乗切制』の緩和を図り、もってこれが利用負担の適正化を期せられたし」との希望意見が付けられて可決された。「乗切制」とは、戦時中、市電乗車券の取扱い簡素化のため長年実施していた「乗換券」を神戸空襲があった昭和20（1945）

年3月17日を契機に廃止して、1回限りの乗切券のみにしたことを指す。

10銭を30銭に値上げしても、物価上昇は止まるところを知らず、神戸市交通局の財政は悪化した。そして、戦後1回目の値上げのわずか5か月後の同年9月27日の臨時市会に市電・市バスの料金を50銭へ値上げする案を上程した。同じ頃、国鉄の運賃値上げが行われていたことから、認可が遅れ、値上げが実施されたのは翌22(1947)年2月21日で、値上げ幅も抑えられ、市電は40銭、市バスは50銭になった。

しかし、この値上げ認可の遅れを取り戻すかのように、その1か月後の3月26日に市電を40銭から1円に、市バスを50銭から1円にする大幅値上げ案が議会に提出され、同年6月20日から、市電、バス両方とも運賃が1円に値上げされた。昭和22年は物価上昇の非常に激しい年であった。神戸市交通局においては、昭和22年に神戸市へ編入された新市域への市バス運行を開始したことから、均一料金制にかえて区間料金制を導入し、7月から、普通券1円は1区増すごとに1円加算となった。そのわずか2か月後の9月1日からは、市電・市バスとも2円となるなど、昭和22年には3回の大幅値上げがされた。

■好転に向かう神戸市交通局財政

翌23(1948)年に入っても運賃の値上げは続いた。今度は政府の指示により、安全輸送確保のため暫定措置として同年5月に75%の値上げが提案された。さらに同年8月には再度値上げがあり、市電は6円、市バスは1区券6円、2区券10円になった。表「市電・市バスの収支」から市電と市バス事業の収益(経常損益のみ)をみると、昭和21(1946)年度と22(1947)年度は両事業とも大幅赤字である。特に市バスは巨額の赤字を抱えており、市電の黒字で損失をカバーしている。昭和23年は2度の値上げで赤

市電・市バスの収支 (単位:円)

年 度	市 電	市バス	市電+市バス
昭和20年	1,252,046	-1,163,887	88,159
昭和21年	-9,058,381	-4,556,410	-13,614,791
昭和22年	14,706,754	-25,369,956	-10,663,202
昭和23年	113,387,552	-60,841,420	52,546,132
昭和24年	167,212,626	-76,794,075	90,418,551
昭和25年	116,765,380	-62,875,892	53,889,488
昭和26年	67,797,109	-81,777,764	-13,980,655
昭和27年	46,296	-56,431,926	-56,385,630
昭和28年	153,309,082	-22,283,348	131,025,734
昭和29年	36,830,287	-35,459,880	1,370,407
昭和30年	6,695,515	11,739,440	18,434,955
昭和31年	36,911,610	25,754,761	62,666,371
昭和32年	6,211,212	25,025,554	31,236,766
昭和33年	-4,036,364	11,565,815	7,529,451
昭和34年	1,535,403	2,753,727	4,289,130
昭和35年	-79,742,167	-29,459,745	-109,201,912

字転落を免れ、続く24(1949)年、25(1950)年は黒字になった。昭和24年の値上げの際は、市民から要望が強かった市バスの定期乗車券設置を実現し、通勤、通学での利用者の利便を図った。

昭和26(1951)年には朝鮮戦争の勃発で好景気に沸いたが、電力料金改定や人件費の高騰で、市電は減収、市バスは赤字幅を拡大させて神戸市交通局の財政は再度赤字に転落した。同年12月に市電は10円、収入が支出の4分の3しかない市バスにおいては、1区15円、2区25円へ、5割も値上げされた。112頁の表「市電・市バス乗車料金の推移」を参照すれば、昭和21年から28(1953)年までの7年間で値上げは9回も行われたが、その間、神戸市交通局の台所事情の苦しさは変わらずであった。

昭和28年には経済情勢が危機的状態を脱し、

極度のインフレに収束がみられた。神戸市交通局も黒字転換し、インフレを主因とする運賃値上げは終息した。

■ 定期券・割引券による利用者負担軽減

敗戦後の苦しい生活を送る市民にとって市電・市バスの大幅値上げは重い負担になった。神戸市交通局は市民の負担を和らげるために種々の施策を実施した。その1つが定期券である。定期券は昭和18（1943）年6月に新設されたが、昭和21（1946）年4月の第1回目の運賃改定の際に範囲を拡大して「全線」「普通」「通学」の3種類とした。昭和23（1948）年8月の値上げの際には、通学定期について、旧制高等専門学校以上を「甲券」、新制高校以下を「乙券」として市民負担の軽減を図った。さらに昭和26（1951）年12月には「丙券」を設定した。「丙券」とは、自宅－勤務先－学校－自宅を結ぶ「三角定期券」で、仕事の帰りに夜間の学校へ通う勤労学生の負担を軽減するものだった。

また、昭和24（1949）年6月の料金改定の際は、かねてより市民の要望が高かった市バスの定期券を導入した。最初は通勤用の1か月定期だけだったが、昭和26年12月には通学用と3か月の定期券を発売し、また、「小児割引」「身体障害者割引」「養護児童割引」を開始した。新市域のバス路線についても、短距離区間には1区10円の特別区を設けるなど市民負担軽減につとめた。

そして、昭和28（1953）年6月の料金改定の際には、大正8（1919）年から昭和18（1943）年まで存在していた「早朝割引往復券」を復活した。早朝割引券は始発から午前6時30分までの乗客にのみ車内で販売するもので、普通券片道13円往復25円が往復20円に割引され、復券の使用日時にも制限がなかったことから好評で、早朝割引券発売時間の時間切れ間際には乗客が先を争って買い求める風景が見られるほどであった。

市電・市バス乗車料金の推移（昭和20～28年）

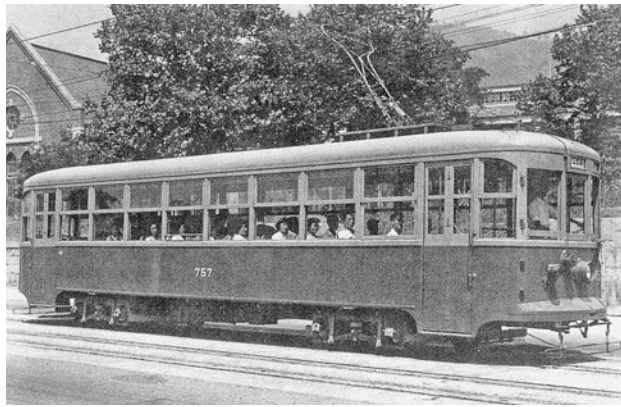
実施年月	市電	市バス	備考
終戦時	10銭	10銭	市内均一制
21・4	30銭	30銭	
22・2	40銭	50銭	
6	1円	1円	
9	2円	2円	バスは区間制を採用1区増すごとに2円。
23・5	3円50銭	3円50銭	バスは1区増すごとに3円50銭。
8	6円	1区6円 2区10円	バスは1区増すごとに5円、通行税復活。
24・6	8円	1区10円	バスは1区増すごとに10円、通行税を含む。
26・12	10円	1区15円 2区25円	バスは1区増すごとに10円、通行税は25年4月廃止。
28・6	13円		

(注) 以後は昭和37年7月14日まで料金改正なし
昭和20年以降の普通券のみ

第4節 市電の技術革新と 新型車両の導入

■ 市電車両の改良とロマンス・カーの再登場

焼け残り車両を修理することから始まった市電の車両整備であったが、昭和23（1948）年になると資材の供給が緩和されてきたため、車両の改良、建造が行われるようになった。まず、馬力をアップさせるため電動機の積み替えが行われ、昭和23年には、40馬力電動機10両を50馬力電動機に、300型25馬力10両を40馬力にそれぞれ積み替え、翌24（1949）年にも、500型50馬力10両、300型40馬力3両で積み替えが実施された。



戦時体制で廃止されていたロマンスカーも戦後の車両快適化の波に乗って昭和26(1951)年に復活

また、昭和23年も前年に引き続いて900型ボギー車39両を建造する一方で、復旧の見込みが立たない被災車両88両を廃車処分にした。翌24年にも大型ボギー車21両を完成し、復旧した長田工場で戦後初めて750型ボギー車2両を自家製作した。この車両は全長12.7mで、それまでの700型の乗降扉が折り戸式だったのを自動開閉式に改良しており、乗客の乗降時間を短縮させるとともに、不足しがちな乗務員数の節減を図ることができた。

その後も長田工場での直営車両製作が続けられ、昭和25(1950)年には750型3両を製作したほか、外注した900型ボギー車1両を加えて4両を増車するとともに引き続き500型50馬力車5両、300型40馬力車11両の電動機積み替えを実施した。年度末には、集電器をポール式からビューゲル式に改良した。

翌26(1951)年は、前年の6月に勃発した朝鮮戦争による特需景気のもと、神戸市交通局は戦前の豪華市電を彷彿する室内蛍光灯、ロマンスシートや台車ブレーキを採用した750型3両を自家製作し、戦時中に変えられていた板張りの席の客車や、半数が立ち席である客車をすべてテレンプ張り(自動車内装品製造業者、林テレンプ商会製の布張)の座席に復元して、戦前の市電黄金時代のような、美しく、乗り心地の良い車両へと改良を進めていった。この年、在籍車両数はボギー車147台、単車99台となり、車

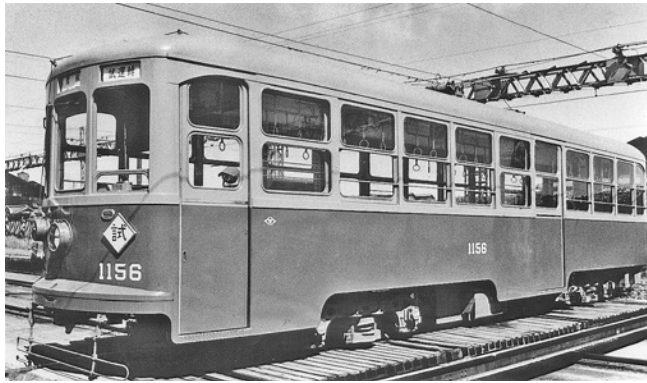
両数においても、その質においても順調な復旧が遂げられていた。

■ PCCカー製作への取組み

戦前の花形車両だったロマンス・カーが市電に復活した頃、新型車両導入計画が進み始めていた。それは、昭和26(1951)年から6都市交通局が相互に情報交換して研究を続けてきたアメリカのPCCカーのことで、技術担当者たちが戦前から大きな関心を寄せていた車両であった。PCCカーとは、アメリカ合衆国にあったThe Electric Railway Presidents' Conference Committeeによって開発された新型路面電車のことである。昭和4(1929)年頃から、自動車や家用車の台頭に太刀打ちできる快適で十分な加速性能を持つ新型路面電車の開発が始まり、昭和11(1936)年に最初の100両が作られた。その後、世界各地で様々なPCCカーが作られるようになった。

日本では戦後、1950年代に路面電車の高性能化が図られるなかPCCカーが注目され、PCCのライセンスを受けて東京都電5500形電車が昭和29(1954)年に試作された。ほかの国内メーカーでも独自のPCCカーが開発され、騒音や振動が少なく、高い加速減速性能を持つ車両の製作が進められた。

神戸市交通局も戦争のため長く途絶えていた技術部門の外部交流を昭和26年から再開させ、



PCCモデルカーは昭和31(1956)年に至ってほぼ完成期に達し、改良型1150型6両が製作され「高加減速無音電車」と呼ばれた

欧米の車両技術を導入して、翌27(1952)年、750型の防振防音電車を2両製作した。同29年にはPCCカー式モデルとして1150型高速無音電車の製作に着手し、1100型と同じ車体に、カルダン台車及び間接制御として電気、エア併用の制御装置を備えた1151号車とWN台車使用の1152号車を完成させた。

そして、昭和31(1956)年には、さらに改良を進めた同種カルダン駆動方式の1150型6両を製作した。同車は高加減速無音電車と呼ばれ、PCCカーモデルとしては、ほぼ完成の領域に達したものであった。その製作費は、大卒初任給が1万円余り、市電の同年の収益が3,690万円であったときに920万円と高額であった。

技術陣の総力を結集してつくったPCCカーだったが、当初は故障が多く、また、運転士が電気制動に不慣れだったことから実際にはあまり使用されなかった。このため、電気制御を直接制御に変更するなどの改造を施した。同車両は市電が廃止されるまで長く使用され、その後広島電鉄に譲渡された。

■ビューゲル式集電器の採用

神戸市交通局では、敗戦後の混乱がいくらか落ち着いてきた昭和24(1949)年~25(1950)年頃から、断線することの多い鉄製のトロリー線を硬銅製の架線に取り替え始め、昭和27(1952)年には全線の硬銅製化が完了した。一方、

電流が地中に流れて水道、ガスなどの埋設管を傷めることを防止する電食防止研究も積極的に行われるようになり、排流設備などで効果を上げた。

また、同時に、集電器についての改良も進んだ。昭和19(1944)年10月に、一部で残っていた道路の両側の架線から2本のポールで集電するダブルポール式集電器の車両が廃止になり、道路中央の一本の架線からシングルポールで集電する方式へと変えられていたのだが、戦後、断線が少ないビューゲルによって集電する方式へと変更がされた。トロリーポール方式は架線にはめこんであるトロリーホイールやスライダーシューが架線からはずれて離線が起りやすいうえに、走行中に離線が発生すると架線を切断しやすく、架線に着線させるのに手間暇がかかるなどの問題があったためである。ビューゲル方式だとトロリーポール方式のような離脱事故がなくなり、また、集電器と架線との接触の仕方が物理的に改良されて電氣的摩擦を減少させるため、電車線の耐用期間をのばすことができる。神戸市交通局は昭和26(1951)年度に全車両で取替えを完了した。

ビューゲル方式への変更に伴い、それまでのスパン線式をビューゲルに合った効率的なカタナリー式にあらためる工事も実施した。スパン線式は電車線の支持点間距離が大きいためトロリー線のゆるみが大きくなり、電車運行のとき

市電集電器の変遷

に集電子は常に角度の変化が起こるうえに、支持点付近では跳躍運動により局部的な摩耗が進む。これに対してカタナリー式は、電車線支持点距離を容易に短くすることができるため、ゆるみの度合いも小さくなり、支持点に弾性があるため局部摩耗も少ないという利点があった。

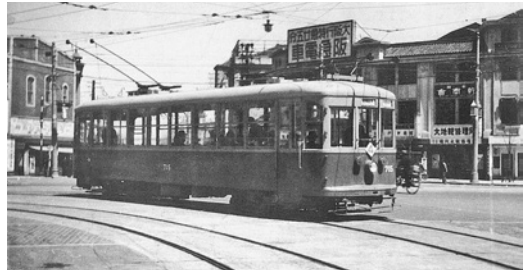
このビューゲル式の集電器と電車線のカテナリー化は電車の寿命を大きく延ばした。また、戦災復旧を契機に、ポイント信号施設の自動化を図り、交流100V電動式ポイントの採用を行うなど全線自動化が進められた。

■ 電気設備の改良

戦時下、改良されることなく酷使され続けた電気設備についても改良が進められた。湊川発電所にあった発電機は、幸い戦災を免れたものの、市電が市営化される以前から数十年にわたり稼働していた古い機械だったうえに、長い間の酷使で、使用に耐えない段階に達していた。加えて、敗戦後、数年にわたって嚴重な電力制限が実施されていたため、電車用の電力も不足がちで運転に支障が出るのが少なくなく、神戸市交通局は対応策に苦しんでいた。そうしたタイトな電力事情のもと、電気設備の改良が始められた。

昭和24（1949）年、神戸電気鉄道の頃から稼働してきた300kWの発電機2台を取り除き、100kW回転変流機1台を増設した。また、昭和25（1950）年4月には老朽化していた有馬道変電所の水銀整流器を補強するために1000kW水銀整流器を1台増設し、さらに昭和27（1952）年に番町変電所の300kW回転整流器3台を取り除いて代わりに1000kW鉄槽単極水冷式水銀整流器1台を設置した。

昭和28（1953）年、六甲口から石屋川まで路線延長がされたが、今までの旭変電所からの送電では電圧降下が激しく電車の運転に支障が出るため、軌道事業用として唯一の電鉄変電所に



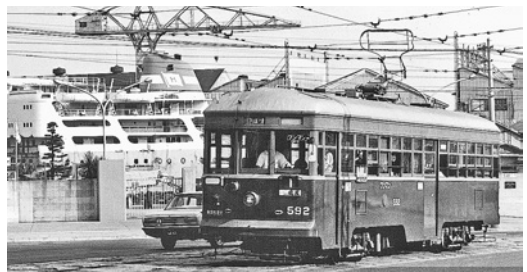
ダブルポール式



シングルポール式



パンタグラフ式



Zパンタ式



ビューゲル式

なる六甲変電所を建設し、500kW硝子製相管式水銀整流器を2台設置した。この変電所は準無人変電所として計画され、完全なワンマン・コントロール方式が採用された。

水銀整流器は、戦後、急速に進歩して様々な新型が生み出され、技術革新が進んでいた。神戸市交通局では全面的に水銀整流器に転換し、その後も機械取替えのたびごとに最新技術を取り入れて設備の革新を行った。

■安全地帯の復活

乗客の安全を図るために設けられていた安全地帯は、戦時下、防空などの非常活動の際に邪魔になるとして、「加納町5丁目（そごう百貨店前）」と「三宮駅前（阪急前）」を除いて全面的に取り壊されたが、戦後、自動車の激増で、ふたたび作られることになった。昭和27(1952)年3月、元町1丁目ほか9か所に乗降場が整備され、その後、各停留所に設置されていった。新しい安全地帯は、幅1.06m、高さ15cm、長さは15～23mで、昭和28(1953)年8月からは蛍光灯が点された。

乗降客が多く、しかも停留所内軌道横断者が多い場所では、運行に支障が出やすく、危険性も高いため、三宮駅前、湊川公園東口、長田停留所の安全地帯内の中間に警戒柵を設置して保安に万全を期した。

第5節

発展するバス事業と バス路線の拡大

■市バス路線の拡大（昭和20年代後半）

敗戦時は寥々たる状態だった市バス事業であったが、乗客数は昭和25(1950)年には戦前

市バス運行系統の変化（昭和20年代後半）

系統	経 由 地	設定年度
⑧	川上町まで延長	昭和26年
17	高羽老松まで延長	昭和26年
31	東灘区役所前－白鶴美術館	昭和27年
32	阪神御影－森市場前	昭和27年
33	阪神御影－本山駅	昭和27年
新⑧	月見山－板宿－長田－上沢－元町6－三宮駅前	昭和27年
⑨	三宮駅前－須磨駅前（急行運転）	昭和27年
25	再度公園登山口－再度公園	昭和27年
24	板宿－海岸通－王子動物園前（日曜・祝日のみ）	昭和27年
30	三宮駅前－平野－六甲ケーブル山上（1日2回）	昭和27年
新18	脇浜－天城通－青谷－脇浜（循環）	昭和27年
12	明石駅前から岩岡を六十丁へ延伸	昭和28年
37	三宮駅前－海岸通－神戸駅前－裏六甲ドライブウェイ－奥摩耶	昭和28年
35	六甲ケーブル山上－奥摩耶	昭和28年
36	奥摩耶－摩耶口	昭和28年
10	三宮駅前－板宿（急行運転）	昭和28年
61	須磨駅前－国立神戸療養所	昭和28年
29	三宮駅前－第7突堤（神戸港湾関係者・輸出入業者からの要望）	昭和28年
③	新開地－東尻池2丁目（経由地変更、菊水町9丁目経由から夢野2丁目経由へ）	昭和28年
17	三宮駅前－高羽老松、路線短縮	昭和29年
15	田井－太山寺小学校前（押部谷、伊川谷、櫛谷などの東西連絡ルート）	昭和29年
新①	①（三宮駅前－石屋川）と⑩（三宮駅前－板宿）を統合して一本化、急行運転	昭和29年
111	兵庫区山田町（現在北区）の箕谷－衝原を下衝原へ延伸	昭和29年
12	明石駅－上岩岡を広野新開へ延長、枝線を12まで増やす	昭和29年
13	明石駅前－寺谷を4枝線に増やす	昭和29年
④	新開地－丸山を鷺橋まで延伸、枝線として新開地－花山町2丁目を新設	昭和30年

の最盛期の乗客数を超え、その後、営業キロ数を急速に延ばし始めた。営業キロ数の増加は路線拡大と運転本数の増加を意味する。昭和20(1945)年、24,283kmだったのが、同25年に119,710km、同29(1954)年は202,781kmになった。バス車両が極端に少なかった昭和20年とはともかく、昭和25年からわずか4年で2倍近く営業キロ数が増加しており、この時期のバス事業の勢いがうかがえる。

営業収入も伸び、昭和30(1955)年度末には、乗車券収入が1日あたり149万5,000余円となり、市電の乗車券収入を超えた。前述のように市電も戦災から復旧して、市民の移動手段として不動の地位を占めていたが、市バス事業は、車両の大型化や性能の向上が進み、輸送力の面でも、スピードの面でも営業キロ数の面でも、その伸びは著しく、後の主役交代を予感させていた。

116頁の表「市バス運行系統の変化(昭和20年代後半)」からわかるように、旧神戸市街地や東灘区、西区などの戦後に合併した地域にもバス路線の延伸や新設が進められた。敗戦時、40万人まで落ち込んだ神戸市人口は徐々に回復し、昭和25年には76万5千人余り、同30年には98万1千余人となり、戦前の水準に近づいてきていた。人口の増加は郊外や山の手での住宅開発の進展をうながし、住宅ができればそこに交通手段のニーズが生まれた。道路があれば何処へでも路線を引くことができる市バスは、市電のような軌道事業と異なり、市民のニーズに臨機応変にこたえることができた。昭和20年代後半のバス路線設定状況は以下のとおりである。

(1) 東灘区における路線設定

東灘区を東西に横切る阪神、国鉄、阪国(路面電車)、阪急の各交通機関を連絡する南北の路線を企画し、昭和27(1952)年4月、31系統東灘区役所-白鶴美術館3.7km、32系統阪神御

影-森市場前8.5km、33系統阪神御影-本山駅(現摂津本山)5.55kmの3路線が開通した。だが、東灘区内の道路は、東西方向の道路は広い幹線道路だが、南北方向の道路は、自動車を通ることを想定していない狭い道路が少なくなく、バス車両を通すことが難しい場所があった。神戸市交通局は小型バスを特別に購入し、各車庫にある小型のバスを灘車庫に集めて東灘区の南北を結ぶ3路線に投入した。しかし、そうした取組みにもかかわらず、バスの利用は伸び悩んだ。

(2) 神戸電鉄湊川駅から神戸駅へ至る路線新設

北神地域から神戸電鉄を利用して当時の終点湊川駅で下車し、国鉄神戸駅(現JR神戸駅)へ向かう乗客のための連絡バスとして26系統東山町-神戸駅前2.11kmの運行が昭和27年10月から始まった。同12月には新8系統として月見山-板宿-長田-上沢-元町6丁目-三ノ宮駅前10.46kmを設定し、利用度の低かった旧8系統(新開地-板宿-川上町)の効率運行を図った。

(3) 再度山・王子動物園・六甲山への各レクリエーション路線の復活

昭和27年6月29日、昭和13(1938)年の阪神大水害以降休止していた再度山に登るための25系統再度公園登山口-再度公園6.526km、市民が動物園へ行くための24系統板宿-海岸通-王子動物園前11.49kmが日曜・祝日のみの運転で復活した。また、30系統三宮駅前-平野-六甲ケーブル山上22.59kmも同じ日に1日2回の運転で運行を開始した。続いて翌日の6月30日からは、新18系統脇浜-天城通-青谷-脇浜5.568km(循環)の営業運転を開始した。

(4) 西部新市域の路線延伸と新路線設定

昭和28（1953）年3月、12系統（明石駅前－岩岡）が岩岡－六十丁2.36kmへと延伸され、同年5月からは12の3系統明石駅前－六十丁14.535kmの運行が開始されて、神戸市の最西端まで市バスが運行するようになった。また、同年12月に61系統須磨駅前－国立神戸療養所5.87kmが開通した。

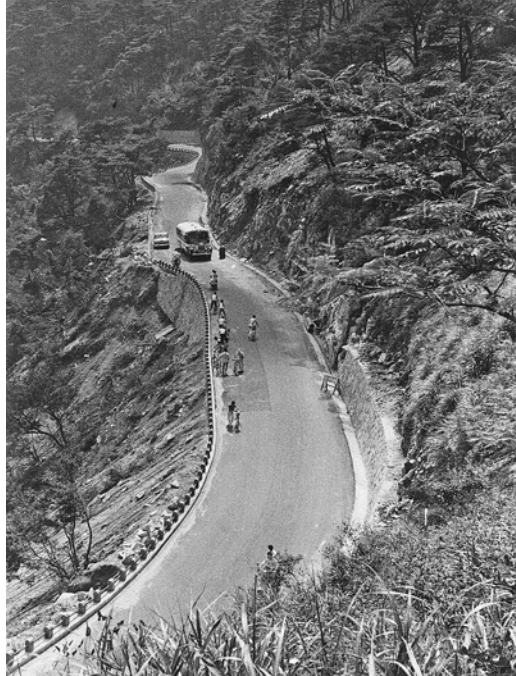
翌29（1954）年には、5月に西神地域の道路整備に伴って15系統田井－太山寺小学校前11.67kmが運行を開始した。1日わずか3往復の営業路線であったが、神出、押部谷、櫛谷、伊川谷方面の東西連絡ルートを確認するものであった。

続いて同年9月には、兵庫区山田町（現在北区）の衝原－下衝原間の道路補修にあわせて111系統（箕谷－衝原）を下衝原まで延長し、次いで同年11月には前記12系統を明石駅前から広野新開にまで延伸し（22.275km）、そのうえで12系統に14の枝線が作られた（13系統も枝線が4本に増加）。こうして、交通機関が不備だった西部の新市域にもバス路線網が形成されていった。

(5) 六甲山・摩耶山へのレジャー路線バス

夏休みを控えた昭和28年7月、六甲山、摩耶山へのアクセス需要にこたえて、37系統三宮駅前－海岸通－神戸駅前－裏六甲ドライブウェイ－奥摩耶24.9km、35系統六甲ケーブル山上－奥摩耶9.0km、36系統奥摩耶－摩耶口4.2kmの定期登山バスの運行を開始した。不規則の観光バスではない定期バスが運行したことは、それだけ山上へ遊覧に行く人々が増えたということである。また、バスによるアクセスが便利になったことが行楽客の一層の増加につながった。

翌29年には、奥摩耶遊園地でジェットコースターなど遊具の設置が進み、宿泊施設の奥摩耶山荘（昭和29年7月完成）、「虹の懸け橋」と名



裏六甲ドライブ・ウェイ経由の登山バスが運行開始

付けられた展望台（同年8月）が完成し、行楽客は増加の一途をたどった。これら行楽客のアクセス用として、昭和30（1955）年2月に、16系統（阪神新在家－六甲ケーブル下）を阪神電鉄の阪神御影駅始発に変更し、同5月には18系統三宮駅前－摩耶ケーブル下4.42kmを新設して摩耶ケーブル利用者の利便を図るなど、レジャー関係の路線充実に努めた。

(6) 道路拡幅で山麓線ルートへ経由地変更

昭和28年3月、3系統（新開地－東尻池2丁目）の運行円滑化を図るため、道路幅の狭い菊水町9丁目から、拡幅された山麓線にルートを変更し、熊野橋－夢野2丁目－菊水町10丁目を運行させた。また、山麓方面で進む住宅開発による市街地拡大で新たな需要が生まれつつあったため、昭和30（1955）年11月には4系統（新開地－丸山）を鶯橋まで延長し、4の1系統として新開地－花山町2丁目5.84kmを新設した。

(7) 第七突堤行きバス路線設定

昭和28年12月、29系統三宮駅前－第七突堤2.71kmの営業運転が始められた。第七突堤までの路線開通は神戸港湾関係者や輸出入業者から

要望されてきたものであった。神戸税関の協力のもと、税関構内の各停留所には通関係員が配置され、保税区域外へ出る乗客の所持品チェックを行うなど特異なバス路線であった。

■急行バス「板急」の運行

昭和27（1952）年、9系統の三宮駅前から須磨駅前に至る11.657kmについて急行運転を開始した。急行運転とは全停留所のうち特定の停留所のみ停車するもので、三宮から須磨までの間11か所だけ停車する急行バスは普段75分かかるところを60分で走行した。

速い急行バスは好評で、その後、昭和28（1953）年に三宮駅前から板宿に至る10系統で運転が始まり、「板急」と呼ばれた。この「板急」は、昭和29（1954）年1月には三宮駅前から石屋川へ至る1系統と統合されて、板宿から三宮駅前を経由して石屋川に至る新1系統（石屋川－海岸通－新開地－上沢通－板宿）になった。東西に長い神戸市街、14.79kmの間を急行運転するようになった「板急」は市民に喜ばれ重宝された。

■スクールバス事業

駅から遠い場所に立地する学校に通学する学生生徒の便宜を図るスクールバス事業は、公益上も収益の上でも重要な事業の一つである。最初にスクールバス運行の対象となったのは神戸市立盲学校生のための通学バスで、昭和25（1950）年4月の新学期に同盲学校からの依頼を受けたのがきっかけである。当時、生徒たちは長田区藻莉通3丁目にあった盲学校に市電を使って通学していたが、視力障害児が一般交通機関を利用するのは危険でもあり、市教育委員会からも専用貸切バスの運行要請がされていた。

神戸市交通局は、昭和25年6月5日に特定旅客自動車運送事業の免許を受け、貸切バスを利用して生徒専用バスの運行を開始した。その後、

同校が兵庫区会下山へ移転後も事業を継続した。

スクールバス事業は、その後、市バスを利用した特定旅客自動車運送事業として昭和31（1956）年11月28日に免許を受け、神戸大学経済学部、県立東神戸高校、市立盲学校、私立友生小学校のほか、神戸在住の外国人子弟が通う私立ステラマリス・インターナショナルスクール、私立マリスタブラザースクール、私立カナディアン・アカデミーの7校のスクールバスが運行された。

■バス路線網の拡大（昭和30年代前半）

昭和30（1955）年度末には市バスの営業路線は203.746km、保有車両数243両、1日あたりのバス乗客11万5,000人余りとなり、戦前のピーク時の3倍もの運輸成績をあげようになっていた。120頁の表「市バス運行系統の変化（昭和30年代前半）」にも明らかなように、路線網の充実してきた市バスであったが、旧市内はともかく、北区や西区、東灘区などでは民営バス路線との関係もあって、市民が十分に利便性を享受しうるとはいえない状況があった。その課題解決のため、民営バスとの交渉が重ねられ、一部路線で他社との共同運行が始められた。

また、この時期、同じ系統を分岐させて異なる目的地を設定した枝線も多く運行されたほか、路線の延伸や循環バスの運行も多くなった。このことは、地域の細かなニーズにこたえる市バス路線網が形成されていったことを表している。

大都市への人口集中の影響で、神戸市では昭和33（1958）年に東灘区鴨子ヶ原団地が完成し、同35（1960）年には垂水区東舞子団地の一部が完成するなど、郊外に住宅建設の波が押し寄せ始めるのだが、これらの団地や新興住宅地の住民のための交通手段としても市バスが期待されるようになった。また、モータリゼーションの進展に伴い道路整備が進められたが、都市計画道路が開通してバス路線が旧道から新しい道へ

変更されたことで経由地変更する路線、新たに設定される路線があった。1950年代から60年代にかけての路線バスの振興は、道路整備の進捗があつてのことであつた。

昭和31（1956）年5月、六甲・摩耶山一帯が国立公園に編入され脚光を浴びると、1950年代から続く六甲山など観光地へのバス路線設定はさらに進められた。同年8月9日、昭和13（1938）年の阪神大水害で崩落したまま放置されていた表六甲ドライブウェイの復旧工事が完了し、有料道路として開通した。市バスは5つの臨時系統のバスを六甲山に運行させたが、表六甲ドライブウェイ経由の登山バスは“海と山を結ぶ”というキャッチフレーズで人気を集めた。その翌年、昭和32（1957）年には登山バスは臨時運行から本格運行に変わり、表六甲・裏六甲両方を楽しめる路線設定も行われた。

また、再度山では昭和32年8月に奥再度山有料道路が開通し人気を集めたことから、再度公園から森林植物園までの路線の運行が翌33（1958）年4月に始まった。これで、神戸市の背山であり手軽に行ける行楽地でもある六甲山、摩耶山、再度山への登山バス3ルートが完備した。海辺の行楽地、須磨については、須磨ロープウェイの開通に関連して須磨浦公園と須磨駅前を結ぶ路線バスが運行され、さらに水族館の開館に伴い、須磨浦公園から須磨水族館までの区間が延長された。

以下、各バス路線の設定事情などの詳細は以下のとおりである。

(1) 兵庫区高座地区への市バス乗入れと

神姫バス・神戸電鉄との交渉

昭和31年1月、神戸市交通局は有馬街道を北上した場所にある高座地区への市バス乗入れを計画した。有馬街道は戦前から神姫自動車がバス営業権を持ち、有馬－平野、篠山－平野、三田－平野、三木－箕谷－平野の4路線を営業し

市バス運行系統の変化（昭和30年代前半）

系統	経 由 地	設定年度
⑦の1	新開地－夢野2－高座金清橋	昭和31年
③⑨	阪急六甲－六甲ケーブル山上駅	昭和31年
③⑨の1	三宮駅前－六甲ケーブル山上駅	昭和31年
④⑩	阪急六甲－奥摩耶	昭和31年
④⑩の1	三宮駅前－六甲ケーブル山上駅	昭和31年
①	板宿－石屋川 (平日のみ運転を毎日運転に)	昭和31年
②	三宮駅前－阪急六甲 都市計画 道路開通で一部路線変更	昭和32年
③⑩の1	三宮駅前－東六甲	昭和32年
③⑤の1	奥摩耶－東六甲	昭和32年
⑨の1	須磨浦公園－三宮	昭和32年
⑨の2	須磨浦公園－須磨駅前	昭和32年
②⑤の1	再度公園－森林植物園	昭和33年
⑬の5	明石駅前－玉津療養所（垂水区 玉津町二ツ屋からの分岐線）	昭和33年
⑩	三宮駅前－新開地	昭和33年
②④	三宮駅前－岩岡 (急行浜手ライン)	昭和33年
③④	須磨駅前－下畑	昭和33年
新⑬⑨	阪神御影－鴨子ヶ原－阪神御影 (右回りと左回りの循環バス)	昭和34年
②④	三宮駅前－上岩岡の田井まで延長	昭和34年
⑪	三宮駅前－五位ノ池	昭和34年
②⑥	神戸駅前－東山町を湊川公園まで短縮	昭和35年
②⑨	三宮駅前－第七突堤を第八突堤までに延長	昭和35年
⑤④	舞子駅前－舞子ゴルフ場 (マイクロバス)	昭和35年
②⑤の3	再度公園－奥摩耶	昭和35年
③⑧	三宮－国鉄元町駅－中突堤 (奇数日運転を毎日運転に)	昭和35年
⑤③	舞子－大坪	昭和36年
⑩	三宮－税関前－新開地までを五位ノ池まで延伸	昭和36年

ていた。また、神戸電鉄も、有馬－平野、三田－平野間のバス路線を営業し、有馬温泉－湊川間は電鉄を営業運行していたため、両社とも市バス乗入れには難色を示した。

市バスの乗入れ意向を受けて、神姫自動車は自社の平野止まりの各路線を三宮まで延長すること、神戸電鉄も新開地または神戸駅前までの路線延長を神戸市に申し入れてきたため、3者の折衝は難航した。その後、神戸市交通局は両社の同意を得ることができ、昭和31年4月に運行免許を得て、同年5月に7の1系統、新開地－夢野2丁目－高座金清橋4.87kmの路線を1日12往復する営業運転を開始した。

(2) 有料道路、表六甲ドライブウェイへの 運行開始

六甲・摩耶連峰が瀬戸内海国立公園に編入されたのが昭和31年5月のことで、その3か月後の8月9日、神戸市が建設を急いでいた表六甲ドライブウェイが開通し、その翌日の8月10日から39系統阪急六甲－六甲ケーブル山上駅10.209kmの臨時運転が開始された。そして11月からは39の1系統三宮駅前－六甲ケーブル山上駅15.879km、40系統阪急六甲－奥摩耶14.729km、40の1系統三宮駅前－奥摩耶20.399kmなど5つの臨時系統が運行するようになった。表六甲ドライブウェイ経由の登山バスは、以前よりも短時間で六甲山上へ行けるようになったことで、人気が高まった。

(3) 第11回秋季国民体育大会会場への 輸送バス運行

昭和31年10月28日から11月1日までの間、王子陸上競技場をはじめ市内各会場に分かれて国民体育大会が開催され、市バスは臨時系統として開会式、閉会式両日に三宮駅前から王子陸上競技場までの連絡バスと、1周25.85kmに及ぶ会場周回バスを運行した。

(4) 都市計画道路山麓線完成と経路地変更

昭和32年3月に幅員18mの都市計画道路・山麓線が一部完成し、2系統（三宮－阪急六甲）のうち国玉通3丁目－六甲登山口間の篠原小川筋、篠原手崎周りを廃止して山麓線経路とし、篠原本町2丁目、3丁目、5丁目の停留所を新設した。また、昭和31年12月には平日のみ運転していた1系統（板宿－石屋川）を毎日の運転とした。

(5) 六甲山上のバス運行と阪神電鉄との 運輸協定

夏休みを迎えた昭和32年7月26日、六甲ケーブル山上駅以東のバス運行について既に営業を行っていた阪神電鉄との間に運輸協定が成立したため、30の1系統三宮駅前－東六甲13.6kmの臨時運転を開始した。表六甲ドライブウェイを通る路線も臨時系統から本格運行に変わり、六甲・摩耶を市バスの運行エリアに収めることになった。

(6) 須磨ロープウェイ開通とレジャー路線の 設定

山陽電鉄が経営する須磨浦ロープウェイが昭和32年9月18日に開通したことを受けて、同月18日、9の1系統須磨浦公園－三宮12.857kmと9の2系統須磨浦公園－須磨駅前1.2kmが運行を始めた。9の2系統は、神戸市交通局が経営する須磨水族館（133頁参照）入館者の利便を図るため、翌33年7月28日から須磨浦公園－須磨水族館2.76kmに延長された。

(7) 奥再度有料道路の市バス運行と登山バス 3ルート完備

昭和32年8月17日、奥再度有料道路が開通して、沿道の教育植物園、森林植物園が小中学生から大人まで人気を博する観光スポットになったことで、神戸市交通局は、昭和33年4月の観

光シーズン開幕から、25の1系統再度公園－森林植物園3.17kmの運行を開始した。25の1系統の運行開始で、六甲、摩耶、再度山への3つの登山バスルートができた。

(8) 明石駅前から玉津療養所ほか医療施設への路線設定

昭和33年6月、垂水区玉津町二ツ屋からの分岐線として、13の5系統明石駅前－玉津療養所6.07kmの運行を開始した。神姫バスとの運輸協定によりそれぞれ1日1便だったが、市立玉津療養所、神鋼病院、通信療養所などの医療施設への通院、見舞客に重宝され、開通後20日間で1,716人、1日平均94人の利用者があった。

(9) 三宮・新開地間のビジネスライン

港湾関係者や商工会議所などから要望があった10系統三宮駅前－新開地4.05kmが昭和33年9月から運転を開始した。この路線は市内中心部を東西に貫く海岸線を走るもので、税関、京橋(商工会議所)、海岸通、元町6丁目など国道筋に面したビジネスラインとして利用され、運転時間も平日の午前9時から午後5時までというユニークなかたちをとった。

(10) 三宮駅前から上岩岡に至る最長路線

昭和33年11月に設定された24系統三宮駅前－上岩岡34.385kmは神戸市交通局始まって以来の最長距離の路線で、垂水区岩岡町を午前9時10分に出発したバスは、大久保、明石、舞子、塩屋を経て三宮まで29の停留所に止まり、三宮には午前10時25分に到着するスケジュールであった。全線8区85円、所要時間1時間25分の24系統は、バスと国鉄に乗り継ぐよりも時間がかかり、また長距離ゆえに運行時間に乱れが多かったが、ゆっくり座って乗換えなしで行ける点が評価され、「急行浜手ライン」として人気があった。

この最長路線は翌34(1959)年7月に上岩岡の田井まで4.6km延長され、総延長38.985km、料金は10区115円となった。

(11) 神明バイパス道路と下畑町への路線設定

かつて須磨区に属していた下畑町は(現在は垂水区)須磨の奥座敷とも言われ、市街地への交通機関がなく、2kmの道を歩いて塩谷駅方面へ出るか、多井畑厄神前まで歩いて市バス6系統(須磨駅前－多井畑)を利用するしかなかった。そのため神明放射道路(神明バイパス)の建設計画が具体化すると、市バス運行を要望する声が高まった。神戸市交通局は、昭和32年1月に、バス10系統(須磨駅前－離宮前－下畑町－大谷牧場前－塩屋小学校－国鉄塩屋駅 全長7.47km)を計画するなど路線設定案を出したが、塩屋との連絡道路、山陽電鉄バスとの営業圏協議など計画実現には障害が多く、新設案はすべて中止となった。その後、昭和33年11月になって、新たに34系統須磨駅前－下畑5.14kmが実現の運びとなり、同月10日に開通した。

(12) 鴨子ヶ原線の循環運行開始

東灘区の山の手にある甲南病院の北方に県営鴨子ヶ原団地が造成され、同団地へ至る8m道路の整備が完了したことを受け、19系統の全面改編のために昭和33年夏から準備が進み、翌34年4月から新しく阪神御影駅を起点にする2方向の循環バスが、新19及び19の1系統(距離は7.42km)として運行を開始した。両系統とも1日30回足らずの運行で、御影方面行きは通勤に、その逆方向は学生の通学に活用され、市バスのドル箱路線の1つとなった。

(13) 五位ノ池線の開通

兵庫区・長田区の間山麓道路の整備進捗に伴い昭和33年8月頃から新開地－夢野町2丁目－名倉町－五位ノ池間の路線新設準備が進められ

た。道路予定地の地盤の関係で道路の開通に手間取っているうちに翌34年となり、神戸市交通局は計画していた路線の営業区間を伸ばして三宮までとし、運行認可を得た。山麓道路が昭和34（1959）年11月末によく完成し、同日に11系統三宮駅前－五位ノ池9.03kmが運転開始した。ビジネス街の海岸線から住宅、市場、学校が連なる山麓部にわたって走行する11系統は、通勤、通学、ショッピングに大いに活用され、その存在価値を高めた。

昭和36（1961）年2月、10系統（三宮駅前－税関前－新開地）を五位ノ池まで延長し、系統長は9.52kmとなった。三宮駅前から五位ノ池に向かうバスは、11系統の三宮神社経由と10系統の税関経由の2つとなり、交互に運行した。

(14) ワンマンバスの初運行

昭和35年12月15日、29系統三宮駅前－第八突堤3.13km、26系統神戸駅前－湊川公園1.5kmの2路線でワンマンバスの運行が始められた。神戸市交通局初めての試みであり、3両ずつのワンマン仕様の車両が投入され、平日は昼間の時間帯、休日は終日ワンマン運転、平日のラッシュ時は従来どおりツーマンバスでの運行だった。

(15) 舞子駅前からマイクロバスの運行

舞子駅前から大型乗用車ほどの大きさの18人乗りマイクロバスが舞子ゴルフ場まで（54系統舞子駅前－舞子ゴルフ場4.56km）、昭和35年7月23日に運行を開始した。同ゴルフ場に至る道路の幅員が非常に狭いために投入された小さいバスの登場は日本初の試みで注目を浴びた。

(16) 再度山・奥摩耶・六甲山を結ぶ観光ルート

昭和35年7月23日、登山バス25系統が路線を森林植物園まで延長し、25の3系統再度公園－奥摩耶14.68kmが運行を開始したため、三宮－

再度公園－森林植物園－奥摩耶－六甲ケーブル山上駅－阪急六甲をつなぐ回遊乗車券が発行された。これをうけて神戸市内定期観光バスのBコースとして、三宮－六甲ケーブル山上駅－奥摩耶－再度公園－メリケン波止場－三宮というルートがつくられ、神戸市の山と海を一度に楽しめる新しい観光ルートとなった。

(17) 中突堤へのバス路線増便

昭和35年の夏、関西汽船が別府航路に、瀬戸内海の風景を楽しむための大型観光船「むらさき丸」を就航させたのを機に、中突堤まで奇数日2往復だった38系統（三宮－国鉄元町駅－中突堤）を同年9月15日から毎日運転4往復に増やし、乗客増に対処した。

(18) 舞子団地へのバス路線

舞子・垂水周辺の新興住宅地の住民にとり、頼れる交通機関が山陽電鉄バスだけという状態だったため、1日も早い市バスの運行が要請されていた。神戸市交通局は舞子ゴルフ場線に次いで51系統舞子－舞子墓園線、52系統大坪－舞子墓園、53系統舞子－大坪線の3ルートについて市バス運行を計画し、同地域に営業権を持っている山陽電鉄と協議を行った。しかし、道路整備やバス回転地の確保の問題等もあって3ルートの同時開通は難しく、昭和36年1月に、53系統舞子－大坪1.35kmを先行開通させた。同系統は山陽電鉄バスとそれぞれ16往復の共同運行であった。

■市バス事業諸施設の拡充

105頁の表「戦後市バス営業状況」にあるように、戦後、市バスは路線網を拡大し、在籍車両数、営業キロ数、乗客数ともに増加の一途をたどった。発展するバス事業を支えるための各施設、整備工場や操車場、車庫、運輸事務所などの整備も次々に進められた。

(1) 市バス整備工場の変遷

市営バス事業の開始にあたり、東西に長い神戸市の地形を考慮して、昭和5（1930）年9月に西部拠点として長田区東尻池2丁目に事務所・車庫・修理工場の機能を併せ持つ東尻池車庫が建設され、続いて同8（1933）年に、東部拠点として灘区琵琶町2丁目に「灘車庫」が設置された。両車庫はバス事業の発展とともに設備を充実させていったが、昭和15（1940）年、電車基地である長田車両工場の一部で主な作業を行うようになり、東尻池と灘の修理工場は日頃の車両整備など簡易整備のみを担当する整備場となった。

その後、戦局悪化による部品や資材の不足で、バス車両に加えて市有トラックも修理困難になってきたため、昭和19（1944）年8月、灘修繕工場の機材を充実させて、神戸市所属の車両の整備修理を手掛けるようになり、整備業務が長田車両工場から灘修繕工場へ移された。

敗戦で東尻池の施設が進駐軍の接収の対象になったため、兵庫区正慶町に臨時車両置場を設置して、東尻池車庫所属のバスを移し、また、設備の一部を灘車庫へ移設、翌21（1946）年には、長田区北町1丁目に北町車庫を新設して、臨時車両置場を閉鎖した。

昭和22（1947）年になると、進駐軍から車両の払い下げを受けて車両数が増加したため、北町車庫を廃止し、兵庫区芦原通6（市立簡易宿泊所跡）に松原運輸事務所・車庫・工場を建設した。次いで同25（1950）年には東尻池車庫の接収が解除されて神戸市に返還されたため、ここを松原車庫所属の車両整備工場として使用することとした。

昭和27（1952）年には灘車庫の設備を強化して2級整備工場の認定を受けた。この認定でバス車両の継続検査を同工場で監督官庁に代行して実施することが可能になり、整備作業の能率が向上した。神戸市交通局内では2つの整備工

場を戦前から「修繕工場」と呼んでいたが昭和33（1958）年に「東尻池整備工場」「灘整備工場」に改称した。さらに昭和36（1961）年には、所属するバス車両数の増加を受けて、東尻池整備工場を灘2級重整備工場の特定協力工場に指定し、エンジン整備は東尻池整備工場で行い、シャーシ解体整備を灘整備工場が担当することになった。

(2) 新市域における操車場・車庫・運輸事務所の設置

昭和22年の10か町村の神戸市編入を契機に市バスが新市域に進出し、山田線、岩岡線、福谷線、太山寺線の営業が開始されたが、これら神戸市北部、西部地域での運行を支えるために地域別の車庫や整備施設の新設が必要となってきた。さしあたって、当面の必要を満たすため、昭和22年7月には、岩岡町農業会の一部を借り受けて神出（岩岡）修繕場及び車両置場が、続いて同9月には玉津町高津橋の市作業課出張所の一部に明石（高津橋）修繕所が設置された。また、翌23（1948）年には山田村役場の一部を借り受け、山田（箕谷）修繕場を設けた。

新市域でのバス路線網を充実させるためには、本格的な車庫・整備施設の開設が必要である。まず、明石方面の車庫として昭和26（1951）年に、明石市弓町128番地に車両収容数24両を誇る「明石車庫・修繕工場」が開設され、高津橋と岩岡の修繕場は廃止された。続いて昭和29（1954）年には北区山田町下谷上皆森に車両収容数3両、木造操車室と整備上屋付きの「山田操車場・車庫」を完成させ、西部、北部のバス路線拡大に応じた体制整備が進められていった。国道2号線沿いに位置していた「明石車庫」は、国道の通行量が増加してバスの出入りが難しくなったことから、昭和39（1964）年に玉津町新方字東方の車両収容台数88両と大規模な「玉津操車場」に移転した。



昭和24年式民生ディーゼルバス



昭和24年式いすゞディーゼルバス

(3) 旧市域におけるバス運行関連施設の充実

これら新市域だけでなく、旧市内においてもバス路線が延伸したことから新たに「布引車庫」が設置された。この布引車庫は、元々は市電の車庫で、昭和32（1957）年9月に市電石屋川線が全線開通し、その起点として「石屋川電車車庫」が完成したことで廃止となったのを、市バスが活用して中央基地としたものである。市電からバス用への改築工事は昭和33年5月に着工し、ほぼ1年をかけて整備され、翌34（1959）年4月1日、市電時代のレンガ造りを生かした車両収容能力103台の大型車庫が完成した。

昭和30年代に入り、バス路線網の拡大と運行本数の増加に伴い、鉄道駅（特に主要駅）でのターミナル化が進められた。116・120頁の表「市バス運行系統の変化」を見ると、三宮駅前を起点・終点にするバスが大変多くなっている。昭和30年代はそごう百貨店東寄りの国道緩行車道を利用してしたが、1日約1,500回もの発着が行われるようになっていた。三宮操車場だけではバスの待機を含めて操車業務が飽和点に達したため、一部系統の操車場を他所へ移す計画が作られ、昭和36年2月から第2操車場を葺合区八幡通4丁目に開設した。その後、国道に面した三宮操車場は、自動車交通の妨げになるとして移転を余儀なくされ、市建設局が整備した神戸新聞会館北側の900m²の土地に移転し、同年4月24日から三宮駅前操車場（葺合区雲井通7

丁目）として使用されることとなった。

第6節 バス車両の改良

敗戦後の神戸の街には木炭バスや薪バスが煙をまき散らしながら走っていた。これらの代燃車は長年の酷使によってバッテリーやモーターも老朽化し、運行中に路上で止まってしまうことも再三であったという。その後、進駐軍から払い下げられた軍用車両を改造したガソリン車の市バスが登場したが、市内の道路で代燃車を見かけなくなるまでには、しばらく時間がかかった。その一方で、新しい車両の製作が国内メーカーによって始まり、敗戦から数年後にはデラックスなバス車両が神戸の街を走るようになった。

■ディーゼルカーの登場

ガソリン不足で薪や木炭などの代替燃料をつかった車両が戦後しばらく運行していたことは前述したが、戦後、ガソリンよりも入手が容易な軽油に着目して、ディーゼル・エンジンを搭載した車両が登場した。ディーゼル・エンジン搭載車両の開発は、戦前から戦車やトラックなど軍用車両で進められており、戦後になって、いすゞ自動車や日野自動車などが民生用にバス

車両の製作を開始した。最初に登場したのは昭和23（1948）年6月のことで、旧来のバスよりも一回り大きい53人乗りの、民生ディーゼル工業製バスと、いすゞ自動車工業製のバスがお目見えした。ディーゼル車はエンジン音、車内振動は大きいですが、軽油を使うことができ、馬力も在来車の3倍、90馬力の出力が可能であることから、バス車両の大型化を進めることになった。

大型化に伴い、車体の改良も日進月歩で進められた。改良点を列記すると次のとおりである。

昭和23（1948）年

- 運転席と車掌間の連絡ブザー設置
- 前面經由幕を車体側面へ移動
- 前面左下に系統板を設置
- 前面の通風装置を天井2か所に設置

昭和24（1949）年

- 運転手用バックミラー設置
- 消火器設置
- 系統図、運賃表を車内掲示
- 車内広告10枠を設置

昭和25（1950）年

- スプリング式窓カーテンを設置
- 乗降扉前に引っかけ式經由板設置
- 車体色を一新し上半分はグレーにクリームを配合したツークペイジ色、下半分はオリエンタル・グリーン色に
- 標識灯を前面青赤2灯から前面緑5灯、後面上部に赤3灯に
- 現在のバス車両の仕様に近づいてきていることがわかる。また、戦前、特に昭和の初めは外国製の車ばかりだったが、戦中からは日本車が加わり、戦後になるとガソリン車もディーゼル車も日本車となった。また、薪や木炭で走る代燃車は昭和25（1950）年末で廃車になり、昭和26（1951）年には姿を消した。同年度末の保有車両数は182両（ガソリン車98両、軽油車84両）、10年後の昭和36（1961）年度末には、364

両の全保有車両すべてがディーゼル車となっていた。

■デラックス車両の登場

戦後の混乱がいくらか落ち着いてきた昭和26（1951）年、戦争中に中断を余儀なくされた観光バス事業が再開される（詳しくは後述）。戦前の観光バス用の車両も贅を尽くした最新鋭の車両だったが、戦後、初登場した3台の観光バス、それぞれ「すま号」「まいこ号」（以上は日野自動車製）、「まや号」（いすゞ自動車製）と名付けられたデラックス・バスは、長距離用に設計された高級車であった。

側面窓は大きな一枚硝子、天井にも窓を設けて展望を良くし、乗降扉は最前部に軽量スチール製の2枚折り戸、オペレーターにより運転席から自由に開閉ができるほか、非常扉を設置し、座席は2人がけのロマンスシートが14席、最後部のみ5人がけであった。乗客へのサービスも向上して、エンジン排気を利用した暖房装置、ラジオ、マイクなども装備されていた。翌27（1952）年に製作された「ぬのびき号」は回転シートを装備しており、観光用にはロマンスシートに、路線用には三方シートに変えることができる、観光・路線両用のバスであった。

■車両の標準仕様決定

昭和27（1952）年度に製作されたバスにはセミ・モノコック式（車体と骨組みを一体化した構造）の車体が初めて採用された。従来車のように骨組みの上に外板を張るのではなく、外板も車体構造の一部となったことで車両の重量が軽減された。

昭和28（1953）年には都市交通用バス車両の車体標準仕様が運輸省によって定められた。決定された主な項目は以下のとおりであった。

- ① 出入口の位置
- ② ステップの段数と高さ

バスの車体改良

昭和30年	観光バス「こうべ号」に3段リクライニングシート採用 観光バスの一部にウエバスト式暖房装置設備 シート詰め物材として成型ラテックススポンジゴム採用
昭和31年	窓用カーテン地にサラン採用
昭和32年	バス前、後面窓に安全ガラス採用 天井材にハード・ボード試用 電気時計を車内に設置 皮革つり革をやめて塩化ビニル製に 登山バスにエキゾースト・ブレーキを考案し、降坂時に効果発揮
昭和33年	床板上張りに1枚ものビニールシートを採用し床板の腐食を防ぐ
昭和34年	観光バス1両に冷房装置を試験的採用 観光バス5両に空気バネを取付け 車内照明に蛍光灯を初採用 トランジスター式車内拡声装置を全路線バスに取付け アルミ合金製窓枠を新造車に採用 観光バスの内装にナイロン玉虫モケットを採用、路線バスも順次合織に 路線バスの座席配置をセミ・ロマンス式から前向きAC式に切替え 日野路線バスを66人乗りBK型から82人乗りBD型へ大型化 車体軽量化のためアルミ合金製いすゞ製車両を試験的に採用
昭和35年	神戸市初のワン・ツーマンカーとしていすゞBR151型6両を購入 狭隘路線用にマイクロバス2両購入 70人乗りを80人乗りBR型に切替え
昭和36年	ワンマンカー10両購入。運転席左横の腰板下部に安全確認窓を設置 路線バスシート上張りにスパンナイロンモケットを全面採用
昭和37年	前面方向幕右側にあった系統幕を歩道から見やすい左側に変更 日野自動車アンダーエンジンBD15型をリアアンダーRB10型に型式変更しエアブレーキ用 MGM安全装置取付け 観光バスの一部を路線車に改造。36年度18両、37年度10両 輸送力増強のため路線バスのACC化をすすめ、在来型のバス43両もACC型とする
昭和40年	車両後退時の事故防止のための後退クラクション（ビーポー）を採用
昭和41年	引き戸式自動扉の2段開閉式を復活
昭和42年	車掌用拡声装置を52両に設置 運行管理の効果が認められ始めたタコグラフ（運行記録計）の採用を決定。320両に設置 ワンマン車42両の降車合図装置をブザー式からメモリー式に改造
昭和44年	ワンマン用料金箱を富士式からネプチューン式に取替え。80両に設置
昭和45年	ワンマン車全車にNEC自動釣銭器付料金箱を設置
昭和46年	ワンマン車75両を仕様変更し購入 扉位置変更。前・中扉から前・後に タイヤサイズ1000-20を900-20に 客室シートをMT-8型に ワンマン表示器を照明なしに

- ③ ゴムタイルの寸法、色、張り方
- ④ シートの寸法
- ⑤ 前向きシートへの折りたたみ補助席設置
- ⑥ 前向きシートの番号張り付け

- ⑦ 車掌席の寸法
- ⑧ 前向型車掌席の構造
- ⑨ ベンチレーターの数
- ⑩ 窓の構造



全国初のマイクロバス登場（舞子ゴルフ場）

- ⑪ H枠の間隔とHボードの構造
- ⑫ 方向幕幅の寸法
- ⑬ 信号用赤旗の設置
- ⑭ 霧除灯、後退灯の設置
- ⑮ 経由幕と巻取器の設備

昭和28年の新車で、アンダーフロアエンジンの観光バスが登場し、車内の床面積が拡大して、定員が65人に増加した。また、様々なデザインを施していた観光バスの色彩統一を図った。純白色とローングリーンの2色に塗り分け、車体前面・後面には神戸市章をアレンジし、車体側面両側には大楠公の旗印にちなんで水の流れをデザインした。

■ ボンネットバスから箱型バスへ

日本の自動車産業の発展に応じて、バス車両も様々な改良、意匠の変更がなされていった。昭和32（1957）年頃になると全国的に箱形ボディのバスが、それまでのボンネット型バスにかわって急速に普及し始めた。ボンネット型バスでは床面積の拡大に限界があるのに対して、箱形バスではエンジンを床下中央に配置するアンダーフロアエンジン、または、車体後部に配置するリヤエンジンであるため、床面積を大きくすることができ、座席定員を拡大できたからである。輸送力増強を図りたい神戸市交通局でも、ふそう自動車と日野自動車製バスについては昭和30年式から、いすゞ自動車は昭和32年式

から箱形へ移行した。

バス車両の進歩改良と、各社の販売競争激化とが相まって、車種が多様化しすぎてきたことから、6大都市交通局長会議でバス車体規格統一研究会の発足が議決された。そして、昭和30（1955）年4月、第4回研究会において、市内定期バスに適した「6大都市型バス」構想がまとまった。その後、研究会の組織を全国レベルに発展させ、全国の都市公営交通事業者41団体が参加する公営交通バス規格統一技術委員会が発足し、都市交通の特殊性をバス車体製作に反映させることになった。

127頁の表「バスの車体改良」は昭和30年代から40年代前半の神戸市交通局におけるバス車両改良の編年表である。昭和35（1960）年に作られたワン・ツーマンカーは、ワンマンカーの先駆的なかたちで、乗車口が左側前方にあり、降車口は左中央部に位置するが、乗車口は車掌が同乗するときは閉鎖される。運転手が停留所の案内もこなせるように、テープレコーダーで停留所名を唱呼するようになっており、両替機や釣り銭器、料金箱が備えられていた。

■ ワンマンバスとマイクロバス

ワンマンバスの日本における最初の運行は、昭和26（1951）年の大阪市交通局による阿部野橋－今里間での運行である。車掌の求人難と人件費の圧縮というメリットを求めて、京都市や

名古屋市も試験運行を開始するなど、ワンマンバス化への取組みが各地で行われた。神戸市交通局におけるワンマン化への取組みは遅れ、三宮駅前と第八突堤を結ぶ29系統（3.04km）と神戸駅前と湊川公園を結ぶ26系統（1.5km）について昭和35（1960）年12月15日にワンマンバス化を開始した。両系統とも距離が短く、運転区間の道幅が広く、坂や急カーブがないことなど車掌が不在でも問題がないこと、両系統とも起点と終点で乗降する乗客が大半を占め、途中の停留所で降りる人が少ないことが、ワンマンバス化に適していた。しかし、初めての試みだったため、ワンマンバスは1系統3両ずつとし、混雑する時間帯を避けて平日の昼間のみ、休日は終日とするワンマンバスとツーマンバスの混成ダイヤであった。

また、マイクロバスの市バスが昭和35年7月にお目見えした。国鉄舞子駅前から舞子ゴルフ場へ至る54系統は、乗用車が通るのがやっとなという狭い道を舞子小学校前－奥の池－多聞－舞子ゴルフ場へと走っていく路線である。このマイクロバスは車体の長さが5,120mm、幅は1,870mm、定員は18人という可愛らしい姿で人気を呼んだ。

第7節 観光バス事業の発展

■観光バスの再開

昭和23（1948）年に最初は外国人専用で再開され、続いて貸切バスによる営業で認可された観光バス事業であるが、同25（1950）年頃になると市民の生活も落ち着いてきて、レジャーを楽しむ余裕が出てきた。神戸市交通局においてもバス事業運営が軌道に乗ってきたこともあ

り、六甲山登山バスを定期運行して市民のニーズにこたえることを計画し、昭和25年に開催された神戸博に出品されたディーゼルバス（ろっこう号）と35人乗りのガソリン車「あさま号」を購入して観光用車両を確保し、観光バスガイドの養成を行うなど準備を開始した。

そして、昭和26（1951）年7月7日には市民を対象とした六甲山納涼観光バスを運行し、同月10日からは表六甲納涼バス、9月9日からは六甲有馬回遊観光バスの運行を開始した。納涼バスは夕方に出発して3～4時間、六甲山頂や有馬など涼しい場所をドライブするコースで、ビールが1本ついていた。六甲有馬回遊観光バスは朝9時出発で、途中、有馬温泉で3時間滞在して、夕方6時に帰着するコースであった。

定期観光バスも同年11月3日から、戦争で中断して以来11年ぶりに再開した。観光バスのルートは次のとおりであった。

神戸駅前（9時30分）－三宮駅前－税関構内－六甲ケーブル下－ケーブルカーで山上往復－王子公園－市立美術館（池長美術館）－海洋气象台－閔帝廟－須磨浦公園（観光ハウスで昼食）－舞子公園－清盛塚－中央市場－湊川公園－中突堤－元町3丁目－徒歩で大丸デパート－生田神社－三宮駅前－神戸駅前（16時10分）

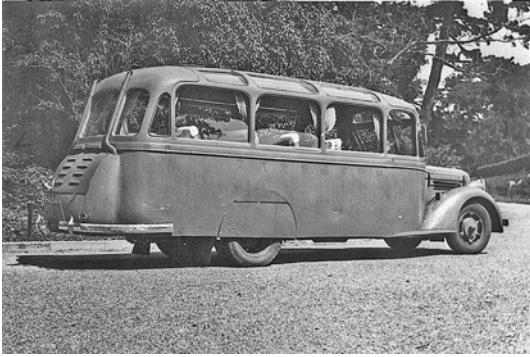
これら観光バス用には、ディーゼル・エンジンを搭載したデラックス車両が用いられた。最初に作られた「まいこ」「すま」と名付けられたバスに続いて、多くの新型バスが観光専用で購入された。それらのバスも神戸市内の地名にちなんだ名前がつけられていた。そのいくつかを上げると、「いくた」「なだ」「ぬのびき」「ひよどり」「すわやま」「くすのき」「しおや」「みかげ」などで、車体の塗装もデザイン性のある美しいものであった。



技術陣が総力を傾けて完成した市営観光バス第1号車「むご号」



西ドイツ製ネオプラン観光バス「スカイライナー」N122/3



ガンリン規制で木炭ガマを積んだ観光バス（昭和14（1939）年）



市内定期観光車「かざみどり号」いすゞP-LV719N 平成2年式



新しいボディデザインで登場した日野「くすのき号」



市内観光車「こうべ号」三菱MS726N 平成4年式



日野箱型観光バス「いそなれ号」昭和28年式



最終導入観光バス「むらさめ号」三菱MS822P 平成9年式

■人気を集めた企画ツアー

昭和26（1951）年夏の夜間納涼ビール付バスが人気を博したことから、翌27（1952）年の新年早々、神戸市交通局は新企画のツアーを発表した。それは、出発当日まで行き先が秘密という「ミステリーツアー」の企画である。敗戦から5年が経過し、復興途上にあっただけとはいえず、まだ戦争の爪痕が残っていた時代、このユニークな企画は空前の人気を呼び、申込者が殺到した。人気の高さに意を強くした神戸市交通局は、毎月第1日曜日に定期的にミステリーツアーを運行するようになった。また、納涼バスも昭和27年度は、午後5時に出発する表六甲ドライブの「ロマンスバス」、バスと六甲ケーブルでの眺めをセットした「ビールバス」が企画され、「ビールバス」は六甲山頂で飲む一杯のビールが好評を博した。昭和28（1953）年2月1日からは、毎日曜日と祝日に会員制の貸切バス「サンデーツアー」を開始した。

昭和27年4月に神戸市交通局の観光バス事業の区域拡大が認可されたことで行き先もぐっと遠方へと拡大した。奈良、京都、宇治など、近畿圏の数多ある観光スポットへの手頃なドライブ旅行ができるとあって、大変な人気を集めた。続いて昭和28年には、貸切バス事業区域に関する法改正により、神戸市・明石市・芦屋市・西宮市・武庫郡の範囲から出発または帰着する旅客はどこへ輸送しても良いことになり、貸切バスを利用して神戸周辺から遠隔地への宿泊旅行も可能になった。

事業区域の拡大に続いて、翌29（1954）年9月13日、民営交通機関との連絡運輸協定が認可され、観光客が旅行取扱業者に予約する段階で、市営観光バスと私鉄との連絡船車券発売が可能になった。この協定により、淡路交通、京阪神急行電鉄、阪神電気鉄道、山陽電気鉄道、六甲越有馬鉄道、摩耶鋼索鉄道、関西汽船、播淡連

絡汽船の8社に連絡してツアー運行ができるようになり、九州や四国、淡路島からの旅行者にも便利に市内観光バスを利用してもらえるようになった。

また、同じく昭和29年には、一周6時間半だった市内定期観光バスが午前・午後の2コースに分割され、昭和31（1956）年には、乗合バスと同様に、途中の立ち寄り観光スポットのどこからでも乗車できる形式に変更された。この乗客にとって自由度の高い運行方式の採用と同時に、市内観光バスは毎日同一コースを運行する、乗合バス事業の一部として経営することとなった。この乗合バス方式の市内観光バスは昭和32（1957）年6月に免許を得て、平成12（2000）年3月31日の運行終了まで、同じ体制で継続された。

神戸市における外国人向けの観光バス運行は、日本人向けに先んじて開始されたが、政府も昭和32年に外国人観光客の誘致促進のため、全国の主要観光地に外国人観光客専用貸切バス配置を計画し、神戸市にも1両の割当てがあった。神戸市交通局は、従来の車両よりも一回り大きい36人乗りの特別設計の豪華車両「KOBE号」を導入した。「KOBE号」は外国人観光客の予約がないときは日本人を乗せて運行した。

昭和20年代末になると、神戸市の夜景は“100万ドルの夜景”と称され、摩耶山や六甲山から眺める夜景の美しさが一般に知られるようになった。昭和33（1958）年の7、8月には、納涼しながら本格的に神戸市の夜景を楽しむための「ナイトツアー」が企画され人気を博した。



(昭和30(1955)年7月11日)
奥摩耶ロープウェイ開通式

■奥摩耶ロープウェイ

大正14(1925)年に設置された摩耶山ケーブルは戦争末期、資材徴発のために撤去された。戦後、観光開発のため復活することになり、ケーブルに加えて奥摩耶ロープウェイを架設するための調査が昭和28(1953)年に開始された。この奥摩耶については、神戸市交通局は戦前から着目しており、昭和18(1943)年8月に、交通局特別不動産資金を用いて灘地区の13の村が所有していた奥摩耶山林を買収し、一時は代燃車用の薪や木炭の自給地として利用していた。

占領が終わり、観光バス事業が本格化してきた昭和27(1952)年頃、市営ロープウェイ建設計画が持ち上がった。当初の計画は、摩耶鋼索鉄道株式会社のケーブルカーで海拔450mまで登り、そこから標高690mの奥摩耶八洲嶺(その後、市営奥摩耶遊園地になる。現在は閉園し、摩耶自然観察園になっている)に至る間をロープウェイで結ぶというものであった。

索道の形式はゴンドラを1条の支索に懸垂し、2条の曳索で引き上げ、ゴンドラの後尾に2条の尾索を設けて常にこれを平衡に保つ、交走3線式を採用し、2条の曳索を常に等張力で働かせるために差動装置を設けた。また、ロープウェイは輸送人数に限られることから、乗客の集中する日曜・祝日、夏期に予測される輸送人数を円滑輸送できることを主眼に検討を加え

た結果、25人の定員、運転速度を毎秒3.6mとした。当時としては許容される最大の規模能力を有するロープウェイで、1時間あたり最高片道250人の輸送力を持っていた。

奥摩耶ロープウェイ建設計画案は昭和29(1954)年3月の市会に上程され、可決された。着工は同年12月のことで、翌30(1955)年7月11日に無事開通式が行われた。ロープウェイは開業当初から大人気で、8月だけで18万人の人が利用した。

摩耶山上には奥摩耶遊園や神戸市営国民宿舎(現オテルド摩耶)、展望台(掬星台)などが設けられ、アクセスの良い山の観光地として賑わったが、ロープウェイは昭和52(1977)年、



海拔約700mを眺望するロープウェイ



着工直前の須磨水族館建設予定地



開館当初の須磨水族館（昭和32（1957）年5月10日）

摩耶ケーブルとともに神戸市都市整備公社（現一般財団法人神戸すまいまちづくり公社）に移管された。昭和30年から同52年までの22年間の総乗客数は623万人にのぼった。

その後、阪神・淡路大震災で被災し、しばらく休止していたが平成13（2001）年に再開、現在も手軽に行ける観光地として来訪者が多く、特に有名な夜景スポットでもあるため、夜間の利用も多い。

■ 須磨水族館の開設

昭和30（1955）年3月の市会に交通局の新規事業として須磨海浜公園内に水族館を建設する計画が上程された。当時は、団塊の世代が小学校に入学しようとする時期であり、多くの家族連れ来館者が期待された。また、阪急電鉄（当時は箕面有馬電気軌道）が宝塚に遊園地や少女歌劇を設けて、沿線の通勤客とは逆方向へ向かう乗客を増やし効率的に電鉄経営を進めようとしたのと同じ手法で、市電・市バスの利用客を増やすことも期待された。神戸市としては、須磨海浜公園の整備を市当局が行うには財政的に難しいことから、昭和28（1953）年以来、黒字を増やしている交通局の資金をあてにした側面もあった。

水族館建設計画は、すぐに可決され、昭和32（1957）年5月10日に開館した。当初の1日平均の入場者数は6,711人で、設備の良さ、魚種の

豊富さから東洋一の水族館と呼ばれた。しかし、昭和43（1968）年4月、交通事業財政再建計画に基づいて、須磨水族館は交通局の手を離れ、市経済局の所管となった。

第8節 公営電気復元運動 — 電気事業を再び市営に

■ 電気事業復元対策委員会

神戸市交通局は、かつては電気局という名称で、電気事業と軌道事業を経営し、電気事業の高い収益性が軌道事業の強い支えとなって経営の実を上げてきた。しかし、昭和13（1938）年、戦争のための電力国家管理が決定され、神戸市の発電事業は国策会社、日本発送電に譲渡された。続く昭和17（1942）年には、配電事業が関西配電株式会社へ譲渡されて電気事業のすべてを失い、神戸市電気局は神戸市交通局と改称することになった。

敗戦を経て、戦争遂行の名の下に強制的に統合した電力国家管理の根拠が消失したこと、配電事業は市民生活に密着しているため公益事業として自治体が経営することが適切であるとの考えから、電力事業を元のかたちに戻そうとい

う運動が始められた。昭和21（1946）年2月に東京都議会が配電事業の公営移管を求める決議をしたことをきっかけに、京都や仙台でも同様の決議があり、神戸市でも同年5月、市会に「電気事業復元対策委員会」を設置して、電力復元運動を推進することになった。そして、同年7月16日、「電気事業復元ニ関スル意見書」を議決して政府・国会に送付した。

同意見書には、①神戸市の電気事業が公営企業として常に公益優先で公正に運営され市の発展に寄与してきたこと、②電気事業統合の当初の目的を再検討すべきこと、③政府は電気事業を地方自治体の経営に移し、都市財政の確立、都市復興計画の円満迅速な遂行を図って市民の福祉増進に役立てるべきであるといった見解が表明されていた。

電力復元運動は、かつて公営電気事業を運営していた自治体を中心に全国に広がり、統一的な組織運動へと発展していった。そして、昭和21年11月、東京、京都、大阪、横浜、神戸、仙台の6都市が「6大都市議会配電事業都市移管に関する協議会」を設置、翌22（1947）年12月には、これら6都市に金沢、静岡、酒田、都城の4市が加わって、10都市で「配電事業都市移管期成連絡委員会」を結成し、公営移管をめざして同一歩調をとることになった。

■ 電力事業再編成案

GHQは、日本の非軍事化を徹底するため民主化を進め、経済政策としては財閥解体や独占禁止法制定、独占・寡占企業の整理を目的とする過度経済力集中排除法（集排法）を制定し、昭和22（1947）年、日本発送電株式会社と9つの配電会社を集排法の対象とした。

当時、電気事業の再編をめぐるのは、①日本発送電が打ち出した全国の発・送・配電を一社で運営し、民間委員会の諮問を受けるかたちは取るが、実質的に国家管理を強化する案、②9

配電会社が主張する地区別会社を設立して、各社に地区内の発・送・配電を一貫して経営させようという案が出された。また、労働界などからは、電気事業国営案が推奨された。

様々な案が出てくるなか、政府は昭和23（1948）年4月に「電気事業民主化委員会」を設置し、電気事業再編成の基本方針と具体案を諮問した。半年後の同年10月に政府に提出された答申案は、北海道と四国に発・送・配電を一貫して行う会社を設立するが、そのほかは現状のままにするという実質的に日本発送電社を温存しようとするものだったが、これは、GHQの了解を得ることができなかった。折しも、芦田内閣が昭和電工事件で総辞職したことで電力事業再編成の行方は混迷を深め、問題は振り出しに戻ってしまった。

そうしたなか、今までとは違う動きが起きてきた。それは、同年4月に、10都市の電気事業復元を求める活動に呼応して、新たに電気事業の公営化を求める1都1道25県が「配電事業全国都道府県営期成同盟会」を結成したことで、同会は配電事業都市移管期成連絡委員会と合流し、昭和24（1949）年5月に「配電事業公営期成同盟会」を発足させた。配電事業公営期成同盟会が強く訴えていたのは、①現在の配電会社は利用者のためではなく戦争のためにできたものである ②電気は公共財であり私営ではなく公営にすべきだ ③発電送電は全国一本化が望ましいが配電は公平有効に電力の小売りを行える府県営か都市営が最適という3点であった。公営にした場合、料金値下げや設備の改良など利用者本位の民主的な経営ができるといったメリットがあったとした。

しかし、こうした全国自治体の動きに対して、GHQは突然、「日本発送電分割とそれに伴う配電事業統合の基本方針（7ブロック案）」を発表し、各関係方面に大きな衝撃を与えた。7ブロック案とは、日本発送電社を7つに区分して、

7つのブロックに発・送・配電を一貫して行う会社を設立しようというもので、配電事業公営期成同盟会の考えとは大きく隔たるものだった。

■ ポツダム勅令で潰えた配電事業公営化

GHQの7ブロック案を受けて、政府は、昭和24(1949)年11月、5人の委員からなる「電気事業再編成審議会」(会長は「電力の鬼」といわれた松永安左エ門)を設置し、さきの電気事業民主化委員会に続いて、再度、電気事業再編成に関する基本方針を諮問した。

同審議会は昭和25(1950)年2月に答申書を提出したが、委員の意見が一致しなかったため多数意見として「電力融通会社案(三鬼隆委員案)」—9ブロックに分割・民営化し、日本発送電社の施設の6割を移管。残り4割を国営の融通会社が調製するもの—、参考意見として「9分割私案(松永会長案)」—全国を9ブロックに分けて発・送・配電事業を一貫して行う会社を設立するもの—が両論併記の形で提出された。

GHQは三鬼案には強硬に反対、松永案は不十分だとした。そして政府は松永案を受け入れて、難色を示すGHQを説得し、第7回国会に電気事業再編成法案と公益事業両法案を提出した。しかし、電気事業国営論に立つ野党の社会党は反対(全国の発電送電事業を行う日本発送電には戦後、電産労組という全国組織を持つ強力な労働組合が設立されており、分割案が電産の解体につながることも反対の一因であった)、与党内にも公営復元の立場から政府原案に反対する議員も少なくなく、第7回国会は荒れ、ついに審議未了、廃案になってしまった。

続く第8回臨時国会において電気事業再編成に関する法案の提出が見合わされたことにGHQは強い不満を示し、これが進捗しない限り、電源開発資金の融資を停止するとの通告をしてきた。この通告を受けて急きょ政府は局面打開のため、公営復元を正式に採り入れた電気

事業再編成要綱を閣議決定し、昭和25年11月21日開会の第9回臨時国会に関係法案を提出した。ところが、その翌日の11月22日、GHQ最高司令官マッカーサーは吉田首相に、第7回国会に提出した松永案を基本とした電気事業再編を早期実現するよう書簡をもって要請してきた。

占領下、マッカーサーの「要請」は命令に等しかったことに加えて、国民が電力不足に苦しんでいるさなか、電源開発資金の融資停止を甘受するのは困難であった。政府は同月24日、電気事業再編成令と公益事業令の2政令(いわゆるポツダム勅令)を公布し、12月15日に施行した。翌26(1951)年5月、日本発送電社と9社の配電会社は解体し、発・送・配電を一貫経営する9地区電力会社がそれぞれ発足した。近畿地区では関西電力が誕生した。

昭和21(1946)年から神戸市をはじめとする、かつて電気事業を経営していた自治体や、配電事業公営化を目指した全国の自治体がねばり強く続けてきた公営復元運動は、実現寸前の所まで行きながら、この「ポツダム勅令」によりあえなく挫折したのだった。

■ 占領終結後の公営復元運動

「ポツダム勅令」で電力事業の公営復元実現への道は閉ざされたかのようにであったが、昭和27(1952)年4月のサンフランシスコ講和条約発効で占領が終了し、主権が回復されたことで、占領下に公布施行されたポツダム勅令がすべて失効するという新たな事態に直面し、再度、公営復元問題が政治の舞台に登場するようになった。一旦は公営復元が否定されたが、政府与党の自由党内にも公営復元に賛意を表する議員がおり、議員立法として「電気設備等の復元に関する法律案」を作成し、第14回国会へ提出することを決定した。

一連の動きは公営復元を願う自治体にとって希望を持たせるものだったが、それもつかの間



公営電気復元運動の解決策として昭和38（1963）年10月に完成した相楽園会館



公営電気復元運動の解決策として昭和40（1965）年10月に完成した市立中央体育館

のことで、政府は昭和27年8月28日、突然、抜き打ち解散に打って出て、電力事業の公営復元をめざす法案は審議未了となってしまった。

その後も公営復元法案は政治日程に上り、電気事業法の制定問題とからんで議論が展開されていったが、政局の混迷や、会社側の強力な阻止運動で、進捗することがなかった。

■ 自主的な“解決”へ

水資源の豊富な宮崎県では、開発事業の一環として県が建設した2つの発電所の公営復元を求めて九州電力に対して強力な運動を展開していた。両者の調整を図っていたのが、自民党幹事長の三木武吉ら党3役で、昭和32（1957）年5月、彼らは復元について立法措置を通じてではなく、当事者間の話し合いで解決することを提案し、これを突破口に10年以上にもわたる電力復元運動に終止符を打とうとした。

立法措置によって復元が行われれば、事業が細分化されてしまう恐れがあり、それによって電力事業の公共性が失われ、産業発展にも重大な影響が生じるとというのが三木らによる立法措置に依らない解決法で、具体的には、各々の自治体が地域の電力会社と自主的に個別に交渉して金銭による解決を図るものであった。元々、電力復元運動を成功させて独自の財源を確保したいというのが自治体側の思いであった。そして、当時、大部分の自治体が財政難に苦しんで

おり、電力復元の金銭的解決が受け入れられていった。

神戸市も関西電力と自主交渉を行うことになったが、ともに電力復元運動を行ってきた京都市、大阪市と協同で交渉をすることとし、昭和32年10月、京阪神3都市連名で関西電力に対して正式に復元を申し入れ、翌11月から3市議会関係者、同理事者と関西電力首脳部との共同交渉が開始された。交渉は昭和34（1959）年10月まで、4回にわたって行われたが、関西電力側から、復元問題は事業協力のかたちで、各市の事業に対して「資金的協力」によって解決したいとの回答があった。

関西電力の事業協力に対する基本方針は、①電気事業に関係のある事業 ②市民の福祉に寄与するもの ③会社の事業協力が明らかなもの ④分割払いができるものとし、神戸市に対する事業協力を1億9,000万円とした。神戸市側も協力事業を具体的にあげて交渉の早期解決を図ったが、会社側の提示額と神戸市側の要求額との隔たりは大きく、解決の運びには至らなかった。

そこで、神戸市は関西電力が支出する協力金の最終的金額の見通しがつくなら協力事業を2、3点にしぼって提出しても良いとの意思表示を行い、昭和37（1962）年2月、協力事業として総合体育館（建設費4億円）、迎賓館（同2億円）、市庁舎別館（同3億円）の3建設事

業を提示し、協力金の拡大を求めた。

これを受けて関西電力から、総合体育館の建設についてのみ現金と起債で協力したい旨の回答があった。神戸市はさらに迎賓館についても強く要望し、結局、翌38（1963）年9月になって寄付金1億9,000万円、起債の引き受け1億5,500万円、無利子貸付金1億3,000万円、解決寄付金3,000万円、合計5億500万円で合意が成立し、芦原義重関西電力社長と原口忠次郎市長との間で協定書が交わされた。ここで、昭和21（1946）年から続けられてきた電力公営復元運動に終止符が打たれ、解決を見た。神戸市が要望していた電力事業の復元はできなかったが、その見返りに、昭和38年10月に相楽園会館が、翌40（1965）年10月には市立中央体育館が完成した。

第9節 神戸高速鉄道の建設

■戦前の地下鉄建設構想

世界最初の地下鉄は1863年に開業したロンドンの地下鉄である。当時のロンドンの中心部は過密化し、新たに路線を引く場所がなかったため、やむを得ず地下鉄が通されたのである。開通時は蒸気機関車がトンネル内を走っていたが、その後、地下鉄は電化され、都市の過密化という共通の悩みを抱える世界の主要都市にひろがった。日本では東京市において昭和2（1927）年、東京地下鉄道株式会社によって浅草－上野間（現在の東京メトロ銀座線）に開通させたのが最初の地下鉄である。

神戸市においても大正15（1926）年、「神戸地下鉄道株式会社企業目論見書」が作られ、昭和3（1928）年3月31日の市会で「神戸地下鉄

道株式会社敷設案」が市長諮問第6号として上程された。同案によると、同社の発起人は神戸財界の有力者、滝川儀作、金子直吉ら13人、事業費は8,000万円、市内を東西に2本の地下鉄（第1期線は住吉町を起点に都賀村、葺合区、神戸区、湊東区、湊西区、林田区西須磨まで、第2期線は脇浜町を起点に神戸区、湊東区、湊西区を経て林田区西須磨まで）を通す計画であった。市会では15人の委員に調査を付託し、審議がなされ、同年7月4日の市会において報告が出されたが、結果は「支障アリ」であった。その理由は、市電経営に影響が出ること、地下鉄は市営であるべきこと、電力供給統一の見地からも市営にすべきだ、といったことだった。

昭和3年3月9日の市会では、市長諮問第4号として阪神海岸鉄道の敷設申請が審議された。こちらは大阪市東淀川区国次町を起点とし、神戸市葺合区真砂通2丁目を終点とするもので、申請者は阪神海岸鉄道株式会社発起人福沢大四郎ら7人であった。同鉄道の目論見書によると、一般旅客及び貨物の運輸営業が目的で本社設置地は大阪で、神戸市域線についてのみが、諮問の対象であった。3月31日の市会で付託を受けた委員から、こちらは「支障ナシ」との報告がされた。付された条件は、貨物輸送専門にするということで、当時、既に阪神、阪急、国道電車が阪神間を走っており、旅客用の鉄道はいらぬが、貨物用なら将来の発展のために必要だという判断だった。委員会報告は異議なく可決されたが、阪神海岸鉄道は実現に至らなかった。

そして翌昭和4（1929）年、神戸市も市内に乗り入れている私鉄各線の終着駅を有機的に結ぶ交通網の整備を主な課題に調査を開始し、同6年に調査結果を市会に報告しているが、こちらも具体化には至らなかった。

■ 神戸市復興計画と高速鉄道建設

都市計画を策定し、実行するには、既存の道路や建物がない場所ほど容易である。そういう意味では、敗戦直後の状況は千載一遇のチャンスであった。神戸市では敗戦から3か月後の昭和20（1945）年11月、神戸市復興本部を立ち上げ神戸市復興基本計画の策定を急いだ。自宅や店舗の再建を急ぐ市民の復興努力の妨げとならないよう、計画を作らねばならないからである。

策定された「神戸市復興基本計画要綱」は地下鉄建設について次のように書いている。

「国有、市営及び私設鉄道、軌道網を再吟味し、山陽、神有、阪神、阪急各電鉄の連絡及び之等と国鉄各駅の連絡を図ると共に、新たに市内を東西に貫通する地下式高速度電鉄を施設し、東部及び西部の郊外住宅地域と都心部を直結せしむるよう計画するものとす、なお弾丸列車駅は三宮に置くものとす」

この高速鉄道建設方針は検討が加えられて、「神戸高速鉄道建設計画要綱」にまとめられ、

昭和21（1946）年4月26日、市長に答申された。その概要は以下のとおりであった。

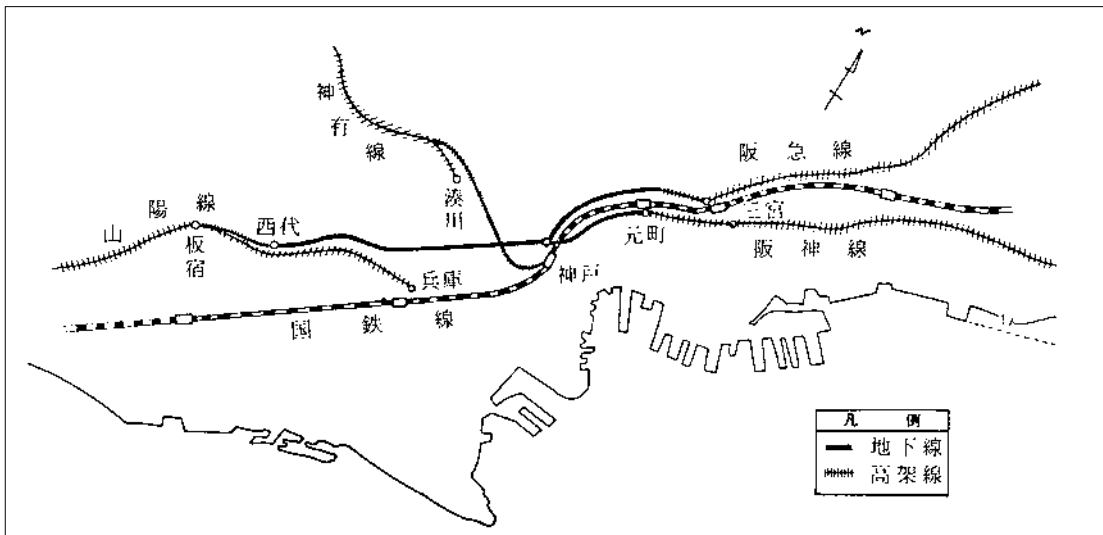
<東西連絡路線>

- ① 東西連絡路線は京阪神急行、阪神、山陽各電鉄を連結する
- ② 東西連絡路線は神戸市中心部、幹線街路下を利用する地下式
- ③ 路線の主要通過地点は、阪神元町終点駅より阪神既設地下道を延長して国鉄北側に出て、一方京阪神急行は阪急三宮の高架線を延長して漸次地下に入り、阪神延長線と合流して神戸総合駅に至る。それより多聞通を西進し、大開通より山陽電鉄路線に沿って西代駅付近で地上に出て山陽電鉄に連絡する

<神有連絡路線>

地勢、勾配及び鉄道との連絡の関係上高架式として、勸業館（現兵庫区役所）東側及び福原町を通り、相生町で左折して省線（JR）神戸駅に連絡する

当初の神戸高速鉄道計画路線図（昭和23年7月14日決定）



前記「復興基本計画要綱」に書かれているとおり、市内には東西に縦断する国鉄と市内に乗り入れている4つの私鉄の起点・終点駅があり、阪神は元町、阪急は三宮、山陽は兵庫、神有（神戸電鉄）は湊川と、ばらばらに分散しているため利用客の連絡に問題を抱えていた。駅が分散していた理由の一つは神戸市の「市是」ともいえるべき、市内交通の市営一元化という「壁」が厚かったことである。この「壁」の存在で、阪神電車が湊川駅まで地下鉄道で連絡するという計画は実現せず（元町が終点となった）、山陽電鉄が企図した神有鉄道湊川駅との接続もできずに終わった。そして、その不便さを市電や市バスが連絡路線を作って補完していたわけである。この「神戸高速鉄道」は市街地を東西に縦断しながら各私鉄の駅を結びつける鉄道をつくる計画であった。

■神戸高速鉄道計画路線決定と神戸高速鉄道委員会の設置

昭和23（1948）年2月に神戸市会は「高速鉄道建設計画要綱」を次のような希望条件を付して可決した。

- ① 従前の各社の特許線は毀棄^{きき}させること
- ② 具体的路線は市民の意思を尊重し、施工は可及的に速やかな実現を期すること
- ③ 高速度鉄道建設及び運営については市もこれに加入して共同経営とすること

そして、同年5月24、25日の両日、神戸市交通局において運輸省大阪鉄道局、兵庫県、神戸市、阪急、阪神、山陽、神有の4私鉄の関係者による神戸高速鉄道協議会が開催され、7月14日に、同協議会は次のような路線大綱を決定した。

東西路線（総延長 8.10km）

- ① 阪急延長線（2.08km）
三宮より高架で北長狭中学（現神戸生田

中学）に至り、地下となって中央幹線道路の山側を通り、花隈、相生町を経て神戸総合駅に至る。

- ② 阪神延長線（1.47km）

阪神元町より中央幹線道路の浜側を通り、相生橋で省線（JR高架）と交差し神戸総合駅に至る。

- ③ 山陽延長線（4.55km）

多聞通、新開地、大開通、長田を地下式で通り、西代で高架となり板宿に至る。

神有連絡線（南北線 1.65km）

高架式で湊川公園東側の土手沿いに福原、相生町を経て省線（JR）神戸駅に至る。

協議会が決定した路線計画は、前掲の神戸市復興委員会の計画案とほぼ同様であったが、阪神がJR線北側で阪急と合流して神戸総合駅に至る案が、相生橋でJR線と交差し直接神戸総合駅に入るように変わり、神有も勸業館から福原を経る案が、湊川公園東側土手沿いに変更されたほか、高架線と地下線の位置が明確になった。

そして、計画実行に向けて、昭和24（1949）年5月18日に、神戸市会、神戸市、4私鉄で構成する「神戸高速度鉄道委員会」が設置された。同委員会では、資金調達、工事計画、高速鉄道の企業形態の在り方などを審議し、同年12月12日付で、東西連絡線の敷設免許申請が行われた。免許申請内容は次のようなものだった。

神戸高速度鉄道(株)起業計画（概要）

1. 発 起 人 原口神戸市長ほか8名
2. 資 本 金 8億円
3. 事業資金 25億4,000万円
(キロあたり建設費約3億円)
4. 営業収入 旅 客 数 1日 19万4,400人
収入合計 1日 78万274円

5. 起業理由 神戸市と4私鉄が共同で高速度鉄道を建設し、市内交通の整備連絡を図るとともに、東西郊外電鉄の直結によって京阪神明姫間輸送力をさらに増大するため（抄）

東西連絡線の敷設許可は昭和27（1952）年1月22日に出された。神戸市は昭和25（1950）年度予算が50万円、翌26（1951）年度は80万円の調査費が予算化されたが、会社設立の運びにはなかなか至らなかった。

■ 市会で表明された懸念

敷設許可が出て3年が経過した昭和30（1955）年3月の市会において、予算が計上されていても一向に実現に至らない高速度鉄道の現状を難じ、退職した人の失業対策事業として維持されるのは遺憾なことで、作れないなら早急に解散すべきだとの質問が出された。原口忠次郎市長は、50億円が必要なので時間を要する、兵庫県知事にも発起人になってもらい、京都・大阪へも呼びかけているので、議会にも協力してもらいたいとの答弁を行った。

そして、翌昭和31（1956）年3月2日の市議会において「出資の件」ほか2件が上程され「高速度鉄道事業は神戸市多年の懸案である郊外電鉄を直結するもので、市民の利便はもとより神戸市将来の発展の根幹をなすものなので、事業経営に参加し事業の促進を図るとともに、他方公共の利益を確保したい」との説明がされた。

同議案では、神戸市の出資額は1,000万円、昭和34（1959）年度までに第1期資本金8億円のうち2億円を分担支出することになっていた。会社の事業費総額は52億9,200万円、資金調達内訳は、資本金が10億円、社債5億5,000万円、借入金36億5,000万円、事業収入9,200万円であった。

市の出資をめぐる議会は紛糾した。「市バスや市電が発達した今日、事業の必然性は低く、しかも多額の財政赤字を抱えているのだから高速度事業の実施は時期尚早だ」、「戦前の民鉄市内乗入れの際は会社より市へ寄付があったのに何故今回は多額の資金を出すのか」、「高速度鉄道が完成すると市電・市バスの経営に悪影響が出るのではないか」、「市内の交通は市営とすると言う“市是”に違反している」といった意見が議員から出された。

こうした意見に対して、原口市長は、「市独自で行うのが理想だが高速度鉄道の株式を市が所有することで公企業の性質を持たせる」、「出資により4私鉄と同等の発言力を持つ」、「市電への影響はあるだろうが交通事業は公共事業であって交通局が減収となっても市民の利便性が向上するなら敢えてやるべきだと考える」と答えた。

その後も議論は続き、同じ年の8月には市会議員30人で構成する高速度鉄道特別委員会が設置され、①構想の検討 ②資金関係 ③市への利害関係 ④損益関係 ⑤建設費関係 ⑥公営民営の可否について審議が重ねられた。次いで同年10月には市当局に高速度委員会が設けられ、関係部局の連絡調整を図り、各機能を結集する体制が整えられた。

問題とされたのは以下のようなことであった。

- (1) 経営主体方式については官民合弁の株式会社であるが将来的には市営化が最適。私鉄との共同経営は困難ではないか。
- (2) 事業計画において乗客人数の予測を立てているが、現在、国鉄が複々線化と電化をすすめており、これに並行する高速度鉄道は相当の影響があるのではないか。経営が成り立つか懸念され、果たして高速度交通機関の要請度が高いといえるかどうか疑問だ。
- (3) 市営交通事業への影響は避けられない。最悪1日7万人減との予想があり減収は年3億

円になる。市営事業の犠牲によって会社経営が成り立つというなら、市行政の総合的發展とは言い難く、さらなる調査を要す。

- (4) 資金計画について、市と私鉄以外からの4億円の出資金の引き受け手は見つまっているのか。工事資金として40億近く借り入れる計画だが金融機関からは未承認である。会社設立後に誤算が生じた場合、市にしわよせがかかるのではないかと懸念される。
- (5) 湊川線は、計画では高架式とされているが、高架にすると市街地を分断するので地下方式にすべきだ。高架式としているのは、神戸電鉄が将来、国鉄との相互乗入れを意図しているからではないか。

以上のような意見のほかにも「交通が便利になれば買い物客などは神戸を素通りして大阪へ行ってしまい、客を取られてしまう」、「阪急、阪神のいずれかと山陽電鉄を結び、事業成績を見たらうえ、後の計画を考えたかどうか」などの声があり、また湊川線については「周辺の商店街を衰退させる」として地元の強力な反対運動も起こり、計画推進を困難なものにした。

こうしたなか、昭和32（1957）年7月に、特別委員会の全メンバーが辞任し、同日、議長があらためて新委員を指名で決定し、特別委員会審議が続けられた。そして、同年11月28日に開催された公聴会において賛否両論が3時間半にわたって述べられたが、学識経験者は7人全員が賛成、市民代表15人のうち賛成7人、反対8人であった。しかし、反対8人のうち6人は湊川高架線への反対であり、計画自体に対する反対は2人だけであった。

特別委員会の審議はその後も継続され、昭和33（1958）年2月19日、事業の実施にあたって、重要事項については市会に設置する高速度鉄道対策委員会の意見を聴くこと、湊川線については工事計画をさらに検討し、適当な機会に市会に提示することなど9項目にわたる条件を付け

て出資案を承認することになった。特別委員会設置から3年余りの歳月が経過していた。そして3月1日の市会本会議に「出資の件」ほか関連議案が上程されて満場一致で可決され、同年10月2日、神戸高速鉄道株式会社が設立された。

■湊川線（南北線）高架問題

反対運動が強かった神有連絡線（神戸電鉄延長線）は、当初計画では神戸電鉄湊川駅とJR神戸駅を高架で連絡する案だったが、市街地を2分して将来の發展を阻害する、地元商店街が衰退するなどの反対があったことは前述のとおりである。昭和36（1961）年2月、神戸電鉄から、地下方式によって三角公園付近で東西線とT字型に接続するとの提案があり、検討することが了解された。しかし、用地問題と、同38（1963）年に国鉄（JR）側がホームによって連結することに難色を示してきたことから、東西線との同時開通が難しい見通しとなった。

そこで、神戸市関係者と4電鉄の役員で構成する連絡役員会で協議し、高速度鉄道新開地駅へ地下でT字型に接続する案にルート変更案をまとめ、昭和38年12月16日の市会に計画変更の審議を申し入れた。新たなルートへの変更理由は以下のようなものだった。

- ① 高架で乗り入れて地下ホームへ乗り換えるよりも地下ホームから乗り換える方が便利である
- ② 湊川－新開地間は距離が短く工費も高架方式の半額である
- ③ 東西線との同時開通ができる
- ④ 高架案は用地買収に時間がかかって政府資金借入の機会を失いかねず、しかも国鉄との連絡ができなければ効果は半減する

市会高速鉄道対策委員会は、以上のような理由のほか、当時、北神地区に住宅団地が相次いで建設されて開発が進んでおり、神戸電鉄との連絡の重要性が高まっていることを考慮し、同



神戸高速鉄道建設予定線として拡張された多聞通付近の都市計画道路。駐留軍ウエストキャンプの跡地だった

39（1964）年5月20日、上記変更案を正式に承認した。これで神有鉄道連絡線（南北線）の実現見通しが立ち、昭和36年12月に関係者間の調印が済んでいた東西連絡線に次いで、同41（1966）年に調印がされた。また、阪急、阪神両電鉄の特急電車が山陽電鉄の須磨浦公園駅まで、山陽電鉄の特急電車が阪急の六甲駅、阪神の大石駅まで乗り入れて、乗客の利便を図ることも決められた。

■ 昭和42年水害と神戸高速鉄道の完成

計画案が出されてから16年後、会社設立から4年後の、昭和37（1962）年3月5日、兵庫区の大開小学校前の工事予定地で原口市長をはじめ関係者が出席して起工式が行われ、同年8月に東西線の建設が開始された。

工事の進捗に伴い、市電の軌道切替え、電車線、信号線の移設などが行われ、昭和43（1968）年4月の開業をめざして80%近くの工事が完了していた同42（1967）年7月9日、市内だけで79人の死者を出した集中豪雨に襲われた。市電・市バスの被害は軽微であったが、高速鉄道の駅や機械設備などに多くの被害が出た。20か所で雨水の流入が起こり、神戸駅、西元町駅で

は中2階天井まで、高所にある長田駅ではホームの上まで浸水し、復旧工事に1か月を要し、損害額は3億円に達した。まだ送配電線信号機材などの大部分を設置していなかったのが不幸中の幸いであった。

高速鉄道では、鉄砲水の恐ろしさを教訓に当初の計画に手直しを加え、阪神境界の元町駅西端に鋼製防水ゲート、山陽境界に角落（かくおとし。両側の柱に溝を刻んで角材をはめ込み堰にするもの）、各出入口に角落または防水パネル、歩道に面する出入口のかさ上げ、歩道部通気口の浸水防止蓋の取付けなど、浸水対策に万全を期した。

そして昭和43年4月7日、計画立案から23年、会社設立から10年、着工してから7年の歳月を経て、日本初の「電車を持たない鉄道」（路線が地下なのでトンネル会社とも言われた）が誕生した。総工費は当初予算を大きく上回って160億円となった。開通式典において神戸高速鉄道社長であった原口前神戸市長は「高速鉄道の竣工開通は……100年の後までも大きな恵沢をもたらすもの」と述べた。高速鉄道の開通で、各私鉄の乗換えの利便性が大きく向上することとなった。

第6章

市電廃止と市営地下鉄計画

第1節

経済高度成長下における都市公共交通の不振

■ 高度成長経済下の神戸市と市電・市バス

昭和27（1952）年10月に施行された地方公営企業法により、地方公共団体の経営になる交通事業や水道事業が新しく地方公営企業として発足することになった。神戸市交通局は、地方公営企業として市一般財政から切り離して企業会計制度による独立採算をとるようになり、効率的運営に努力することになった。神戸市交通局は、車両の改良やバス路線網の拡張を行うほか、奥摩耶ロープウェーや須磨水族館など観光事業も手掛け増収を図った。

市電・市バスの収入も、111頁の表「市電・市バスの収支」のとおり、大幅値上げた昭和28（1953）年以降、同34（1959）年までは黒字を出していることがわかる。しかし、子細に見ると、昭和32（1957）年には収益が前年度から半減、翌33（1958）年、34年も、黒字は確保しているものの、黒字幅が減少し続けている。そして、昭和30（1955）年からは市バスの収益が市電を上回るようになってきた。

敗戦から10年が経過した昭和30年、国際収支が大幅に改善し、それ以降、全国で神武景気、



戦後13年ぶりに復活した市電女子車掌

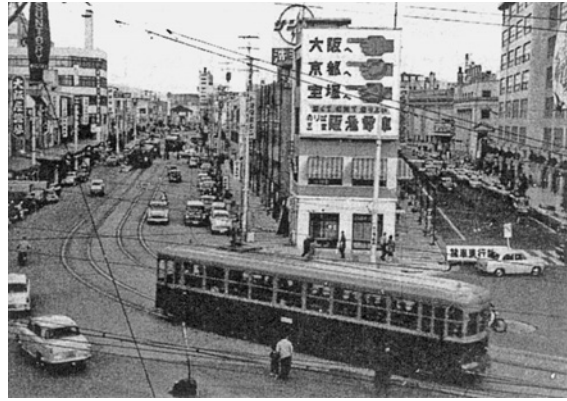
伊弉諾景気いざなぎなどと言われた好景気が続いた。神戸経済は、造船、鉄鋼などのいわゆる重厚長大産業に牽引され、時代とともに順調に成長したものの、総生産の伸びは全国平均以上とはならなかった。それは、工業用地の不足や零細な下請け企業が多いこと、経済的に東京・大阪・名古屋などの広域中心都市への集中が著しくなったことなどが理由であった。住宅開発が進んで急増の一途をたどっていた人口も、昭和35（1960）年以降、その伸びが鈍っていた。開港以来、他に類を見ないほどの発展を続けてきた神戸市であったが、日本中が経済の高度成長に沸くなか、新たな道への模索を始めなければならなかった。

■ 都市公共交通の収支悪化

昭和34（1959）年まで黒字が続いていた市電・



狭い道路にひしめく自動車
が市電をおびやかす



自動車混雑を避けて
軌道移設も行われた

市バス事業は、同35（1960）年から赤字に転落する。これは神戸市に特有の現象ではなく、好景気に沸く世間一般とは対照的に、全国の公共交通が「お先真っ暗」という状態になっていた。その原因の一つは、戦後、急速に進んだ人口の都市集中である。神戸市においても、昭和20（1945）年11月には37万8,592人まで落ち込んでいた人口が、昭和25（1950）年10月の国勢調査では80万4,501人に増加し、昭和31（1956）年には戦前の最高記録である昭和16（1941）年の人口である100万人を超え、同35年には111万3,977人と増加の一途をたどった。

人口集中の度合いは、公共交通を経営する東京や大阪、名古屋などの大都市において著しく、様々な問題が生じていた。都市中心部の住宅は次々に事業所へと変わり、郊外に住宅地がどんどん広がって、中心部の人口減、周辺部の人口増、いわゆるドーナツ化現象が起きた。かつては通勤通学にさほど時間がかからない近距離の移動であったものが、遠距離の移動にかわり、朝夕の通勤通学時間帯には大変な混雑が発生した。

乗客が増加すれば収入が増加すると思われるが、こうした変化は、公共交通にとって経営効率を落とすものだった。ラッシュアワーに対応するためには車両数や乗務員数、駅務員数を増やし、駅の設備の拡張などが必要になるが、乗客は朝夕の通勤通学の時間帯に集中するので、

いわゆる「片道輸送」が生じるうえに、昼間の時間帯は乗客が少なく、経費がかかるわりには運賃収入はあがらない。また、職域と住宅地、学校と住宅地との距離が遠くなったことは、車両の回転率を低下させ、経営上の負担となった。

■交通渋滞に巻き込まれる市電・市バス

戦後、急速にモータリゼーションが進み、昭和20（1945）年には全国で4,351両にすぎなかった自動車保有台数は、昭和35（1960）年には340万3,768両を数え、15年間で23倍にもなった。神戸市においても同様に、昭和24（1949）年に3,853両であったものが、同35年には5万4,668両と14倍になった。もともと、当時の自動車は、トラックや商用車、タクシーなどがほとんどであった。

しかし、自動車の増加に見合う道路整備は非常に立ち遅れており、国道と府県道の総延長は昭和35年までの10年間で、13万2,000kmから14万7,000kmに増えただけであった。しかも有効幅員が5.5m以上の道路の延長キロ数は7,500kmにすぎず、4tトラックが通れる道路は全道路の60%、小型四輪のすれちがいができない道路が65%もあったうえ、舗装率はわずかに4%だった。

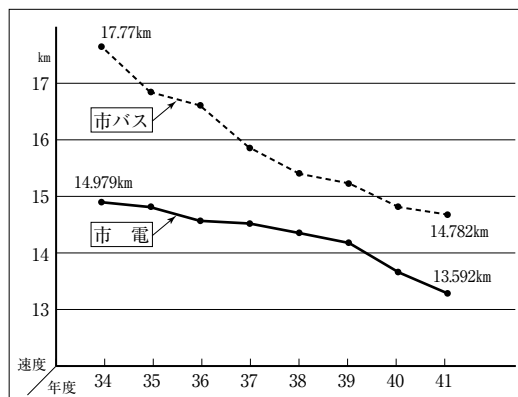
神戸市の交通の中心である三宮交差点における自動車の1日あたりの交通量も、昭和31（1956）年には3万4,682両だったのが同35年には5万

2,023両と1.5倍に増加し、道路の容量を超えた。翌36（1961）年に磯上線が整備されて、海岸通－税関線－三宮交差点－阪神国道の車の流れが、海岸通－磯上線－阪神国道に転換したため、昭和37（1962）年には、ようやく1日の通行量が3万8,091両に減り、交通整理の限界ぎりぎりでは落ち着いたという状況であった。

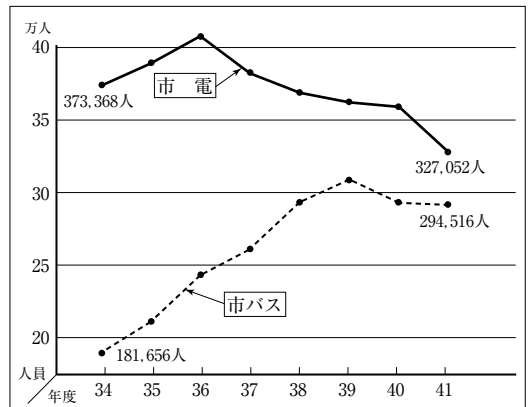
自動車の交通量が限界に達すると、神戸市内では東西方向の主要交通がマヒして渋滞が起きる。県警本部の昭和38（1963）年度の調査によれば、神戸市内では東西幹線である国道2号線の渋滞が全体の73%を占め、市道は13%であった。また、都市計画局が実施した昭和37年と38年の交通量調査によれば、市内の交通渋滞は、浜手幹線の兵庫区西出町交差点付近で300mまでが540回、500mまでが396回、500m以上が22回となっており、また、鈴蘭台の宅地化などによって兵庫区平野交差点から天王谷付近では300mまでの渋滞が183回、500mまでが62回、500m以上が14回であった。このような路面交通の混雑と渋滞は常態化し、市周辺部から中心部へ向かう主要な道路は特に朝夕、非常に混雑し渋滞した。

混雑と渋滞は幹線道路だけでなく、市中心部では狭い道路を自動車が走りまわり、当時は駐車場も整備されていなかったため、路上駐車する車両が交通を阻害した。こうした自動車の急

市電・市バス表定速度（途中停留所時分を含めた速度）



市電・市バス乗客数（1日平均）



増によってもたらされた道路混雑により、市電と市バスは大きな影響を受け、交通渋滞に巻き込まれて運行速度が年々低下していった。

こうして定期運行が阻まれたことで、時間のかかる市電や市バスに乗客は見切りを付け始め、ほかの交通機関への乗換えが進んだ。

■市電の受難

昭和33（1958）年度の決算を審議する昭和34（1959）年7月15日の市会で、吉田清交通局長は、「電車事業の経営不振は神戸市だけでなく、6大都市とも数年前から非常に苦境に陥っている。昭和32（1957）年まで黒字であったのは神戸、京都2市、……33年度は京都がようやく収支を償った程度で、あとの5市は全部赤字だった。それをバス事業の黒字でカバーしているというのが6大都市の現状だ」と市営交通事業の財政悪化が神戸市だけでなく、全国で進んでいることを述べた。

この年の4月1日から公安委員会で「自動車等の軌道敷内通行許可」が出され、車道にあふれた自動車が市電軌道内を走ることが許可された。軌道上を自動車が走行し始めたことで、ますます市電のスピードは低下し、昭和32年の時速15km（表定速度）から25%以上もダウンして時速11kmとなり、「亀の子」と道路上で邪魔者扱いされるようになった。



自動車の軌道敷地内
通行許可で市電の運
命は決した

市電の不振と道路の混雑が酷くなっていく状況を受け、その翌年の35（1960）年5月30日の市会で、「電気軌道の一部廃止等の件」という議案が提案された。その提案理由は「自動車交通の発展で路面交通が混雑し、市の運輸事業に大きな影響を及ぼしており、監督官庁からも休止中の路線あるいは特許申請中のものについての処置をするよう要請があったので、検討の結果これらを整理するため提案した」というもので、自動車交通優先の姿勢が示された。

ここでいう「休止中の路線」とは第1期3号線のこと、「特許申請中のもの」は、第3期3号線、同4号線、第4期1号線～3号線、第5期1号線は出願中で（表「廃止・取り止めに提案された市電路線一覧」参照）、いずれも未敷設であったから、廃止しても市民生活に影響はなかった。しかし、軌道設置計画の立案から特許申請・認可という一連のプロセスには相当の時間と労力がかけられていたことを考えると、この決定は、市電の将来像の否定に等しく、交

廃止・取り止めに提案された市電路線一覧

路線名	区 間	キロ程	議決年月日	特許年月日	摘要
第1期3号線	神戸市兵庫区船大工町21番地先から 〃 〃 羽坂通1丁目4番地先まで	1,172m	大正6年 3月30日 (買収)	大正6年 11月17日	休止中
第3期3号線	神戸市長田区大橋町9丁目2番地先から 〃 〃 駒ヶ林町5丁目17番地先まで	371m	大正10年 11月12日	大正11年 8月17日	未敷設
	神戸市須磨区平田町2丁目6番地先から 〃 〃 前池町3丁目2番地先まで	221m			
第3期4号線	神戸市兵庫区下沢通1丁目1番地先から 〃 〃 楠谷228番地先まで	2,790m			
	神戸市兵庫区楠谷町228番地先から 〃 〃 生田区下山手通7丁目264番地先まで	459m			
第4期1号線	神戸市生田区加納町6丁目12番地先から 〃 〃 相生町5丁目69番地先まで	2,484m	昭和11年 2月10日	昭和12年 3月1日	
第4期2号線	神戸市生田区海岸通1丁目10番地先から 〃 〃 西町35番地先まで	244m			
第4期3号線	神戸市生田区弁天町25番地先から 〃 〃 相生町1丁目10番地先まで	215m			
第5期1号線	神戸市兵庫区西出町149番地先から 〃 〃 松原通6丁目1ノ4番地先まで	1,172m	昭和27年 3月26日	出願中	

通局自身が市電事業に見切りをつけ始めたことを示していた。

そして、昭和32年頃から実質赤字となっていた交通事業財政は、昭和40（1965）年度末には累積赤字が総額37億円にもなっていた。

第2節 交通事業財政再建計画と 市電廃止案

■交通事業審議会の設置と第1次答申

神戸市交通局の市電・市バス事業の収支を見ても、乗車券の値上げを行った昭和28（1953）年をピークにその後は下降線をたどり、昭和35（1960）年には赤字に転落、同年以降は市電、市バス共に赤字が続き、その金額も拡大の一途をたどっていたことがわかる。148頁の図「年間欠損金と累積欠損金」をみると、1日200万円（昭和38年度の市電）もの赤字を出しており、このままでは公営交通事業が再起不能となることは明らかであった。

全国の都市交通が共通に抱えた問題について、政府は自治大臣の諮問機関として「地方公営企業制度調査会」を設置したが、神戸市も昭和39（1964）年、独自の立場で「神戸市交通事業審議会」を設置して、学界、財界、報道界など各界識者の意見を求めることになった。

交通事業審議会に対する市長からの諮問事項は以下のとおりであった。

諮問第1号 神戸市交通事業の経営悪化に鑑み、その財政措置について

- ① 神戸市交通事業の経営悪化の原因をどう考えるか
- ② 不良債務及び累積欠損金に対して、どのような措置をとるべきか

諮問第2号 神戸市交通事業の経営の安定を図るための合理的な対策について

- ① 経営の合理化のため、どのような措置を取るべきか
- ② 神戸市交通事業の健全な運営を図るための適正料金について

諮問第3号 企業環境の変化に即応する公営交通事業将来のあり方について

- ① 路面電車について
- ② バスについて
- ③ 将来の交通対策について

諮問第4号 神戸市交通事業の財政再建のあり方について

- ① 累積赤字の解消策について
- ② 路面電車転換までに生ずる赤字の解消策について

有岡信道氏を会長とする同審議会は、翌昭和40（1965）年1月23日、諮問事項第1号と2号について、次のような第1次答申を行った（抄録）。

諮問第1号1（経営悪化の原因）

- ① 公営事業の経営悪化は地方公営事業法上、料金改定には政府の認可が必要で、政府が公共料金据え置きの方策を採って、交通料金抑制を強制してきたことにある。
- ② 代替交通機関との競争関係の激化、路面交通の輻輳化による輸送能率の低下、割引率の高い定期券乗客数の相対的増加傾向で、市電事業の料金収入は長期的に下降線をたどるであろう。
- ③ 公務員のベースアップにより人件費は年々増える一方で、物件費総額の相対的節減も行われているため総経費中において大半を占める比率である。かつ交通労働の特殊性により数種の乗務手当が加算され、人件費総額の増高に拍車をかけている。
- ④ 最近の一般物価指数の上昇率が特に著しい。

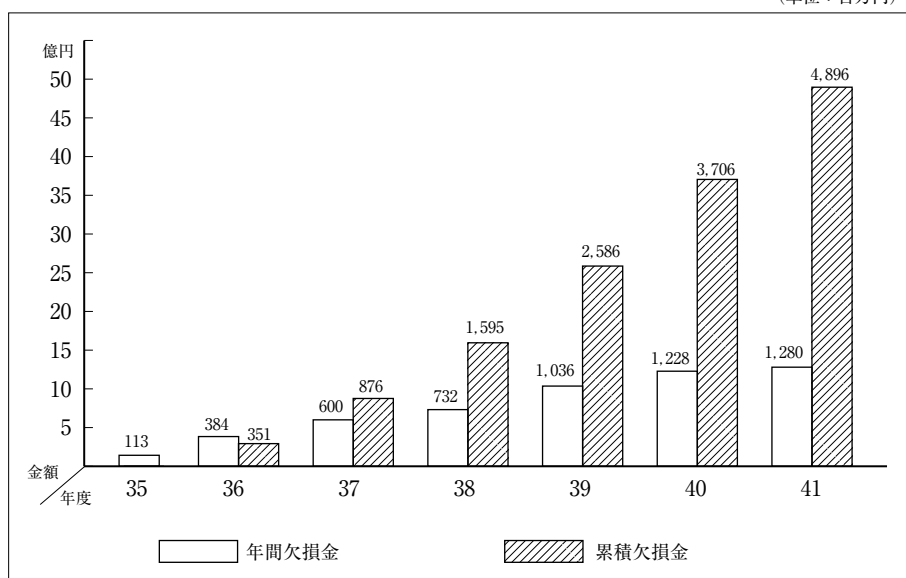
市電・市バスの収支（昭和20～45年）

（単位：円）

	市電			市バス			市電・市バス 収支合計
	収入	支出	収支差引	収入	支出	収支差引	
昭和20年度	16,444,424	15,192,378	1,252,046	466,662	1,630,549	-1,163,887	88,159
昭和21年度	36,524,494	45,582,875	-9,058,381	2,598,003	7,154,413	-4,556,410	-13,614,791
昭和22年度	153,946,372	139,239,618	14,706,754	11,489,635	36,859,591	-25,369,956	-10,663,202
昭和23年度	472,593,829	359,206,277	113,387,552	55,420,540	116,261,960	-60,841,420	52,546,132
昭和24年度	763,259,937	596,047,311	167,212,626	127,920,461	204,714,537	-76,794,076	90,418,550
昭和25年度	864,487,419	747,722,039	116,765,380	202,554,795	265,430,687	-62,875,892	53,889,488
昭和26年度	992,506,464	924,709,355	67,797,109	258,608,422	340,386,186	-81,777,764	-13,980,655
昭和27年度	1,163,190,304	1,116,894,033	46,296,271	348,756,910	405,188,839	-56,431,929	-10,135,658
昭和28年度	1,353,001,119	1,199,692,037	153,309,082	473,920,945	496,204,293	-22,283,348	131,025,734
昭和29年度	1,329,263,255	1,292,432,968	36,830,287	549,494,825	584,954,705	-35,459,880	1,370,407
昭和30年度	1,339,739,614	1,333,044,099	6,695,515	628,872,506	617,133,066	11,739,440	18,434,955
昭和31年度	1,427,693,478	1,390,781,868	36,911,610	717,249,638	692,494,877	24,754,761	61,666,371
昭和32年度	1,521,637,173	1,515,425,961	6,211,212	824,398,342	799,372,788	25,025,554	31,236,766
昭和33年度	1,536,022,012	1,540,058,376	-4,036,364	913,571,043	902,005,228	11,565,815	7,529,451
昭和34年度	1,563,412,644	1,561,877,241	1,535,403	1,040,412,151	1,037,658,424	2,753,727	4,289,130
昭和35年度	1,603,436,114	1,683,178,284	-79,742,170	1,162,670,339	1,192,130,084	-29,459,745	-109,201,915
昭和36年度	1,640,408,383	1,916,552,957	-276,144,574	1,313,205,975	1,421,221,600	-108,015,625	-384,160,199
昭和37年度	1,754,975,727	2,057,265,121	-302,289,394	1,458,646,078	1,755,154,679	-296,508,601	-598,797,995
昭和38年度	1,897,989,822	2,237,402,946	-339,413,124	1,610,040,719	1,997,557,722	-387,517,003	-726,930,127
昭和39年度	1,790,989,586	2,322,395,658	-531,406,072	1,750,128,610	2,245,444,376	-495,315,766	-1,026,721,838
昭和40年度	1,895,296,411	2,680,744,769	-785,448,358	2,032,417,583	2,463,344,042	-430,926,459	-1,216,374,817
昭和41年度	2,044,845,562	2,875,490,705	-830,645,143	2,318,914,447	2,762,934,211	-444,019,764	-1,274,664,907
昭和42年度	2,298,986,261	3,348,317,474	-1,049,331,213	2,588,621,433	3,109,803,381	-521,181,948	-1,570,513,161
昭和43年度	1,943,544,553	3,280,345,915	-1,336,801,362	2,768,009,580	3,448,928,093	-680,918,513	-2,017,719,875
昭和44年度	1,148,432,939	2,317,964,382	-1,169,531,443	3,144,653,438	3,789,969,539	-645,316,101	-1,814,847,544
昭和45年度	898,860,105	1,783,322,667	-884,462,562	3,747,179,393	4,559,930,968	-812,751,575	-1,697,214,137

年間欠損金と累積欠損金

（単位：百万円）



- ⑤ 路面交通の輻輳化による輸送能率低下の傾向
- ⑥ ラッシュアワー現象による乗客輸送に片道輸送（空車キロ）を生じせしめる度合いが、ほかの大都市よりも著しい傾向にあり、運賃コストを割高にしている。
- ⑦ 年々の収支不均衡から累積赤字が増えるため借入資本に対する利子負担が拡大している。
- ⑧ 公営交通事業は公共性という事業の性質上、多くの不採算路線を経営しなくてはならない。
- ⑨ 神戸市交通事業関係者の努力にかかわらず、なお経営合理化の余地がある。

諮問第1号2（不良債務累積欠損金に対してどのような措置を取るべきか）

- ① 政府の交通料金抑制政策によって生じたとみなされる赤字部分については、政府に対して国家補償を強力に要請し、今後は適切妥当な交通料金政策を早急にとるべきことを要請すべきである。
- ② 水族館、摩耶山における諸施設及び病院事業の運営などに関連して生じる経営赤字については可及的に、その自立再建の方策について再検討を加え、できる限り有償的な帰属転換措置を考えるとともに、将来において市交通事業と切り離し、妥当な所管につき研究することが望ましい。

諮問第2号1（経営の安定を図るための合理的な対策について）

- ① 経営合理化を目的として輸送コストを合理的なものにすること、料金増収対策を考究することが必要である。このため前者にあっては、(ア)機械化または技術革新により人員の合理的配置などの諸方策を研究し、一層の能率向上を図る、(イ)ワンマンバス、

急行電車及び急行バスなどの運行とその拡充を図る、(ウ)給与体系のありかたについて同種民間事業の給与体系、労働条件、労働生産性などを十分に参考にして生産性の向上に努めること。

後者については、運行系統の効率化、配車の適正化、適切なターミナルの設置などを行うことを考慮する。それぞれの対策を断片的ではなく統一的観点から、組織的に、専門的に考究された合理化対策とするため、上記以外の点についても組合の協力を得て進んで専門的な知識を十分に取り入れ、絶えず組織的、かつ統一的立場からこれらの方策を研究し、その成果を実施していくことが望ましい。

諮問第2号2（交通事業の健全な運営を図るための適正料金について）

- ① 市交通料金は本来できるだけ低廉であることが望ましいが、市交通事業がその独立採算制を維持すべき建前上、自己資本に対する公正、妥当な報酬を加算した総原価と予想見込乗客数との関係から決定すべきである。
- ② 交通料金は相当期間、同一料金が維持できるよう配慮すべきである。市電と市バスは独立採算を図るべきであるが、別々に原価を償うに足るだけの料金を算定することが困難なら、両者の総合経営という観点からそれらをプールして採算可能になるよう料金を決定すべきである。
- ③ 定期券の料金は割引率が社会政策及び文教政策上の立場から考慮され決定されているものである。これらについては、軌道維持補修費負担問題とともに、別途、政府または自治体の負担を強く要請すべきである。定期以外の料金は極力、一般適正原価を維持する建前のもと、適正な料金を算定することが望ましい。

答申では諮問第1号、同2号の冒頭に交通料金についての言及がされているが、神戸市交通局の赤字が累積した一因は、諸物価が高騰する中、国民の生活を直撃する公共料金値上げを押さえるため、政府が公営交通運賃の値上げを押さえてきたことにあった。人件費、物件費、燃料費すべてが高騰した昭和28年から同37(1962)年に至る約10年間、神戸市交通局の料金改定は据え置かれ、その後の6年間に2回の改定を行ったものの、物価上昇に見合う値上げはできなかった。神戸市交通局の財政が悪化するのとは当然の成り行きとも言えた。

■ 第2次答申にあらわれた市電廃止案

料金の適正化や関連施設の帰属替えなどが提案された第1次答申に続いて、昭和42(1967)年9月5日、諮問第3号と4号に対する第2次答申が市長あてに提出された。諮問第3号の「企業環境の変化に即応する公営交通事業将来のあり方について」に対しては、(1)道路交通の渋滞、混雑の解消を図るため路面電車の「早急」な廃止、(2)バスについては、市街地域内では根幹機関の補完機関として有機的連携を図り、近郊地域内では、開発計画等を勘案し、機能的一体的に整備するという内容であった。

また、諮問第4号の「神戸市交通事業の財政再建のあり方について」に対しては、次のような答申がされた。

- (1) 経営収支の相償わない路面電車は早急に廃止すべきである。
- (2) 国の援助を得て不良債権について再建債を発行し利子補給にも援助を求めべきである。
- (3) 一般会計から国の利子補給に準ずるもの等適切な援助を求めべきである。
- (4) 経費負担について一般会計等と明確に区分し、将来欠損を出さないように努力すべきである。
- (5) 資産の有効利用と遊休資産の処分を図り再

建債償還に充てるべきである。

- (6) 料金抑制政策による減収分について国による適当な補償的措置を求めべきである。
- (7) 路面電車の廃止は交通渋滞の解消にも役立つ、都市活動にも寄与するので一般会計から相応の援助を求めべきである。
- (8) 企業努力として経営の合理化を図るべきである。
- (9) 料金の合理化を図るべきである。

以上の項目について努力を促すとともに、大都市の交通問題は地方公共団体のみで解決できる性質のものではなく、国の援助と市民の協力が必要なため関係者と一般の理解と支援を得て、1日も早く経営の安定化と近代的都市交通機関を実現するよう要望している。

■ 財政再建計画の策定

神戸市交通局では第2次答申を受けて財政再建計画の策定を行い、答申提出から23日後の9月28日の市会に、昭和46(1971)年度までの市電廃止などの項目を盛り込んだ8か年(昭和41(1966)年度~48(1973)年度)にわたる再建計画案を提出した。

■ 神戸市交通事業財政再建計画

第1 財政再建の基本方針

1. 財政再建期間は昭和41(1966)年度から昭和48(1973)年度までの8か年間とする。
2. 昭和40(1965)年度末の交通事業会計の不良債権35億円については、財政再建債を発行し、この償還は昭和43(1968)年度まで据え置き、昭和44(1969)年度までの5か年で元金均等償還する。
3. 財政再建を推進するため、次のとおり事業の整備を行う。
 - (1) 軌道事業
路面電車の現状及び将来の動向と、その経済性に鑑み都市交通機関近代化の見地か

ら高速軌道の建設及びバスによる代替輸送の整備等を勘案し、昭和46（1971）年度末までにこれを廃止する。

(2) 自動車運送事業

市街地においては、路面電車の縮小に伴う代替輸送を行うとともに新たに建設する高速軌道との有機的連絡を図り、また市周辺地域あるいは市周辺と市中心部との路線網の整備により輸送力の確保に努める。

(3) 索道事業

乗客需要の増大を図り、輸送力の確保とその効率的運営に努める。

第2 各年度において解消する不良債務指定日の属する年度の前年度末日の不良債務

35億504万1,000円

第3 不良債務を解消し、健全性を回復するための具体的措置

1. 収入の増加に関する事項

(1) 一般会計からの繰入

財政再建を推進するため、一般会計からの繰入を次のとおり行う。（右上表参照）

(2) 料金の改正

交通事業の健全な運営を確保するため、経済事情の変動に即応して、料金の改正を行う。

(3) 財産の処分

事業の整備に伴って生ずる余剰財産の処分を次のとおり行う。なお処分にあたっては可能な限り、公共施設等に振り向け効率的運用を図る。（右中表参照）

(4) 事業整備近代化による収入増

事業整備計画に基づき、バス路線の増強、再編成を推進し、積極的経営のもとに収入の増加を図る。

2. 支出の節減に関する事項

(1) 路面電車の縮小

年度別繰入額

年 度	繰 入 額
昭和41年度	10,000 千円
昭和42年度	71,250 千円
昭和43年度	225,400 千円
昭和44年度	227,275 千円
昭和45年度	221,775 千円
昭和46年度	205,275 千円
昭和47年度	187,775 千円
昭和48年度	173,275 千円
合 計	1,322,025 千円

財産処分計画

年 度	面 積
昭和41年度	6,622.13 m ²
昭和42年度	8,729.15 m ²
昭和44年度	9,089.99 m ²
昭和46年度	15,117.71 m ²
昭和47年度	9,682.94 m ²
合 計	49,241.92 m ²

路面電車は次の計画により逐次縮小し、昭和46年度末までに廃止する。

(2) 路面電車のワンマン化

路面電車の縮小計画に並行して、次のとおりワンマン化を行う。（以下2表参照）

路面電車縮小計画

年 度	縮 小 キ ロ 程
昭和41年度	1 km
昭和42年度	7 km
昭和43年度	7 km
昭和44年度	5 km
昭和45年度	7 km
昭和46年度	9 km
合 計	36 km

路面電車ワンマン化計画

年 度	系 統 数	車 両 数
昭和42年度	2 系 統	32 両
昭和45年度	2 系 統	24 両
合 計	4 系 統	56 両

(3) 乗合自動車のワンマン化

バス路線の再編成とあいまって表「乗合自動車ワンマン化計画」のとおり逐次ワンマン化を推進する。

乗合自動車ワンマン化計画

年 度	系 統 数	車 両 数
昭和41年度	3 系 統	41 両
昭和42年度	3 系 統	70 両
昭和43年度	11 系 統	67 両
昭和44年度	13 系 統	172 両
昭和45年度	5 系 統	102 両
昭和46年度	4 系 統	52 両
昭和47年度	△ 1 系 統 1 系 統	30 両
昭和48年度	—	3 両
合 計	39 系 統	537 両

(4) 水族館、病院等の移管

交通事業が本来の使命である市民輸送の確保に専念し、また財政再建を推進するため、水族館、病院その他の付帯事業はかかる事業を担当する部局に移管する等これら事業の改善策を行う。

(5) 職員の配置

路面電車の縮小、その他経営改善等により生ずる余剰職員は自動車運送事業及び新たに建設する高速軌道事業に適正配置換えし、なお余剰が生じるものについては一般

部局へ配置換する。

職 員 計 画

(単位：人)

事業別 年度	軌道事業	自 動 車 運送事業	索道事業	計
	昭和41年度	1,512	1,907	13
昭和42年度	1,472	1,864	13	3,349
昭和43年度	1,215	1,911	13	3,139
昭和44年度	943	1,979	13	2,935
昭和45年度	703	2,008	13	2,724
昭和46年度	424	2,160	13	2,597
昭和47年度	—	2,269	13	2,282
昭和48年度	—	2,272	13	2,285

(6) 経費の削減

事務の簡素化及び機械化並びに外注委託の拡大等を実施し、人員及び経費の節減を図るほか、給与制度の合理化による人件費の節約に努める。

第 4 財政再建債の償還計画

借入額 3,500,000千円

利 率 年 7 分 3 厘

当面の累積赤字解消策としては、昭和40年度末の不良債務額35億円分の財政再建債を年利7分3厘で発行するとともに、国から再建債の利子補給のかたちで5億6,500万円の補助を受け、一般会計からは13億2,202万5千円（昭和41年度から48年度まで）の繰入をあおいで、神戸市交通局自身は昭和43年度から5か年で元利均等返済を行うということであった。

赤字解消のための神戸市交通局の経営合理化策としては、第一に市電を昭和46（1971）年度までに徐々に廃止していくことがあげられ、各年度の縮小キロ数が定められた。そして事業所

などの統合で生じる用地49,241.92m²の処分(できるだけ公共施設に振り向けることとしている)、物価上昇に見合う料金の適正化を図るほか、水族館や病院などの付帯事業を市の担当部局に移管して交通局は本来の使命である市民輸送の確保に専念することとした。

経費節減の方策に関しては、市電と市バスのワンマン化の推進、変電所・信号所の無人化、事務の簡素化や機械化、運輸事務所の統合、中古市電車両購入による車両大型化、長田総合工場建設により整備量の増加と人員削減、定年制の実施と高齢退職者の不補充による人員削減、諸手当の整理統合や時間差給の廃止などによる給与体系の適正化、料金箱制度の実施を進めることなどがあげられた。人員削減を主とする人件費の削減が柱となっており、8年間で3分の1の職員の減数が計画されていたが、余剰人員はバス事業や、新たに建設される高速軌道事業へ適正に配置し、それでもなお余剰が生じた場合は一般部局へ配置換えをすることとして、全員の雇用を保障していた。

これらの合理化計画で年間4億3,000万円の節減を図る一方で、交通事業そのものの収益性を高めることもうたわれた。特に市バスについては、市電廃止に伴う代替輸送機関として、また、郊外地域で進展する宅地開発によって生まれてくる交通需要にこたえるために輸送力の増強が図られることになり、バス車両の大型化、営業所の増強、路線の合理的整備などを実行することとなった。ロープウェーと奥摩耶遊園地については、旅客増加を図るために新しい角度で改善策を取ることにした。

交通局が提出した財政再建計画案は昭和42(1967)年9月28日に定例市会にかけられたが、継続審議となり、その後、連日、交通委員会が精力的に開かれ審議された。10月には利害関係者及び学識経験者らによる聴聞会が開かれ、1か月近く審議が続けられた結果、同年10月21日

未明に可決され、同月27日、自治省において承認された。

第3節 市電廃止後の 都市交通プラン

■ 高架市電とモノレール

市営交通事業の今後について、神戸市交通局自身も考究を重ねた。神戸市交通事業審議会が、市電の代替機関を何にするかを決定したうえで市民交通機関建設の全体計画をまとめる方針を出したのに対し、神戸市交通局は、代替交通機関決定に際してより慎重な姿勢を示し、技術陣を外国の都市交通の調査に派遣するなど、検討を行った。神戸市交通局のプランとして昭和41(1966)年12月25日に明らかにされたのが、高架市電を設置する構想である。

高架市電計画とは、道路上に幅6m、高さ7.5mの一本足のアンブレラ方式の高架軌道を建設して、その上に市電車両を走らせるものである。高架にすれば専用軌道にすることができるので高速化が可能であり、停留所間の距離を市電の350mから700mに延長して、2両連結で平均時速25km、最高速度は時速60kmで運行可能とのことだった。次のような計画が作られた。

高架市電計画

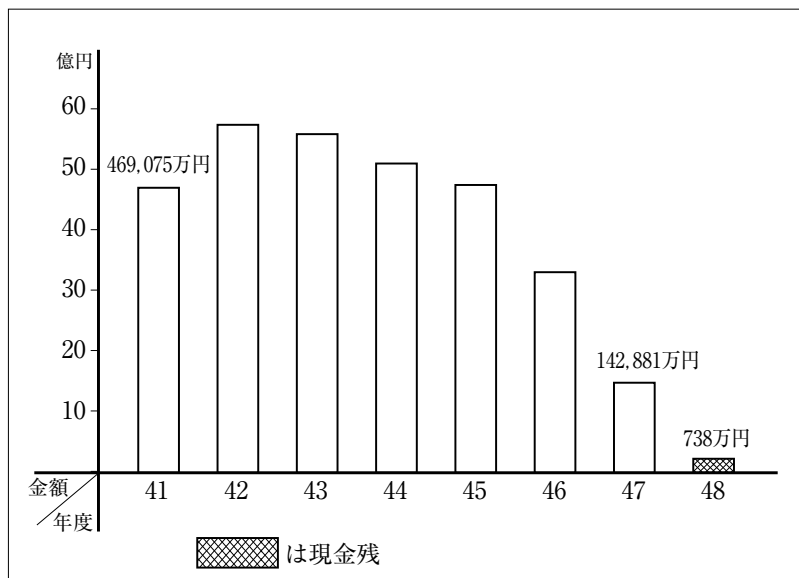
<工事計画> 施工区間23.5km

第1期 石屋川線 第2期 山手・上沢線
第3期 栄町(海岸)線

<車庫計画> 和田岬及び石屋川両車庫を立体化し、車庫1階はバスターミナルとする。

<路線変更> 三宮駅付近は現在の路線を廃止し、国際会館前南側を回って北上、新聞会館

不良債務(借金)の解消計画 一財政再建の対象一



西側に新設予定のバスターミナルの上を通り、国鉄線を越える。協浜線も一部路線を変更する。

<工費の調達> 総額約152億円は全額起債によるが、できれば地下鉄並みの国の補助を交渉する。

<採算の見通し> 現在、1日33万人の市電利用者は、高架完成後は並行するバス路線の乗客を吸収して1日47万人となる見込み。また、車両運用が能率化することと、一部でワンマン制を採用するため、現在880人の運行要員は450人に押さえられ、余剰人員は本庁などに配置転換する。

152億円の工事費は地下鉄建設の5分の1で済み、市電の車両や変電所もそのまま使用できるため経済的であり、5年後には建設費を償却、10年後には昭和40(1965)年度までの赤字もなくすることができるとの採算見通しが立てられていた。まさに市電の起死回生策というべきもので、交通局長は「これまでの市電のイメージと全く違った新しい交通機関として脚光を浴びるだろう」と自信のほどをのぞかせ、昭和42(1967)

年度中にも着工するかと思われた。

しかし、既に国鉄・阪急線の高架をはじめ市内には数多くの立体交差があることや、騒音公害の懸念、都市美観を損なう恐れなどの問題に突き当たり、さらに、昭和43(1968)年に政府から高速鉄道は地下軌道にせよという方針が示されたことで高架市電計画は宙に浮いてしまった。

また、モノレールを造るという案も日本モノレール協会の売り込みを受けて検討され、地下軌道よりも建設費がかなり安いと研究されたが、決め手を欠き、具体的計画を作成できないまま月日が過ぎていった。そして、後述するように、神戸市交通事業審議会から高架、地下折衷のかたちで軌道建設を提案する第3次答申が出され、市営地下鉄建設に向けて事態は進んでいくことになった。

■神戸市交通事業審議会第3次答申

神戸市交通事業審議会は、諮問第3号「企業環境の変化に即応する公営交通事業将来のあり方について」のうち③「将来の交通対策につい

て」、より具体的には市電に代わる交通機関を、地下鉄、高架市電、モノレールのどれにするのか、審議を専門委員会に委ねていたが、昭和43(1968)年5月21日、米谷栄二専門委員会委員長から答申が出され、同年6月24日に交通事業審議会としての答申が行われた。

同答申は、今後も大都市に人口と産業の集中が続き、神戸市の人口は昭和60(1985)年には165万人に増加するとの予測のもと、1日230万人が市内交通機関を利用すると推定して、高速軌道の設置が必要との認識を示した。そして、ドーナツ化現象による人口移動を勘案し、昭和40(1965)年に策定した「神戸市総合基本計画」との有機的調和を図ること、また、国鉄、私鉄との輸送分担やバス網などにも考慮を払いつつ、神戸市の将来的発展に資する高速軌道であるべきだ、とした。

そして、下記のような提案がされた。

1. 路線

神戸市の主要な業務・商業地区は三宮から神戸駅付近に至る地域であり、臨海地域には大小の工場が集まって工業地区を形成し、また山手方面には住居・文教施設が多く存在するが、さらに西神・北神の急速な開発も予想されている。したがって高速軌道の路線は、他の国、私鉄の路線を考慮しつつ、次のとおりとすることが適当と考えられる。

(1) 海岸線(約9km)

三宮において、国、私鉄と連絡し、柴町・神戸駅付近を経由して、和田・高松地区を通り、西の副都心地区に至るものとする。

(2) 山手線(約7km)

三宮から山手寄りを經由して西の副都心地区に至り海岸線に接続して環状線を構成するものとする。

(3) 西神線(約16km)

基本計画にも策定されているように、西の

副都心地区から西神ニュータウンに至るものとする。

(4) 東部線(約6km)

三宮から布引付近において山陽新幹線との接続を図り、さらに東部の住宅地区に延長するものとする。なお、将来北神と接続することについても考慮を払うべきものとする。

2. 路線構造

高速軌道は、高速、安全、正確な輸送を行うために、専用軌道を有し、道路と平面交差をしない構造とすべきである。市街地内の路線は、建設費、建設期間からみれば、高架が有利であるが、都市環境及び道路利用の効率化等を考えると路線の大部分は地下構造にすべきである。ただし、運河、河川の連続的横断を必要とし、低地帯でもある和田・高松地区やその他地形並びに道路交通上支障のないところについては高架とすることが望ましい。西神線は曲線、勾配について高速性を確保するように配慮するとともに経済性をも考慮し努めて地平を利用するものとする。

3. 機種

機種の選択にあたっては、高速性、確実性、運行計画の弾力性等を考慮し、最も技術的に問題の少ないものを選ぶべきである。このような見地に加えて、市街地内においては路線の大部分が地下構造であることと、西神線等との乗入れを考慮すると、普通鉄道方式(鉄輪)を選択することが適当であるとする。

4. 建設順序

建設順序としては、交通需要と用地等の路線条件から考えて、東部線のうち一部布引付近から三宮に至る区間及び海岸線の合計約11kmを第1次線とし、ほかを第2次線とする。なお西神線についてはその沿線開発の進度に即応し、あ

わせて市街地内の路線効率の向上を図るため可及的速やかに着工することが望ましい。

5. 財政計画

本建設計画については多額の建設費を必要とするが、利用者の負担限度を考えると、短期間に収支の均衡を期待することはきわめて難しく、長期的な見通しによらなければならない。したがって、建設初期における資金操作が苦しく、さらにその後も影響するものと考えられるので、ぜひとも次のような措置を関係方面に強く要請する必要がある。

- (1) 長期低利な建設資金の確保
- (2) 国・地方公共団体の補助
- (3) 建設にあたって必要とする道路拡幅等に対する国・地方公共団体の費用負担
- (4) 鉄軌道用地等についての特別措置
- (5) 開発利益還元の方法についての考慮

6. 運営

高速軌道の建設には、多額の建設費を必要とするので、その運営は効率的に行うことはもちろん、ほかの交通機関と密接に連絡して行うべきである。なお、補完機関であるバスについては、高速軌道との有機的な連繫を保ちながら輸送の円滑化に努めるべきであり、特に山手幹線上に建設を期待される高速道路の積極的利用を図るべきである。

むすび

以上、高速軌道に関する諮問に対して関連する諸点も含めて検討を加え、ここに結論を得たのであるが、これを実施するには幾多の困難を伴うことが予想される。したがって、この際、市民の十分な理解のもとに、市当局の努力はもちろんのこと、国並びに関係方面の絶大な支援を仰ぎ、本計画の早期実現を望んでやまない。

この第3次答申により、市電廃止後の市営交通の将来像が示され、市営地下鉄の建設構想が第一歩を踏み出したのであった。

■都市交通審議会神戸部会

神戸市交通審議会では財政再建や市電廃止を含む答申を出したことは前述したが、国においても神戸市将来の交通計画について積極的に審議が行われることとなり、昭和44（1969）年2月、運輸大臣の諮問機関「都市交通審議会」において「神戸地方における都市交通のあり方」というタイトルで採り上げられた。そして、この問題は都市交通審議会神戸部会で審議が続けられることになった。

昭和44年6月に開かれた第4回の神戸部会で、井尻昌一交通局長は交通局が青写真を描いている地下鉄計画の3路線について以下のように説明し、昭和60（1985）年をめどに完成させたいとした。

① 海岸線

三宮を起点に市電路線を西に向かい、国鉄神戸駅の南側を経て浜手幹線を斜めに横断、西出町から高松線を通り、長田区駒栄町に出て北上、新長田駅を経て長田区西代を終点とする延長9km。殆どを地下、西出町－駒栄町は地上または高架。

② 山手線

西代付近から東へ山手幹線を通り、兵庫県庁舎の西に出て、東南に向かい、生田筋筋を三宮に出て、ここから税関線を北へ向かい、葺合区布引から原田線を経由して東神戸に至る延長12km。全線地下。

③ 西神線

西代あるいは板宿付近から須磨区北部の白川、落合、名谷などの団地群の中心部を貫き、西神ニュータウン地区に至る延長16kmで、市街地部分を地下、郊外部分は高架式。

地下鉄計画の説明を受けた都市交通審議会神



市電撤去線の第1号となったありし日の税関線
(現在のフラワーロード)

戸部会は審議を重ね、同年10月8日に報告をまとめた。その内容は、交通局による高速鉄道の建設を認め、神戸電鉄に宅地開発の進む北神地区の住民の足として三宮－箕谷間の新線建設と、三田線（有馬口－三田）・粟生線（鈴蘭台－三木）の完全複線化を要請すること、それに加えて既設の国鉄・民鉄の輸送力アップを図れば、ラッシュアワーにおいて定員の2倍以下の混雑に押さえられるというものだった。そして、新線建設費用の捻出については、運賃の適正化、長期低利資金の確保など国からの助成獲得、新線によって利益を受ける沿線から負担金を徴収するなどの提言を行った。また、今後は神戸市だけでなく大阪市との関連で将来の都市交通を再検討すべきだと将来に向けての方向性も示されていた。

その1か月後の昭和44年11月17日に開かれた都市交通審議会において、同神戸部会がまとめた「神戸市を中心とする旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画」は原案どおり承認され、同日付で運輸大臣に答申された。この都市交通審議会の答申により、地下鉄建設に向けて具体的な作業が開始された。

第4節 姿を消していく市電

■ 廃止第1号は税関線

経済の高度成長と逆行するかたちで苦境に陥った市電を廃止する動きは、昭和35（1960）年の「未着工路線の廃止決定」に始まり、昭和42（1967）年の神戸市交通事業審議会の第2次答申で明確化された。この答申が出される1年前の昭和41（1966）年5月1日に、現在のフラワーロードで運行されていた三宮－税関前を結ぶ税関線が姿を消している。同線は昭和8（1933）年1月1日に開通し、昭和16（1941）年には1日の乗客数7,700人を数えたほどであったが、その後、港湾関係事業所が自家用バスを運行したことなどで乗客数が減り、昭和36（1961）年からは朝夕ラッシュ時だけの運行となり、1日の運行本数も減らされていた。同年の平均利用客数は860人と少なく、年間600万円の赤字を計上する路線となっていた。同線は、全長1kmと短いため乗客への影響が少なく、フラワーロードの混雑緩和効果が期待されることから廃止されることとなったが、税関線の廃止だけでは赤字削減効果は得られなかった。

■ 神戸高速鉄道開通による乗客減少

昭和43（1968）年4月6日に神戸高速鉄道が開通した。乗客が新設線に流れたことで、1日平均の乗客数が開通前と比較して、市電で29万1,210人から25万8,922人（11%減）、市バスでも29万8,575人から27万6,618人（8%減）にそれぞれ減少した。しかし、これは予測されたことであって、同月21日には神戸高速鉄道と並行する①市電第1号だった栄町線の一部（湊川－新開地－兵庫駅前）、②平野線（有馬道－平野）、③湊川線（湊川公園－新開地）、④須磨線（須磨駅前－掛掛町）、⑤東部国道線（三宮駅前－脇浜）の5路線、7kmが廃止された。

市電路線の廃止を受けて、市電代行バスの運行（後述）が開始されたが、その3か月後の同年7月に実施された調査で明らかになったのは、昭和41（1966）年6月の調査と比較すると、1日平均乗客数が、市電で33万3,623人から19万7,232人（40.88%減）、市バスは30万207人から28万2,130人（9.39%減）へと大幅に減少したことであった。交通事業の再建計画では、昭和43年度の1日平均乗客数予想は、市電25万8,013人、市バス33万6,401人、合計59万4,414人であったから、その予測を大きく下回る実績であった。これは、累積赤字49億円（昭和41年度末時点）を料金値上げと市電の撤去などの合理化策で解消しようという「交通事業財政再建計画」を根本から崩す状況で、このまま推移すれば赤字がさらに拡大していくことを意味した。

昭和43年5月27日の委員会で、片山交通局長は「神戸高速鉄道の開通と市電の路線撤去により乗客が予想外に減少、年間5～6億円の減収見込みとなったため、財政再建計画を手直しする必要がある」と報告した。

昭和43年11月22日に開かれた市会港湾委員会において、市電廃止の第3次計画として、昭和43年度末までに、石屋川、布引、松原、須磨の

4路線の各一部、7.413kmの廃止計画が明らかにされた。この廃止により、赤字1億5,000万円を解消し、バス事業で1億円の黒字が出せると交通局は予測した。だが、148頁の表「市電・市バスの収支」にあるように事態は予測どおりに進まず赤字が続いた。

■ 財政再建計画の見直し

予想していなかった乗客減少の影響で、財政再建計画の最終年にあたる昭和48（1973）年に赤字が解消されるどころか95億円（内訳は運輸収入減少で54億円、職員ベースアップで21億円、諸経費増嵩で20億円）の赤字が生じるという事態が予測されたため、昭和44（1969）年3月、交通局は再建計画の一部変更案を市会に提出した。

計画変更の理由として、①運輸収入が当初計画に比して大きく減少したこと ②昭和42（1967）年度の職員給与改定を実施しなくてはならないこと ③金融費、諸経費が増加したことなどがあげられた。

計画の変更点として、①市電撤去完了を1年繰り上げて昭和45（1970）年度とすること、②バス路線を一段と整理統合し運営の効率化を図ること、③不要の事業用資産などを処分すること、④職員の減数を133人積み増すこと等であった。一般会計からの繰入を増やすことができなかったため、資産売却を当初計画の33倍の164万㎡としていることをみても、当時の財政再建の道のりの厳しさが表れている（当初の財政再建計画は150頁を参照）。

第1 財政再建の基本方針

1. 財政再建期間は昭和41（1966）年度から昭和48年度までの8か年とする。
2. 昭和40（1965）年度末の交通事業会計の不良債務35億円については、財政再建債を発行し、この償還は昭和43（1968）年度末まで据

え置き、昭和44年度から昭和48年度までの5か年間で元金均等償還する。

3. 財政再建を推進するため、次のとおり事業の整備を行う。

(1) 軌道事業

路面電車の現状及び将来の動向とその経済性に鑑み、都市交通機関近代化の見地から高速軌道の建設及びバスによる代替輸送の整備等を勘案し、昭和45年度末までにこれを廃止する。

(2) 自動車運送事業

市街地においては、路面電車の縮小に伴う代替輸送を行うこととともに、新たに建設する高速軌道との有機的連絡を図り、また市周辺地域あるいは市周辺と市中心部との路線網の整備により、輸送力の確保に努める。

(3) 索道事業

乗客需要の増大を図り、輸送力の確保とその効率的運営に努める。

第2 各年度において解消する不良債務

指定日の属する年度の前年度末日の不良債務
3,505,041千円

第3 不良債務を解消し、健全性を回復するための具体的措置

1. 収入の増加に関する事項

(1) 一般会計からの繰入財政再建を推進するため、一般会計からの繰入を次のとおり行う。

繰入額合計 1,310,354千円

(2) 料金の改正

交通事業の健全な運営を確保するため経済事情の変動に即応して料金の改正を行う。

(3) 財産の処分

事業の整備に伴って生じる余剰財産の処分を次のとおり行う。なお、処分にあたっ

ては可能な限り、公共施設等に振り向け効率的運用を図る。

(財産処分計画一略)

財産処分面積合計 1,639,280.35㎡

(4) 事業整備近代化による収入増

事業整備計画に基づき、バス路線の増強、再編成を推進し、積極的経営のもとに収入の増加を図る。

2. 支出の節減に関する事項

(1) 路面電車の縮小

路面電車は次の計画により、逐次縮小し、昭和45年度末までに廃止する。

路面電車縮小計画

年度	縮小キロ数
昭和41年度	1 km
昭和42年度	7 km
昭和43年度	7 km
昭和44年度	9 km
昭和45年度	12 km
合計	36 km

(2) 路面電車ワンマン化計画

路面電車の縮小計画に並行して次のとおりワンマン化を行う。

路面電車ワンマン化計画

年度	系統数	車両数
昭和43年度	2系統	32両
合計	2系統	32両

(3) 乗合自動車のワンマン化

バス路線の再編成とあいまって、次のとおり逐次ワンマン化を推進する。

乗合自動車ワンマン化計画

年度	系統数	車両数
昭和41年度	3系統	41両
昭和42年度	3系統	70両

昭和43年度	6系統	57両
昭和44年度	12系統	156両
昭和45年度	12系統	145両
昭和46年度	7系統	86両
昭和47年度	4系統	35両
昭和48年度		2両
合計	47系統	592両

職員計画(期末) (単位:人)

年度	事業別			計
	軌道事業	自動車 運送事業	索道事業	
昭和41年度	1,512	1,907	13	3,432
昭和42年度	1,424	1,918	13	3,355
昭和43年度	1,115	1,883	13	3,011
昭和44年度	858	1,867	13	2,738
昭和45年度	442	1,931	13	2,386
昭和46年度	—	2,115	13	2,128
昭和47年度	—	2,121	13	2,134
昭和48年度	—	2,140	13	2,153

(4) 水族館、病院等の移管

交通事業が本来の使命である市民輸送の確保に専念し、また財政再建を推進するため、水族館その他の付帯事業は、かかる事業を担当する部局に移管する等これら事業の改善策を行う。

(5) 職員の配置路面電車の縮小その他の改善等により生ずる余剰職員は、自動車運送事業及び新たに建設する高速軌道事業へ適正配置換えし、なお余剰が生じるものについては、一般部局へ配置換えする。

(6) 経費の節減、事務の簡素化及び機械化並

びに外注委託の拡大等を実施し、人員及び経費の節減を図るほか、給与制度の合理化による人件費の節約に努める。

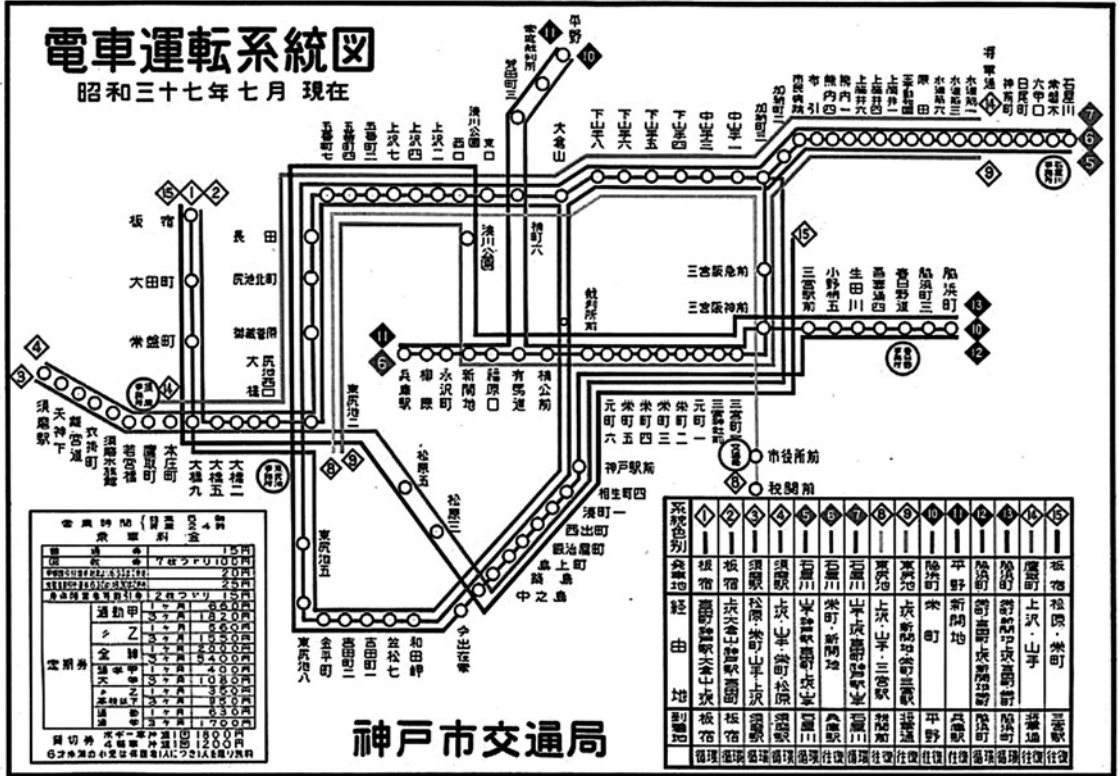
第4 財政再建債の償還計画借入額利率

借入額 3,500,000千円

財政再建債の償還計画

(単位:千円)

年 度	元 利 償還期日	未償還元金	償 還 額		
			元 金	利 子	計
昭和42年度	上 期	9月30日	—	—	—
	下 期	3月31日	3,500,000	—	107,352
昭和43年度	上 期	9月30日	3,500,000	—	127,750
	下 期	3月31日	3,500,000	—	127,750
昭和44年度	上 期	9月30日	3,150,000	350,000	127,750
	下 期	3月31日	2,800,000	350,000	114,975
昭和45年度	上 期	9月30日	2,450,000	350,000	102,200
	下 期	3月31日	2,100,000	350,000	89,425
昭和46年度	上 期	9月30日	1,750,000	350,000	76,650
	下 期	3月31日	1,400,000	350,000	63,875
昭和47年度	上 期	9月30日	1,050,000	350,000	51,100
	下 期	3月31日	700,000	350,000	38,325
昭和48年度	上 期	9月30日	350,000	350,000	25,550
	下 期	3月31日	—	350,000	12,775
合 計	計	—	3,500,000	1,065,477	4,565,477



利率 年7分3厘

左記、財政再建変更案は昭和44年3月18日の市会に提案され、以下のような希望意見を付けて同年3月25日に議決された。

- ① 地方公営企業法の改正など国に対する働きかけの強化
- ② 再建期間の延長を積極的に働きかけ財政再建に万全を期すること
- ③ 路面電車撤去に伴う代替バスの円滑な運行につとめ市民の足の確保に万全の措置を講じること
- ④ 代替機関としての高速軌道の早期着工とその実現に格段の努力をすること
- ⑤ 将来の交通職員給与は、一般職員との均衡を失しないよう配慮すること
- ⑥ 職員の配置転換にあたっては本人の希望を十分聴取し円滑な実施を図ること
- ⑦ 財産の処分にあたっては適正価格による

売却を行い極力財源の確保に努めること

しかし、この変更を経ても財政再建は思うに任せず、昭和49(1974)年には第2次財政再建計画が作られることになった。

■ さようなら市電

税関線廃止から2年後、神戸高速鉄道開業直後の昭和43(1968)年4月21日に5路線が廃止された。その中には明治43(1910)年から運行し、市電の1号線として、市街地中心部を走る姿が長年市民に親しまれてきた、いわば市電の顔ともいべき柴町線の一部も含まれていた。

続いて昭和44(1969)年3月には3路線、翌45(1970)年3月には5路線、そして昭和46(1971)年3月13日に残りの市電が廃止され、長く市民に親しまれてきた市電は、その姿を消した。路線の廃止は、中心部を循環する路線を最後まで残し、この循環路線から東西北へと伸



市電路線一部廃止の字幕が寂しい

ばされていた路線から廃止する形で進められた。

路線廃止にあたり神戸市交通局は、利用者への周知に努め、市電利用者のアクセス確保のために市電代行バス路線を設定して、乗換えを進めた。代行バスはいずれもワンマン運転で、営業時間は市電と同じく午前5時55分から午後10時40分、市電廃止の3日前からテスト運行を開始して、新事態に備えた。また、廃止区間を含む市電定期券をバスでも有効に取り扱うこととし、バス1区料金で市電・バスに乗り継ぐことができる特別定期券を1年の期間限定で発売した。

市電運行最後の日々、神戸市交通局は美しく

飾り付けた花電車を運行し（昭和45（1970）年10月15～18日）、記念乗車券を発行するなどにより、市民への感謝を表した。百貨店では「さよなら神戸市電展」が開かれ多くの市民が訪れた。昭和46（1971）年3月13日の市電最終日には、横断幕とモールで飾られた市電が運行し、多くの人々が乗車し、また、沿道で別れを惜しんだ。

市電の車両のうちPCC車両など新しい高性能の車両は広島市の市電にもらわれていき、古い車両は解体されたが、なかには須磨の海に沈められて魚礁となるもの、野外教室に利用されるものなど、再利用されるものもあった。架線などの設備が撤去され、路面の軌道が撤去されて

市電廃止順序

昭和41年5月1日	税関線	三宮－税関
昭和43年4月21日	栄町・羽坂延長線	湊川神社－新開地－兵庫駅前
	平野線	有馬道－平野
	湊川線	湊川公園－新開地
	須磨線	須磨駅前－衣掛町
昭和44年3月23日	東部国道線	三宮駅前－脇浜
	石屋川線	上筒井1丁目－石屋川
	松原線	東尻池2丁目－中之島
昭和45年3月15日	布引線	加納町3丁目－上筒井1丁目
	布引線	加納町3丁目－三宮阪神前
	山手・上沢線	加納町3丁目－五番町
	楠公東門線	大倉山－湊川神社東門
昭和45年10月15日	須磨線	本庄町－東尻池2
昭和45年10月15日		花電車運行
昭和46年3月13日		市電路線全廃



市電に代わって登場した代行バス（県庁前）



沿線には市電撤去反対の看板も

いくにつれ、市内の道路は自動車であふれ、市電の記憶は急速にうすれていった。

第5節 市バス事業の拡大と 市電代行バスの運行

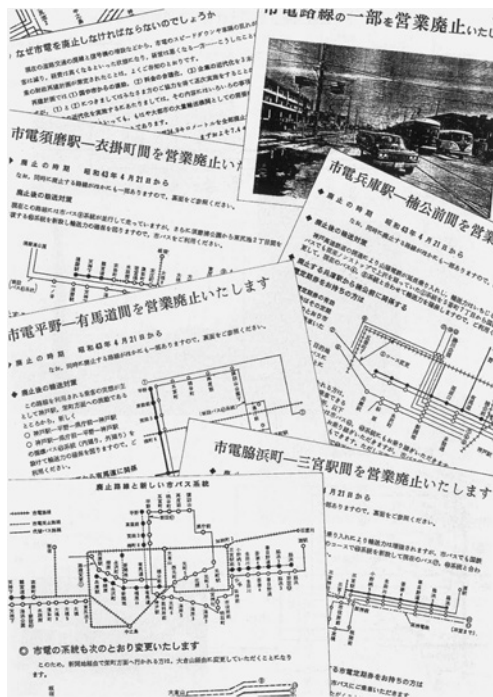
■市バス路線の充実 (昭和30年代後半～40年代前半)

大都市への人口集中は住宅問題を深刻化させ、その打開策として、神戸市でも東舞子住宅団地建設事業、須磨ニュータウン団地開発、鈴蘭台土地区画整理事業、玉津土地区画整理事業など郊外に大規模な住宅団地の開発事業が始められた。

164頁の表「市バス路線の新設・変更」とおり、これらの郊外団地へのバス路線が次々に新設されていった。住民の足を確保するため、神戸市交通局は路線の新設、既設路線の延長や枝線の設置、経由地変更、循環バス化などにより対応した。郊外地域には神姫バスや神戸電鉄バス、阪急バスなども運行しており、路線によってはこれら民営バスとの共同運行も実施された。明舞団地へのバス路線では、舞子駅や明石駅、新設された朝霧駅から山陽バス、神戸市、

明石市の三者協定により「共通定期券」を発行、昭和43（1968）年7月から共通乗車ができるようにして、利用者の利便向上を図った。各団地の人口が増加するに伴い、運行本数も増えていった。

バス路線は、中突堤のポートタワーに観光客を運ぶため、あるいは、完成した摩耶埠頭へのアクセス確保のため、郊外に開設された学校への通学のためなど、様々な場所へのアクセスを確保するツールとして大いに活用された。経済の高度成長期にあたる1960年代のバス路線新



市電営業廃止と代行バス運行のチラシ

市バス路線の新設・変更

系統	路線経由地など	設定年月
60	三宮駅前－有馬直行バス	昭和37年7月
36	阪神御影－六甲台（神戸大学）	昭和38年5月
51	山陽舞子駅前－舞子墓園（神戸商大、星陵高校など通学バス）	昭和38年8月
61	神戸駅南口－鈴蘭台	昭和38年10月
65	税関前－阪神打出（阪神国道バスと共同運行）	昭和38年11月
65	中突堤－税関前－阪神打出に延長（ポートタワー完成で）	昭和38年11月
9	駅前混雑により須磨駅前の折り返し運転を止めて勤労会館海の家まで延長運転	昭和39年9月
9の1	一ノ谷で路線をカットし定時ダイヤを確保	昭和39年9月
52	西舞子団地－送信所下－西舞子団地（循環）	昭和40年1月
4	新開地起点が神戸駅前発着場起点に変更	昭和40年8月
5	新開地起点が神戸駅前発着場起点に変更。板宿－川上町間の南北分離運行実施	昭和40年8月
54の3	舞子駅前－多聞団地センター	昭和40年9月
8	月見山バス回転地廃止で月見山－松風町間の東西行き分離運行	昭和40年11月
新14	神戸駅南口～明石駅前（白川－車大道－板宿－長田－上沢－楠6）神姫バスと共同運行	昭和40年11月
新54	舞子駅前－公団住宅前－多聞団地	昭和41年1月
7	完全ワンマン化	昭和41年5月
9	完全ワンマン化	昭和41年5月
新29	三宮駅前－摩耶埠頭（摩耶埠頭の完成）	昭和41年6月
4の1	神戸駅前－大日丘住宅前	昭和41年10月
70	神戸駅南口－西出町－東尻池2－離宮西町－放射道路経由、神ノ脇・名谷・高丸インター 停車－多聞	昭和41年12月
80	高尾台－新長田駅前（高尾台団地）	昭和42年4月
新52	舞子駅－舞子駅（循環）南多聞台・狩口台の宅地造成による	昭和42年5月
2	ワンマン化	昭和42年8月
18	ワンマン化	昭和42年8月
17	ワンマン化	昭和42年8月
51	舞子駅－西舞子団地（大坪経由）	昭和43年5月
52	舞子駅－西舞子団地（舞子小学校経由）	昭和43年5月
新52	舞子駅－朝霧駅前	昭和43年6月
新52の1	明舞センター前－多聞団地センター	昭和43年6月
新52の2	西岡橋－朝霧駅前	昭和43年6月
55	朝霧駅前－明舞北センター	昭和43年6月
新6	須磨駅前－北須磨団地	昭和43年8月
新60	三宮駅前－唐櫃団地（平野経由）神姫バス・神鉄バスとの共同運行	昭和43年11月
62	三宮駅前－有馬町（4社共同運行）	昭和43年11月
新36	阪神御影－鶴甲団地へ延長	昭和43年12月
30	本山駅南口～魚崎車庫	昭和44年3月
17	阪神前－海岸通経由－神戸駅（路線延長）	昭和44年7月
16	ワンマン化	昭和44年7月
36	ワンマン化	昭和44年7月
6	須磨駅－多井畑を一ノ谷まで延長	昭和44年10月
34	須磨駅－下畑を一ノ谷まで延長	昭和44年10月
71	神戸駅前－高座金生橋を水呑まで延長	昭和45年2月
30の1	魚崎車庫－東部市場前	昭和45年8月
30の2	魚崎車庫－神岡町	昭和45年8月
32	阪神御影－森市場を神岡町～神岡町（循環、阪神御影・阪急岡本経由）に変更	昭和45年8月
33	阪神御影－神岡町（循環）を神岡町（本山駅、阪神御影駅経由）	昭和45年8月
37	阪神御影－阪神御影（循環）	昭和45年8月
63	有馬口駅前－有野団地	昭和45年9月
38	阪神御影－渦ヶ森団地	昭和45年9月
5の9	板宿－白川台団地	昭和46年6月
1	石屋川－板宿 ワンマン化	昭和46年7月
63	有馬口駅前－有野団地ワンマン化	昭和46年7月

市電代行バス

第1次市電代行バス		
④1系統	神戸駅 - 神戸駅 (循環)	6.35km
④1-1系統	神戸駅 - 神戸駅 (循環)	7.28km
④2系統	神戸駅 - 灘駅	5.54km
③7系統	松原5丁目 - 神戸駅	2.96km
⑨1系統	東尻池2丁目 - 須磨浦公園	5.64km
①系統	石屋川 - 兵庫駅前 - 板宿	(經由地変更)
⑦系統	神戸駅 - 新開地 - 湊川公園	(經由地変更)
⑦1系統	神戸駅 - 新開地 - 湊川公園	(經由地変更)
第2次市電代行バス		
⑨2系統	石屋川 - 海岸通先行 - 石屋川 (循環)	17.02km
⑨3系統	石屋川 - 山手先行 - 石屋川 (循環)	17.02km
⑨4系統	石屋川 - 明石町	6.65km
⑨1系統	須磨浦公園 - 松原 - 東尻池2	(經由地変更)
第3次市電代行バス		
⑧1系統	三宮駅前 - 山手 - 尻池 - 新開地 - 三宮駅前 (循環)	17.184km
⑧2系統	⑧1系統の逆回り	17.184km
⑧3系統	衣掛町 - 尻池 - 湊川 - 神戸駅 - 尻池 - 衣掛町 (循環)	15.51km
⑧4系統	⑧3系統の逆回り	
⑧5系統	三宮 - 海岸通 - 新開地 - 湊川公園 - 東尻池2	6.99km
第4次市電代行バス		
⑧6系統	神戸駅前 - 板宿	7.59km
⑧7系統	笠松7丁目 - 吉田1丁目 (循環)	10.78km
⑧8系統	神戸駅前 - 板宿	7.09km

設・変更が多いのは、この時期の神戸市が、市域西・北・東部の開発を積極的に行い、市街地を拡大していたことの証であった。

市電の廃止に伴う利用者のアクセス確保のために市電代行バスが運行されたことは前述したが、代行バスの路線設定は4回にわたって行われ、表「市電代行バス」のような路線バスが新たに誕生した。各住宅団地への路線設定がされたことに加えて市電代行バスが設定されたことで、路線はさらに複雑になり、重複箇所も少なくなかったため、昭和47(1972)年に市バス路線再編成が行われることになった。

市バスの路線網が充実してきたことに比例して乗客数も年平均700万人以上増加し、昭和37(1962)年度の総乗客数は1億人を超えるまでになった。バス路線増加による駅前バスターミ

ナルの設置・拡充、新道開通によるルート変更などが行われる一方で、交通渋滞による影響を避けるための路線変更や路線廃止が行われた。また、後述するようにワンマンバスの運行も、この時期に開始された。車庫や操車場など運行を支える施設の充実も進んだ。この時期に設定された各路線の詳細は以下のとおりである。

(1) 白川までの路線延長

市東部や西北部に比べ市中央部周辺での住宅開発のスピードは緩やかだったが、民間開発業者によるミニ開発が山麓地帯一帯で進行してきた。市バス5系統(新開地-車大道)以北でも県道神戸三木線沿いにアパートや住宅が建ち始め、新住民から市バス乗入れが要望されるようになった。しかし、このルートは神姫バスが明



第1六甲トンネル開通
で文字どおり直通とな
った有馬線
(六甲有料道路入口)

石駅前－神戸駅間を営業運転していたため、同社と交渉して同意を得たうえで、昭和36（1961）年4月から5の3系統新開地－白川12.315kmの市バス運行を1日1回の運転回数で開始した。

(2) 三宮－有馬間の市バス運行実現

東灘区や明石市方面への路線バスの運行数に比べて北部地域の市バス路線はわずかに111系統（箕谷駅前－下衝原）のみが運行されていた。このため北部地域の住民は神戸電鉄と、西脇・北条方面から神戸へ向かう神姫バス、有馬－平野間の神鉄バスを利用するしかなかった。

神戸市交通局は北部地域の住民のニーズと有馬温泉への湯治客誘致を狙い、昭和36年に三宮から有馬に至る直行バス運行を計画し、同年4月に路線免許を得た。しかし、前述の民営バスと競合することから2社との交渉は難航し、同年8月25日ようやく運輸協定が成立した。

この有馬直通バスは三宮駅前を起点に、加納町3丁目、楠町6丁目、平野、箕谷、大地、有馬口を経て有馬町へ至る24.441kmの長大路線であった。また、3社による相互乗入れ路線でもあり、事業開始のための負担や、バスの運行回数について3社の比率が決められており、それぞれ神戸市5、神戸電鉄3、神姫バス3であった。

有馬直通バスが市バス路線60系統として運行開始したのは、路線免許取得から1年以上が経

過した昭和37年7月1日のことである。全線9区、運賃95円、片道約1時間の行程だったが、電車を乗り継いで行くよりも早くて便利だと好評を博し、路線開通1週間の輸送実績は乗車人員2,800人、運賃収入10万6,000円、乗車効率23%とまずまずの出足であった。

しかし、その後、道路の混雑などで運行時間が不定になったことや、昭和43年11月に六甲トンネルが開通したこともあって、三宮から六甲トンネル経由で有馬へ向かうルートに変更した。それまでは21か所の停留所に停車する「直行バス」であったが、ルート変更により文字どおり有馬へ直行するバスになった。

(3) 神戸大学新キャンパス設置と六甲台線の新設

敗戦後、一面の焼け跡となった市中心部、葺合区小野柄通一带にイーストキャンプ、生田区多聞通一带にウエストキャンプが設けられてアメリカ軍が進駐した。これらの土地の接収が解除されたのは、イーストキャンプが昭和29（1954）年、ウエストキャンプが翌30（1955）年であった。そして昭和33（1958）年には、灘区六甲台町にあった進駐軍家族用住宅であった六甲ハイツが返還された。その後、六甲ハイツの跡地において、昭和35（1960）年に神戸大学が総合大学化をめざして農学部、工学部などの校舎建設に着手したことにより、六甲台町はに

わかには大学のまちな変貌した。六甲台町周辺には16系統（阪神御影－六甲ケーブル下）が運行されていたが、学生が急増したため新設路線として昭和38（1963）年5月から36系統阪神御影－六甲台4.753kmの運行を開始した。

(4) 舞子墓園線

高校や大学への進学率の高まりで、広い土地を購入できる神戸市郊外に多くの学校が設置されるようになった。垂水区には県立神戸商大（現 兵庫県立大学）、県立星陵高校、県立神戸商業高校、市立六甲工高（現 神戸工業高等専門学校）、私立愛徳学園などが進出していたが、通学する学生生徒のため、新たに51系統山陽舞子駅前－舞子墓園前3.0kmが開通し、昭和38年8月15日から、神戸商大行きが15回、墓園行き5回が山陽バスと共同運行された。この路線ができたことで、山陽電鉄舞子駅前を起点とするバス路線は4系統に増強され、バスの発着回数は138回と頻繁になった。

(5) 鈴蘭台線

住宅開発が進む北神地域の住民のアクセス確保のため、神戸市交通局は民営バス会社との交渉を続け、昭和38年10月に神戸電鉄との共同運行で市バスの鈴蘭台乗入れが実現し61系統が誕生した。61系統神戸駅南口－鈴蘭台8.535kmの1日の運行回数は、市バス6往復、神鉄バス6往復で、鈴蘭台の住民はもとより、開校した県立鈴蘭台高校の通学生にとって神戸駅前まで40分足らずで行ける路線バスの運行開始は大きな福音となった。

(6) 第2 阪神国道線

（阪神打出－税関前－中突堤）

昭和38年11月、阪神国道バスとの共同運行で市バス65系統税関前－阪神打出13.13kmの走行が開始された。運賃は全線40円、国道バスと合

わせて運行本数44往復のバスであったが、国道での渋滞で定時運行確保が難しく、利用率は大変低かった。その後、ポートタワーが完成したことで税関前から中突堤までの1.41kmを延長して、観光客には重宝されたが不採算は避けられず、昭和46（1971）年3月に三宮－中突堤に路線短縮、同49（1974）年2月に廃止となった。

(7) 三宮－須磨駅前間急行バスの道路事情による変更

急行バス9系統はマイカーの駐車などで混雑する須磨駅前での折り返し運転が難しくなってきたことから、昭和39（1964）年9月に市立勤労会館海の家の前でできたバス転回地までの延長運行に変更された。同時に、神明国道の渋滞を避ける意味で須磨浦公園まで延長運行していた9の1系統について、大部分を一の谷でカットし定時ダイヤを維持することにした。

(8) 西舞子団地線

垂水区は神戸市の中でも住宅開発が急ピッチで進んだところであるが、県営西舞子団地の完成にあわせて昭和40（1965）年1月に運行開始したのが、山陽バスとの共同運行の52系統西舞子団地－送信所下－西舞子団地6.48kmの循環路線バスである。山陽バスと合わせて1日20回ほど運行したが、朝夕のラッシュ時のみ運行する特異な系統であった。同年9月には山陽電鉄舞子駅前のバス発着場が250m北へ移転したのと同時にダイヤ改正が行われ、54の3系統舞子駅前－多聞団地センター4.33kmが新設された。

(9) 神戸駅～明石駅前路線の設定

昭和40年11月、それまでの最長路線であった24系統三宮－田井間38.985kmに次ぐ、新14系統神戸駅南口－明石駅前26.9kmが開通した。同区間には部分的に市バス（明石駅－太山寺）と神姫バス（白川－長田区役所前）が運行していた



西神戸のマンモス団地
多聞台線が開通
(多聞団地センター)

が、住宅開発の進む伊川谷、太山寺、布施畑などの沿線から、神戸、明石方面へ向かう通勤通学者の増加により新系統が設定された。このバスは神姫バスとの共同運行で、片道所要時間は90分、1日12往復、料金は全線70円（市内普通1区と近郊6区の組合せ）だった。

(10) 多聞台線の充実

計画人口7,000人の垂水区多聞台団地の一部完成に伴い、昭和41（1966）年1月、前記54の3系統（舞子駅前－多聞団地センター）を新54の3系統（舞子駅前－公団住宅前－多聞団地センター 5.22km）とし、元の54の3系統を新54の5系統とする大幅なダイヤ改正が行われた。昭和41年4月には市バス須磨運輸事務所・車庫が竣工し（配置バス車両46両、1・6・8・34系統担当）、西神戸の市バス拠点として機能するようになった。



神戸駅前ターミナルを発車する丸山団地行き

(11) 丸山団地

市営丸山団地の造成が進むにつれて市バス4系統（神戸駅－花山町）が、朝のラッシュ時に乗客が乗り切れないほどの混雑となったことから、昭和41年10月、4の1系統（神戸駅前－大日丘住宅前 7.625km）を新設し、萩乃町、丸山団地前、大日丘住宅前の3停留所を設置するとともに、大幅なダイヤ改正も実施された。

(12) 摩耶大橋完成

神戸市では、外国貿易専用の近代的な大型埠頭（摩耶埠頭）の建設を、総工費220億円かけて進めていた。昭和42（1967）年6月に架橋された摩耶大橋を渡って摩耶埠頭に至る唯一の公共交通機関として、同年10月、市バス29系統（三宮駅前－第八突堤）が東へ2km延長され新29系統（三宮駅－摩耶埠頭 4.74km。復路は4.84km）として設定された。これとともに摩耶大橋、摩耶埠頭、第六突堤の3停留所が新設され、第七突堤停留所が廃止された。従来の29系統は往路復路を分離し、往路は29系統の1（第八突堤まで）、復路は29系統の2（第六突堤から）となった。これは保税区域内での税関監視所の関係による措置であった。

(13) 神明放射道路（第2神明道路）でのバス運行

国道2号線（神明国道）のバイパスとして建設された神明放射道路（第2神明道路）は、須

磨区離宮西町から鉄拐山、ジェームス山、千鳥ヶ丘などの山々を縫い、垂水区伊川谷に至る全長15.8kmの有料道路で、昭和39年10月に開通した。神戸市交通局では同道路と須磨、垂水区内の南北道路との交差点での道路交通に着目し、同道路完成前の昭和38年に市バス運行を計画した。そして、昭和41年11月に市バスの臨時運行免許を得て、同年12月、市バス70系統の運行を開始した。70系統は、神戸駅南口から離宮西町を経由して放射道路へ入り、神ノ脇から名谷、高丸両インターチェンジに停車、終着点多聞に至る全長15.095kmの路線で、1日14往復、所要時間は片道45分、運賃は神戸南口-名谷50円、高丸まで60円、多聞までは70円だった。

(14) 高尾台団地線

昭和39年5月、離宮公園と妙法寺川のある恵まれた環境に計画人口1,200人の市営高尾台団地（須磨区高尾台）が完成したが、アクセスが悪かったため（最寄りバス停まで徒歩25分、山陽電鉄月見山駅まで同20分）、住民の要望を受けて昭和42年4月に市バス80系統高尾台-新長田駅前循環8.0kmが営業開始した。ラッシュ時20分、昼間は45分間隔で、1日24回運行したが、新長田駅まで20分で行けるため住民に喜ばれた。

(15) 第1次市電代行バスの運行

昭和43年4月21日に神戸市交通局財政再建計画の移管で市電5路線が廃止された。廃止区間は、須磨駅-衣掛町、湊川公園-新開地、兵庫駅-楠公前、平野-有馬道、三宮-脇浜の各区間で、これに伴い、既存の市電の基本系統が大きく変更された。具体的な箇所は161頁の図「電車運転系統図（昭和37年7月）」を参照していただきたいが、5路線の廃止で影響を受ける1日6万人（予想値）にたいして、市電代行バスを運行した（詳細は161頁の「さようなら市電」

参照）。代行バスとして新設された市バス系統は以下のとおりである。

41	神戸駅-神戸駅（循環）	6.35km
41の1	神戸駅-神戸駅（循環）	7.28km
42	神戸駅-灘駅	5.54km
43	松原5丁目-神戸駅	2.96km
20	東尻池2丁目-須磨浦公園	5.64km

このほか1系統（石屋川-板宿）を兵庫駅前経由、7・11系統（神戸駅-湊川公園）を新開地経由に変更するなどの措置も行われた。

(16) 国鉄舞子駅ターミナル完成と舞子関係バス路線の変更

昭和43年5月、国鉄舞子駅南側にバスターミナルが完成し、市道舞子・多聞線の整備も完了したため、山陽電鉄舞子駅前を起点にしていた舞子関係のバス路線が新ターミナルに移され51系統（舞子駅-舞子墓園）は大坪経由、52系統（舞子駅-舞子駅）は大坪、舞子小学校経由の西舞子団地行きになり、53系統（舞子駅-大坪）と平池停留所が廃止された。

(17) 国鉄朝霧駅開駅と明舞団地線

南多聞台、狩口台の住宅団地完成に伴い、昭和42年5月、52系統（舞子駅前～西舞子団地）が路線延長し、新52系統新舞子駅～舞子駅循環7.55kmとなった。同系統は、道路事情の関係で午前中は奥ノ池から左回りして清水、西岡橋、西舞子団地を先行し、午後は右回りして狩口台、南多聞台を先行する変則的循環バスであった。

昭和43年6月に国鉄朝霧駅が開駅し、市バスと山陽バスの共同運行による新バス路線の営業を開始した。朝霧駅と明舞団地、西舞子団地を結ぶ中央センター道路に、明舞団地口、狩口台1丁目、明舞センター前、南多聞台7丁目、明舞北センターの5停留所を新設し、新52系統舞子駅-朝霧駅前5.42km、新52の1系統明舞センター前-多聞団地センター3.94km、新52の2系

統西岡橋－朝霧駅前2.92km、55系統朝霧駅前－明舞北センター1.96kmの4系統を設定した。この4系統の運行開始により前記の舞子駅を起点に西舞子、明舞両団地を循環した52系統などの関連バス路線は廃止になった。

明石市バスも神戸市バスと同時に、朝霧駅－明舞センター前－明石駅前の路線を設置した。そして、明舞線について神戸市、明石市、山陽バスの三者協定で「共通定期券」の発行がされるようになった。

(18) 北須磨団地乗入れ

兵庫労働金庫創立15年を記念して建設された北須磨団地が昭和43年度に入居を開始したことを受け、6の1系統（須磨駅－国立療養所前）を増発し、同年8月からは同路線を団地センターまで延伸し新6の1系統須磨駅前－北須磨団地6.42kmとした。

(19) 北区唐櫃団地への3社による共同運行バス

住宅開発の波は北区へも及び、唐櫃団地での開発の進捗に対処するため、神戸市、神姫バス、神戸電鉄バスの3社共同運行による新60系統三宮駅前－唐櫃団地20.611kmが1日8往復での運行を開始した。旧60系統（三宮駅前－有馬町）を六甲トンネル経由に変更し62系統三宮駅前－有馬町21.16kmとして、新たに阪急バスとの共同運行路線として設定した。新60系統の運行比



造成中の北須磨団地センターを発車する新6系統

率は神戸市バス3、神姫バス2、神戸電鉄バス3、62系統は神戸市バス3、神姫バス2、神戸電鉄バス3、阪急バス3であった。

(20) 灘区鶴甲団地への路線延伸

昭和43年12月から灘区鶴甲団地の入居者増加と、神戸大学教育学部新校舎完成による利用者増にこたえるため36系統（阪神御影－六甲台）を鶴甲団地まで延伸して新36系統阪神御影－鶴甲センター5.763kmとして営業を開始した。

(21) 第2次市電代行バス

昭和44（1969）年3月23日に、市電石屋川線、布引線、松原線が廃止された。この2線を利用していた乗客4万6,800人の足を確保するための市電代行バスとして、92系統石屋川－海岸通先行－石屋川17.02km（循環）、93系統石屋川－山手先行－石屋川7.02km（循環）、94系統石屋川－明石町6.65kmの3線を新設、91系統（須磨浦公園－東尻池2丁目）は松原経由で神戸駅まで3.62km延長した。

(22) 幻のハイウェイバス

国道2号線の混雑が激化し、昭和34（1959）年7月から1日1便を運行してきた市バスの最長路線24系統（三宮駅前－田井）を昭和44年3月末で廃止した。渋滞は定時運行を旨とする路線バスにとって大問題であり、渋滞に巻き込まれない、高速道路を走行するハイウェイバスの路線設定が企画された。それは、阪神高速道路神戸・西宮線の若宮－生田川間の開通を機に、高速道路を利用して須磨浦公園から三宮駅前に至る11.8kmを20分で走らせる「特急バス」の計画である。そのコースは須磨浦公園を起点に、須磨水族館前停留所を経て阪神高速道路の若宮ランプウェイに入り、京橋ランプウェイを出て、京橋、京町、市役所前から三宮駅前に至るものであった。既存のバスで50分かかっているもの

を快速電車並みの速さで走行する「ビジネス特急」バスの実現は、須磨区の住民の通勤の足として大きな期待がかけられた。

しかし、同様の計画を神姫バス、神戸電鉄バス、山陽電鉄バスも企画しており、路線バスとしての認可争いの様相を呈してきたことや、高速道路を走行する車両には立ち席を作ることができないため採算が合わなくなること、また運転手不足であったことも加わって、高速ビジネス特急バスは実現に至らなかった。

(23) 既存路線の延伸

昭和44年度には既存の数路線について以下の延伸を図り、路線網が拡充していった。

17系統（阪神前－外大前－阪神前）を海岸通経由で神戸駅前まで延長（昭和44年7月）

6系統（須磨駅前－多井畑）34系統（須磨駅前－下畑）の両系統を一の谷まで延長（同8月）

71系統（神戸駅前－高座金清橋）を水呑まで延長（昭和45（1970）年2月）

(24) 職員労働時間短縮によるダイヤ改正

昭和44年、神戸市交通局では、週48時間だった労働時間を44時間に短縮することになり、そのための運転ダイヤ改正を実施した。それは、同年5月1日に1・5・9・10・11・65各系統の改正から始まり、同月19日に4・8・19系統、同25日に6・29・34系統、そして6月1日には明石方面の12・13・14系統、舞子方面の51・52・54・55・70の各系統、同月8日に7・20・22系統の改正を実施して終了した。

(25) 第3次市電代行バス

昭和45年3月15日、市電上沢線と山手線の廃止に伴い、第3次市電代行バスが運転を開始した。この2つの市電路線廃止により、市街地の山手と浜手を1周する循環路線がなくなり、残

すは市街地を東西に走る4路線のみとなった。市電廃止で影響を受ける利用者3万5,000人にむけて次の5つの市電代行バス路線が新設された。

81・82系統

三宮駅前－三宮駅前循環 17.184km

81系統は三宮から山手を湊川公園に至り、南行して吉田町、東尻池、上沢経由で三宮に至る。82系統はその逆まわり。

83・84系統

衣掛町－衣掛町循環 15.51km

83系統は衣掛町から東尻池を経て上沢、湊川公園、神戸駅から吉田町を通り衣掛町に至る循環。84系統はその逆回り。

85系統

阪神前－東尻池2丁目 6.99km

三宮阪神前から海岸通、新開地、湊川公園、五番町7丁目を経て東尻池2丁目に至る往復系統。

以上5系統運行のためにバス車両53両が準備され、市電廃止当日から1日300回に及ぶワンマンバス運行を開始した。大幅なワンマン化により市電関係の交通局職員約200人が同月20日付で市長部局などに出向した。

(26) 東部路線の再編成

東灘区一帯の住宅開発や都市計画道路の整備に対応するため東部路線の再編が、同地区路線設定から20年を経て実施された。東部路線31・32・33の3路線は狭く勾配のある道路が多いため国道2号線を出たり入ったりと屈曲が多く、運行ルートもわかりにくいため利用者数が伸び悩んでいた。神戸市交通局は、国鉄北側の都市計画道路の一部完成を機に路線再編を行い、東部路線のかかえる課題解決を図るとともに、新ルートは大型車両が通行できる幅員にゆとりのある道を選んで、ワンマンバスの導入を行った。

昭和44年3月に新設された30系統本山駅（現在は摂津本山）南口から魚崎車庫前3.14kmの延長路線として30の1系統魚崎車庫前－東部市場前6.15km、30の2系統魚崎車庫前－神岡町（現森北町1丁目）4.93kmが45年8月から運行を開始した。次いで32系統（阪神御影－森市場 現森南町1丁目）12.53kmを、神岡町－神岡町（循環）12.53kmに変更し、阪急岡本と阪神御影を経由する系統が誕生した。また、33系統（阪神御影－本山駅前）も、神岡町－神岡町（循環）14.76kmに変更し、本山駅、横屋、阪神御影南口経由の浜手循環線となった。新たに37系統阪神御影～阪神御影（循環）9.72kmも設定され、阪神深江方面まで区内東西が結ばれた。

(27) 北区有野団地線の運行

北区にある、緑深い有馬の山々をのぞむ有野団地は、昭和41年11月に開発許可申請が出され、5年を経て完成した高層住宅群が立ち並ぶ団地である。神戸電鉄三田線の沿線に位置し、計画人口は12,000人と予測されていたが、団地住民の足として昭和45年9月に63系統有馬口駅前－有野団地3.0kmが運行を開始した。有馬口は神戸電鉄有馬線と同三田線の分岐点で、神戸へのアクセスが便利な場所である。運行回数は1日18回、所要時間は10分の小規模系統のツーマン運行であったが、団地住民の足として重宝された。

(28) 東灘区渦ヶ森団地へのバス運行

神戸市開発局の手により東灘区住吉地区の標

高300mを超える地に開発されたのが渦ヶ森団地で、計画人口約6,000人、面積は34.3haの広さであった。昭和46年2月、同地の造成完了に先立って、38系統阪神御影－渦ヶ森団地6.773kmのワンマン運転を開始した。その後、住吉川沿い道路が一方通行であることなどから甲南經由を廃止し、ルートを変更した。

(29) 第4次市電代行バス

最後まで残っていた、三宮阪神前から吉田町を経由して板宿に至る10.664kmの市電が昭和46年3月13日をもって廃止となり、明治時代から市街地を走り続けてきた路面電車が完全に姿を消した。神戸市交通局は路線廃止で影響を受ける利用者に向けて第4次市電代行バスを廃止翌日から運行させた。86系統神戸駅前－板宿7.59km、87系統笠松7丁目－吉田町1丁目（循環）10.78km、88系統神戸駅前－板宿7.09kmの3系統を主とした総計8系統が新設された。代行バスでの輸送対象乗客数は1日4万人と想定され、バス車両56両、乗組数61組が用意された。同時に17系統（外大前－神戸駅－外大前）を外大前－京橋7.81kmに短縮、ツーマン運行していた65系統（中突堤～阪神打出）を三宮－中突堤2.32kmに変更しワンマン運行に切り替えた。

■市バス関連施設の拡充

市街地の拡大に伴い、市バスの営業キロ数は、昭和35（1960）年から45（1970）年までの10年で26%増加した。乗車人数では92%増（同30年から同40年ではほぼ倍増）、多数の乗客を運ぶ

市バス事業の営業状態

	営業キロ数	1日平均乗車人数	1日平均走行キロ数	在籍車両	収支差し引き
昭和30年	207km	116,763人	22,520km	243両	11,739,440円
昭和35年	250km	226,519人	35,159km	352両	-29,459,745円
昭和40年	277km	296,318人	44,161km	452両	-430,926,459円
昭和45年	316km	435,809人	56,741km	650両	-812,751,575円

ためにバスの車両数も84%増え、走行キロ数も61%増えた(172頁の表「市バス事業の営業状態」参照)。

バス車両の増加と路線の増加は、車両整備機能の拡充、車庫の増築や操車場の拡張・設置を必要とする。バスの大型化や車両数の増加に対応して、灘・東尻池両工場の整備能力では不足が生じてきたことから、昭和38(1963)年5月、長田区北町3丁目に完成した電車のための車両工場に併設して、総合的な自動車整備を行うことができる施設を開設することになった。この長田車両工場は自動車分解整備事業認証工場、優良自動車整備事業2級重整備工場、指定自動車整備事業指定工場として、昭和39(1964)年3月31日に竣工、同年5月1日から業務を開始した。「長田車両工場」完成に伴い、東尻池と灘の整備工場は廃止することとなった。

一方、車庫についても不足が生じ、昭和41(1966)年には既設の灘・布引・松原の3車庫に加えて須磨自動車車庫・運輸事務所が竣工した。須磨自動車車庫は須磨電車車庫の跡地に建設された。その後、市電廃止に伴う代替バスの運行が開始されると、バス車庫拡張が次々に行われ、昭和43(1968)年3月には、東神戸の拠点である灘車庫が飽和状態になっていたことから、造成工事が終了した「東部公有海面埋立地第3工区」(魚崎浜)に魚崎車庫が建設された(同車庫は開業直後から地盤沈下に悩むことになり、10年後に新車庫が下水処理場の上屋を利用して建設された)。翌44(1969)年には、市電石屋川車庫をバス車庫に転換して、同年6月、収容車両数72両の市バス石屋川車庫として業務を開始した。また、昭和46(1971)年には、住宅局との協力で、1階が車庫で階上が住宅というユニークなバス車庫、須磨運輸事務所が整備された。

操車場については、昭和44年に京橋操車場が新設され、同46年8月には、北神地区の団地住

民のアクセスのため、箕谷の山田車庫を発展的解消して有野操車場が開設されている。市電関連の施設の市バス関連施設への転用が進められ、和田市電車庫兼運輸事務所は市バスの操車場として昭和47(1972)年12月に生まれ変わった。

バス路線が増加するにしたがい各鉄道駅にはバスターミナルが設置されるようになった。昭和36(1961)年4月には三宮駅前バスターミナルが新聞会館北側に新設され、同40年8月には神戸駅前バス発着場の設置により新開地操車場が廃止された。しかし、神戸駅前付近の道路は狭く、乗り場も3か所に分かれて移動に一苦労するといった状態であった。昭和42(1967)年7月9日は集中豪雨により六甲山系の南斜面の新興住宅地を鉄砲水が襲い、神戸市全体で77人が亡くなるという大水害が起きた。復旧が急がれ、同年8月には阪急六甲駅に新たな操車場が設置された。また、同43年には国鉄舞子駅前にバスターミナル、翌44年には市バス京橋操車場が新設された。

市電と同様に市バスも道路の混雑による影響は大きく、開発に伴う道路の開通や、人口増加と自動車の増加で著しく渋滞する道路が発生するなどの事情により、バスの経由地を変更したり、路線を途中でカットするなどの対策が講じられた。また、路線の新設に伴う施設設置や車両整備のための投資的支出もしなければならなかった。172頁の表「市バス事業の営業状態」のとおり、乗客数や走行キロ数は増加していたが、赤字が続き、その金額も増えていた。

■ワンマンバスの採用

ワンマンバスの運行は、昭和35(1960)年にラッシュアワーの時間帯をのぞいて試験的運行が一部で行われていたが、その後、ワンマンバスの採用への動きはなかった。その理由は、道路状態や車両保安基準などの法規制のためであ



神戸市バスの本格的なワンマン化は7系統を皮切りに2・18系統へと拡大していった
(三宮駅前西行のりば)

り、また、職員の労働条件もからんで労働組合との折り合いが付かなかったということも一因だった。しかし、全国ではワンマンバスの採用が進み、昭和40（1965）年の調査で全国のバス事業者の23.3%が採用しており、大阪市では所有車両の56.4%がワンマンバスになっていた。東京陸運局白書においてワンマンバスの事故発生率はツーマンバスの3分の1で、客の苦情は皆無であるとの評価も出ていた。

こうした趨勢のもと、神戸市交通局は昭和39（1964）年頃からワンマンバスに転用できるワン・ツーマンバス車両の購入をはじめ、ワンマン化の具体案の検討を重ねていった。ワンマン化は、運転手にとって運転業務の上に、金銭授受に正確さが求められる料金収納業務が加わり、負担が大きくなることが懸念されたが、昭和41（1966）年5月1日より、7系統（三宮－神戸駅）と29系統（三宮駅前－第八突堤）でワンマンバスの運行が実施されることとなった。

その後、昭和42（1967）年8月に2系統（三宮駅前－阪急六甲）、18系統（三宮駅前－摩耶ケーブル下）、同年12月に17系統（三宮阪神－外大前）がワンマン化し、神戸市交通局のワンマン化率は昭和42年度末で23.1%となった。昭和44（1969）年3月には、市バスの主要系統の1つである22系統（三宮－新開地－東尻池－名倉町－新開地）のうち最も乗車密度が高い三宮－新開地－東尻池をワンマン運転として20系統

が誕生し、同月、30系統（魚崎運輸事務所－国鉄本山駅）もワンマン化した。また、東灘区路線再編に伴ってワンマンバスの導入が図られ、昭和44年3月末にはワンマン化率は60%に達した。さらに、ワンマン運転する市電代行バスの増加などもあいまって、昭和46（1971）年度末には70%近くへと高まった。

■観光バス事業の不振

戦後、多くの観光客を集めて盛況だった観光バス事業も、昭和36（1961）年をピークに、次第に下降線をたどり始めた。観光業そのものは、豊かになった市民の懐具合を反映して好調であったが、乗用車の登録台数が昭和37（1962）年に26万台だったものが翌38（1963）年には37万台に急増し、マイカーブームが到来したことは、神戸市交通局の観光バス事業にとって打撃となった。

加えて、マイカーブームに呼応するかのようにならぬように全国で自動車専用の道路・高速道路が開通していった。神戸市の周辺では、昭和38年1月に第2阪神国道が東灘区新在家－尼崎東本末間で開通し、続いて同年7月には名神高速道路の尼崎市－滋賀県栗東町間が部分開通した。より遠方へのドライブ旅行が可能になったことで、市内と市周辺を巡回観光する市バスによる観光は難しい立場に立たされたのだった。昭和36年には年間70万人を数えた観光バス利用者が、翌37

年度は60万人、同38年は57万人へと減少した。

前述したとおり、当時の神戸市交通局は主要事業であった市電の不振に苦しむ一方で、市バスは少しずつ輸送実績を上げ、バス路線網の拡張と新車両購入で輸送力増強が急がれていた。こうした状況のなか、観光バスの乗客減少への対応策として、昭和39（1964）年6月に、観光専用バス27両のうち10両を路線バス用に改造して一般路線に振り向けた。戦後、デラックス車両をつくって振興を図ってきた観光バス事業はその規模を縮小し、昭和43（1968）年には在籍車両10両という小規模なものとなった。

観光バス事業の低迷は観光バスガイドの採用においても顕著で、最盛期には競争率が数十倍にも達した応募者が、昭和46（1971）年には人集めにも苦勞するようになった。神戸市交通局は退職職員を対象にアルバイト車掌の導入に踏み切るなどの対応をしたが、その後10年ほどの間、低迷が続いた。

■ 山陽新幹線との連絡運行開始

昭和47（1972）年3月15日、山陽新幹線新大阪－岡山間が開通し、新神戸駅も同時に開業した。これを受けて神戸市交通局では、布引付近を運行する1・2・18系統の新神戸駅乗入れを計画した。

駅舎2階正面広場への市バス停留所設置は認められなかったため、改札口から離れた1階出入口前に停留所を設け、新設の28系統三宮駅前－新神戸駅1.8kmのワンマン運行を開始した。これにより、昭和46（1971）年度の市バスワンマン化率は70%に達した。

しかし、停留所が改札口から遠いため、市バスの乗客数は当初予想を大きく下回る1,600人にとどまり、改札口に直結する2階正面広場前に乗り付けるタクシーに乗客を奪われる状況が続いた。

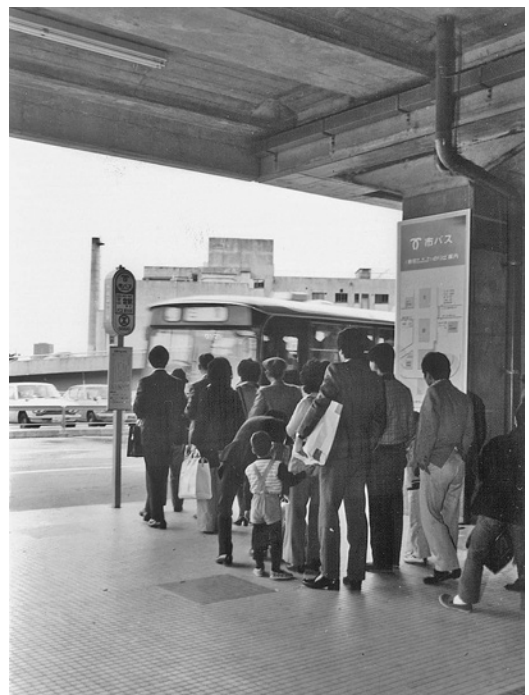
一方、臨時免許による運行を行っていた70系

統神戸駅南口－多聞については、昭和47年7月21日に全線廃止することとなった。不採算と交通渋滞によってダイヤ運行が困難となったことが、その理由であった。

■ 神陵台団地住民の不便を解消

31系統阪神御影－白鶴美術館は、道路事情が悪いため別注した40人乗りの小型バスで営業を行っていたが、大幅な赤字が改善せず、昭和47（1972）年10月28日限りで廃線することとなった。これに代わって、新31系統神岡町－渦森台7.0kmの運行を開始した。旧白鶴線の利用者は、新31系統及び38系統阪神御影－渦森台が引き受けることになった。

また同月29日には、55の1系統朝霧駅－明舞北センターが神陵台まで延長された。神陵台団地の住民は、明舞北センターバス停まで片道900mの道のりを歩くという不便を強いられていたが、それがようやく解消された。

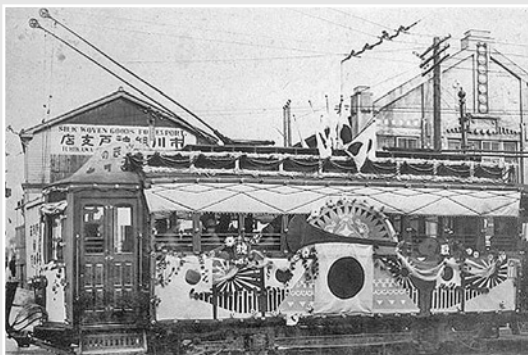


28系統新神戸－三宮連絡バス（新神戸駅）

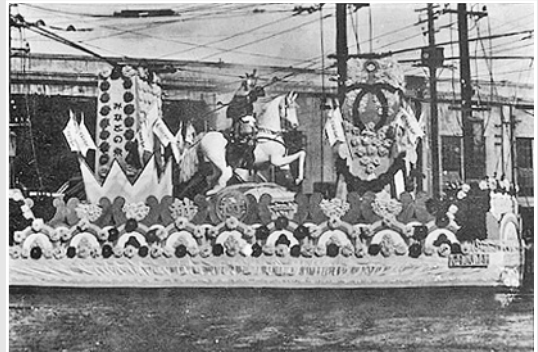
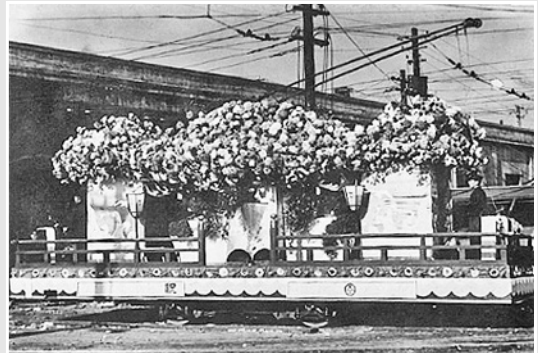
神戸市電が走っていた頃を知る人は、「みなとの祭」（現在の「神戸まつり」の前身。昭和46（1971）年から「神戸カーニバル」と統合して「神戸まつり」となった）などで、華やかに飾りつけられた花電車が列をなして市内を走る姿を覚えておられると思う。街に色彩が乏しかった時代、美しく飾った車両が街なかを走る風景は市民の目を引き、たくさんの見物人が押し掛けた。戦後の花電車を知る奥田英夫は、著書の『神戸市電と花電車』（神戸新聞総合出版センター、平成22年）で次のように書いている。

「（みなとの）祭当日は、神戸市内の市立小中学校は一斉に休みとなり、我々神戸っ子はこぞって（花電車の）見物に出かけたものだった。…懐かしい『みなと音頭』を奏でつつ走る光景を見る楽しさは、その場に居合わせた人だけに分る楽しさであったろう」

花電車の初お目見えは、路面電車の登場と時を同じくしている。のちの神戸市電の前身にあたる神戸電気鉄道が初めて神戸の市街地で路面電車を運行させた明治43（1910）年、車両に造花が飾られた花電車が登場し、その7年後の大正6（1917）年、神戸電気鉄道の市営化を祝う花電車では、凝った美しい装飾が施された。特別な日に限って運行される花電車は、その特別さゆえに写真に撮ら



第一次世界大戦後、戦勝を祝った時代の花電車



第1回みなとの祭と花電車（昭和8（1933）年11月）

れ、名所旧跡並みに絵はがきにもなって愛でられた。花電車は路面電車の晴れ姿のような存在だったといえるかもしれない。

路面電車の走る都市では、どこでも地域の記念行事への協賛、戦前ならば天皇の即位を祝う御大典等の皇室関連行事などで花電車を運行した。神戸市電の場合、有名だったのは「みなとの祭」の花電車である。「みなとの祭」はアメリカ、ポートランド市のローズフェスティバルを模して昭和8（1933）年に始まった市民参加型の祭典で、2日間にわたり「みなとの女王」の戴冠式、国際行列、懐古行列が行われ、百貨店などのスポンサー付きの花電車が市内を巡行した。このときの花電車の写真を見ると、車両の外側に飾り付けを施すスタイルではなく、台車部分にオブジェを載せて飾った本格的な山車のスタイルになっている。これは、車両の保有台数が増え、花電車用に使える余剰の台車を持つようになって初めて可能になったことで、

趣向を凝らした華麗な花電車は、市民を驚かせたに違いない。しかし、「みなとの祭」は開始から4年後、戦争で実質的に中断されてしまった。

敗戦後、「みなとの祭」が復活したのは、まだ戦災の爪痕が街の各所に残り、人びとの暮らしが苦しかった昭和23（1948）年秋のことである。花電車も再登場し、神戸市の復興発展に伴い、豪華に

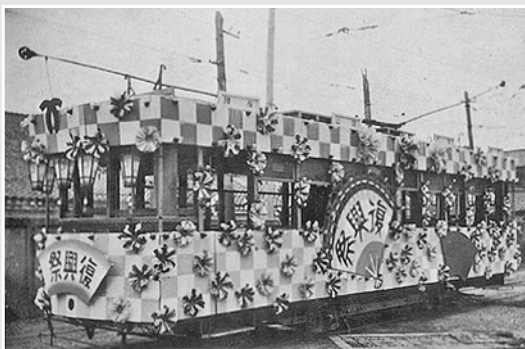
なっていった。昭和30年代に入ると、色とりどりの飾りに加えて、ふんだんに付けられた電飾によるイルミネーションの美しさが人々を魅了し、人気を博した。その運行ルートは、長田車両工場を出発して西は須磨駅、東は石屋川、さらに脇浜から国道2号線に敷設されていた阪神国道線の路線も借りて山打出まで、市内を縦横に約6時間かけて回り、車両工場へ戻るというもので、イルミネーションを楽しめる午後から夜にかけての運行と、昼前から夕方までの運行があった。「みなとの祭」の最終日は市内8区から選ばれた8人のミスたちが花電車に乗り込んで沿道の人々に手を振った。ちなみに花電車は振動が大きいうえに、10



第30回みなとの祭（昭和37（1962）年）の花電車

月に吹きさらしの台車の上は寒く、乗り心地は良くなかったという。

市民を楽しませた花電車であったが、市電の廃止とともに姿を消した。自動車の増加に追われるように事業不振に陥った市電は、昭和46（1971）年3月13日に全線廃止に至り、イルミネーションが華やかな花電車の運行は、その前年秋の「みなとの祭」が最後となった。そして、市電最後の日、市電各車両は造花やモールで飾られ、白地に黒く筆文字で「長い間のご利用有難うございました」「さよなら神戸市電」と大書した板を付けたシンプルな花電車スタイルで運行し、市民に別れを告げた。



神戸市復興祭と花電車（昭和21（1946）年）



最後となった花電車から手を振る当時のミス神戸



第7章

都市の発展と地下鉄の建設

第1節 神戸市内の 鉄軌道網の概要

神戸市は、東西36.1km、南北29.7km、面積約550km²の市域が、六甲山系を境として南北に二分されている。南側は瀬戸内海沿いに広がる既成市街地、北側は内陸部に続く西神・北神地域である。このうち既成市街地は、東西約30km、南北約2～4kmと東西に細長く帯状に連なっており、山麓台地とその南の海岸低地で構成される。ここに、市の全人口の約7割が居住している。

こうした地勢の特徴を反映して、神戸市域における鉄軌道網は、既成市街地の東西方向を中心に形成されてきた。近隣地域と連絡している鉄軌道は、明治7（1874）年5月に現在のJR東海道線の大阪－神戸間が開業したのを皮切りに、順次延伸されてきた。明治38（1905）年には阪神電鉄、明治43（1910）年には山陽電鉄、大正9（1920）年には阪急電鉄、昭和3（1928）年には神戸電鉄が、それぞれ神戸市内で開業している。そして昭和43（1968）年には、これら4私鉄を接続する神戸高速鉄道が整備された。さらに昭和47（1972）年には、国土幹線鉄道である山陽新幹線（新大阪－岡山間）が開業し、神戸の窓口となる新神戸駅が営業を開始した。

神戸市における鉄軌道整備の変遷
鉄軌道整備の変遷年表

開業(廃止)時期	鉄道事業者	開 業 区 間	
明治7年5月11日	JR西日本	大阪	神戸
明治21年11月1日	JR西日本	兵庫	西明石
明治22年9月1日	JR西日本	神戸	兵庫
明治23年7月8日	JR西日本	兵庫	和田岬
明治38年4月12日	阪神電鉄	大阪	神戸
明治43年3月15日	山陽電鉄	兵庫	須磨
大正6年4月12日	山陽電鉄	須磨	明石
大正6年8月1日	神戸市電(買収)	—	—
大正9年7月16日	阪急電鉄	十三	上筒井
昭和3年11月28日	神戸電鉄	湊川	有馬温泉
昭和3年12月18日	神戸電鉄	有馬口	三田
昭和11年4月1日	阪急電鉄	三宮	西灘
昭和11年12月28日	神戸電鉄	鈴蘭台	広野ゴルフ場前
昭和43年4月1日	神戸高速	湊川	新開地
昭和43年4月7日	神戸高速	西代	三宮
昭和43年4月7日	神戸高速	高速神戸	元町
昭和46年3月13日	神戸市電(廃止)	—	—
昭和47年3月15日	山陽新幹線	新大阪	岡山
昭和52年3月13日	神戸市営地下鉄	名谷	新長田
昭和56年2月5日	神戸新交通	三宮	中公園
昭和58年6月17日	神戸市営地下鉄	新長田	大倉山
昭和60年6月18日	神戸市営地下鉄	大倉山	新神戸
昭和60年6月18日	神戸市営地下鉄	名谷	学園都市
昭和62年3月18日	神戸市営地下鉄	学園都市	西神中央
昭和63年4月2日	北神急行	新神戸	谷上
平成2年2月21日	神戸新交通	住吉	マリナーパーク
平成13年7月7日	神戸市営地下鉄	新長田	三宮・花時計前

※鉄道事業者は現在における名称とする

現在の鉄道網図



一方、神戸市内における鉄軌道については、既に述べてきたように大正6（1917）年、神戸電気鉄道の営業を引き継ぐ形で神戸市電が開業。昭和46（1971）年に廃止されるまで半世紀以上にわたって、神戸市民の身近な移動手段として親しまれてきた。市電に代わり、本章で記すとおり神戸市営地下鉄が整備されることになり、昭和52（1977）年に西神・山手線の名谷－新長田間が開業。続いて平成13（2001）年には、海岸線も開業した。このほか、人工島の整備に合わせて、既成市街地と海上都市を結ぶために、新交通ポートアイランド線が昭和56（1981）年、六甲アイランド線が平成2（1990）年に、それぞれ開業している。

第2節 地下鉄西神線・山手線の建設

1 西神線・山手線の建設

■前史

神戸市における地下鉄建設の計画は、既に大正時代から検討されていた。大正11（1922）年7月20日の定例市参事会で、次のような発言が見られる。日本で初めての本格的な地下鉄（東京地下鉄道の浅草－上野間）が開業したのは昭和2（1927）年だから、その5年前のことである。

「年々膨張して行く神戸市の状勢を見るに、将来は必ずや高速度の地下電鉄を必要とするに至るであろう」

参事会で非公式の了解を得た後、3か年の継続事業として調査費26万8,000円を予定し、具体案の作成が進められた。しかし、それ以上の

動きがないまま、時代は昭和になった。

昭和3（1928）年、神戸財界の有力者である滝川儀作、金子直吉らを中心に、神戸地下鉄道株式会社設立計画がまとめられた。計画された路線は、第1期が武庫郡住吉町－市内中央部－林田区西須磨、第2期が葺合区脇浜町－市内海岸部－林田区西須磨という東西を貫く2ルートで、事業費は8,000万円を予定していた。この計画案は同年3月31日の市会に上程され、調査委員会が設けられて審議された。その結果、「民営による地下鉄建設は市の地下鉄計画に支障あり」など5項目の報告が行われ、否決された。

その後、戦争をはさんで40年を経た昭和43（1968）年4月、この“まぼろしの地下鉄計画”は、神戸高速鉄道となって実現を見るに至った。

■神戸市交通事業審議会第3次答申

地下鉄建設が具体的な計画として浮上したのは、第6章第2節で述べたように、昭和43（1968）年6月24日の神戸市交通事業審議会第3次答申においてである。「企業環境の変化に即応する公営交通事業将来のあり方について」の諮問に応じ、専門委員会での検討結果を踏まえて答申を行ったもの。

答申の「まえがき」では、次のように神戸市の将来を予測している。

「京阪神都市圏の西の核である神戸市も将来の発展が大いに見込まれ、昭和60年には人口165万人、大量交通機関を利用して市内に乘降する乗客数1日約230万人と推計され、さらに神戸市を通過する乗客も増加するものと思われる。

また、自動車の交通量は今後も増加するものと予想されるので、路面混雑はますます激化の一途をたどり、路面電車及びバスの表定速度は年々低下し、その機能を果たしえなくなるであろう。」

そして、神戸市の土地利用の現状と将来を次

のようにまとめている。

「神戸市の主要な業務・商業地区は、三宮から神戸駅付近に至る地域であり、臨海地域には大小の工場が集まって工業地区を形成し、また、山手方面には住居・文教施設が多く存在するがさらに西神・北神の急速な開発も予想されている。」

こうした将来見通しと現状把握のもと、整備すべき高速軌道の路線として、海岸線・山手線・西神線・東部線の4線が示された。建設順序については、東部線のうち一部布引付近から三宮に至る区間及び海岸線の合計11kmが第一次線とされている。そして、この高速軌道の路線構造については、「建設費、建設期間等からみれば高架が有利であるが、都市環境及び道路利用の効率化等を考えると路線の大部分は地下構造にすべき」と述べられていた。

■都市交通審議会神戸部会

神戸高速鉄道開通の翌44（1969）年2月、運輸大臣は都市交通審議会に対して、「神戸市を中心とする旅客輸送力の整備増強に関する基本計画」について諮問した。第6章第2節で記したとおり、同審議会は神戸部会を設置し、同年6月11日に開催された神戸部会第4回会合では、神戸市交通局による地下鉄建設計画が説明された。

井尻昌一交通局長が説明した計画は、前述の神戸市交通事業審議会第3次答申をベースに、少し修正を加えるとともにより具体化したものである。その中で、海岸線、山手線、西神線という3線の路線と構造についても説明がなされた。

この説明を受けて、都市交通審議会神戸部会は7回にわたる会合を重ね、沿線人口の見通しや流動状態、各交通機関の輸送力増強計画などを多角的に検討した。そして、昭和44年10月8日に報告をまとめた。その内容は、神戸市交通

局が計画している高速鉄道の計画を認めるものである。また神戸電鉄に対しては、北神地区住民の足として三宮－箕谷間の新線の建設、粟生線（鈴蘭台－三木間）の完全複線化を要請している。

地下鉄の建設に莫大な費用が発生する点については、次の3点を指摘した。

- ① 国民所得の向上に見合った運賃の適正化を図ること。
- ② 利用者負担が困難な費用については、国の長期低利資金の確保、補助率の引き上げなど助成措置の強化に努めること。
- ③ 鉄道によって利益を受ける沿線から特別に固定資産税負担金などを徴収して施工者に利益を還元することも検討すること。

■都市交通審議会答申

神戸部会による報告を受けて、都市交通審議会は昭和44（1969）年11月17日、「神戸市を中心とする旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画」を原案どおり承認し、同日付で運輸大臣に答申した。京阪神圏における広域的な輸送網整備の緊急性を指摘し、昭和60（1985）年を目標に次の対策を推進すべきことを提言している。①神戸市営地下鉄の建設。②国鉄・私鉄の輸送力増強。③道路の立体交差化と路面の効率的な使用。

神戸市営地下鉄については、前述の神戸市交通事業審議会第3次答申にほぼ沿う形で、次の4線を昭和60年までに整備すべき路線として答申した。

- ① 海岸線……西代－吉田町－三宮間
延長9km
- ② 山手線……西代－湊川－三宮間
延長6km
- ③ 西神線……西神－西代間
延長16km
- ④ 東部線……三宮－布引－原田間

延長 6 km

また将来的に、北神・北摂地区の通勤輸送需要が予測を上回れば、東部線をこれらの地区へ延伸することとしている。

■ 神戸市総合基本計画での位置づけ

昭和61（1986）年2月に策定された第3次神戸市総合基本計画において、都市圏交通網の整備の基本方針が示されている。市民にとって身近な移動手段としての整備を進めるとともに、高齢者・障害者の積極的な社会参加や市民ニーズに対応するため、質的充実に努めるといふものである。

また、そのための施策として、市営地下鉄西神・山手線の西神ニュータウンまでの延長と、北神急行電鉄北神線の建設を推進するとともに、西神ニュータウンから東播地域などへの再延伸を検討することが記されている。

そのほか、地下鉄海岸線や新しい交通システムについても、次のように記述されている。

① 既成市街地域

都心部－兵庫南部－西部副都心を結ぶ市営地下鉄海岸線の建設を検討する。

② 海上都市地域

ポートアイランド（第2期）及び神戸空港の建設に伴い、新交通ポートアイランド線の南への延伸線を建設する。また、市街地と六甲アイランドを連絡する新交通六甲アイランド線の建設を進めるとともに、六甲アイランド南への延伸を検討する。

なお、将来的な海上都市地域の都市機能整備に合わせ、同地域内を東西に連絡する新たな交通システムについても検討する。

③ 神戸西・神戸北地域

西神ニュータウン、六甲北ニュータウンなどの新しい住宅団地では、団地内及び周辺地区との交通サービスの充実を図るため、新しい交通システムの導入を検討する。

■ 第1次線計画

1. 西神・山手線先行の背景

前述のとおり、神戸市は六甲山系と瀬戸内海に挟まれた狭隘な台地や海岸沿いの平地に人口が集中しており、さらなる発展のためには新たな住宅地や港湾・産業用地の確保が急務となっていた。そのため、昭和40年代から地先水面の埋立を進めて人工島を造成し、新たなコンテナバースを整備するとともに、島内に都市機能用地を確保してきた。一方、内陸部においては、人工島建設に必要な土砂を確保するため山を削った場所を造成するなどして、住宅団地や工業団地を整備してきた。

こうして次々に開発されつつあるニュータウンと既成市街地とを効率的に連結する必要性の高まりを受けて、神戸市の中心である三宮と山陽新幹線の神戸の窓口である新神戸とを接続する西神・山手線を、最初に整備することとなった。

2. 市会での計画説明と審議

神戸市は、前述の都市交通審議会答申（昭和44（1969）年11月17日）の内容を実現すべく、高速鉄道建設計画の具体化を急いだ。そして、昭和45（1970）年2月20日に開かれた市会港湾交通委員会において、第1次線計画の概要を公表した。

全体計画の4線のうち、西神線の一部、東部線の一部と山手線を合わせた区間を第1次線とするもので、区間は名谷から新長田（答申では西代付近と表現されていた）、上沢、山手を通り、三宮を経て布引に至る全長14km。西神地区の開発が急ピッチで進んでいること、山陽新幹線の新神戸駅が布引に昭和47（1972）年4月開設されることなどを考慮した。

14kmのうち、地下部分は10km、地上部分は4km。1～3kmごとに駅を設ける。車両について

神戸市営地下鉄建設の経緯

昭 和		平 成	
43年6月24日	神戸市交通事業審議会 都市高速鉄道網を答申	元年5月31日	運輸政策審議会答申第10号 「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」
44年11月17日	都市交通審議会答申第11号 「神戸市を中心とする旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について」	元年12月	神戸市インナーシティ総合整備基本計画の策定
46年10月15日	西神線・山手線地方鉄道事業免許	5年4月26日	海岸線 鉄道事業免許
47年11月25日	西神線起工式	5年11月24日	〃 道路下敷設許可
51年11月	新神戸市総合基本計画の策定	5年11月30日	〃 工事施行認可（運輸省）
52年3月13日	西神線名谷－新長田間(5.7km)開業	6年1月7日	〃 都市計画決定
52年12月17日	山手線工事着手	6年2月25日	〃 工事施行認可（建設省）
57年2月17日	西神延伸線地方鉄道事業免許	6年3月18日	〃 環境影響評価書縦覧
57年8月30日	西神延伸線工事着手	6年3月29日	〃 工事着手
58年6月17日	山手線新長田－大倉山間(4.3km)開業	7年6月30日	神戸市復興計画の策定 「西部復興プロジェクトの主要事業として位置づけられる」
60年6月18日	山手線大倉山－新神戸間(3.3km)開業 西神延伸線名谷－学園都市間(3.5km)開業	7年10月	第4次神戸市基本計画の策定
61年2月	第3次神戸市総合基本計画の策定		
62年3月18日	西神延伸線学園都市－西神中央間(5.9km)開業		

ニュータウンの概要

内陸部宅地造成事業

団地名		項目	面積 (ha)	計画人口 (人)	事業年度
須磨 ニュータウン	高 倉 台		96	12,000	S36～58
	名 谷		276	36,000	S44～56
	横 尾		142	12,000	S46～H8
	落 合		239	35,000	S48～53
	白 川 台		66	10,000	S41～45
	北 須 磨		76	8,000	S39～52
小 計			895	113,000	
西神 ニュータウン	西神住宅団地		634	61,000	S46～H11
	西神住宅第2団地		334	24,000	S55～H11
	神戸研究学園都市		303	20,000	S55～H13
	小 計		1,271	105,000	
合 計			2,166	218,000	

内陸部工業団地

団地名	項目	面積 (ha)	計画従業者 数(人)	事業年度
西神工業団地		275	19,000	S46～H8
西神第2工業団地		94	5,700	S58～H9
神戸流通業務団地		113	6,300	S50～H13
神戸複合産業団地		245	10,200	S3～H15
合 計		727	41,200	

計画中の内陸部宅地造成事業

(都市計画決定手続き中：平成12年11月現在)

団地名	項目	面積 (ha)	計画人口	
			居住(人)	従業(人)
学園南地区(住宅系)		108	12,000	
神戸複合産業団地拡張		25		2,300

進出教育機関の概要

名 称	面 積	開校時期
神戸市外国語大学	13.0ha	昭和61年4月
神戸市立看護大学	5.0ha	平成8年4月
兵庫県立神戸商科大学	16.0ha	平成2年4月

名 称	面 積	開校時期
流通科学大学	13.8ha	昭和63年4月
神戸芸術工科大学	11.4ha	平成元年4月
神戸市立工業高等専門学校	8.7ha	平成2年4月

は、1両あたり定員145人の国電型電車とする。建設費は、土木費355億円、電気費40億円、車両費25億円、諸経費20億円の合計440億円との試算が示された。

続く3月10日の市会予算委員会では、佐野雄一郎交通局長から、第1次線については昭和50(1975)年度の完成を目指すこと、45(1970)年度予算には11億円を計上して西神線の用地買収、設計調査を行う予定であること、財源については国・県の補助が50%で残りは市出資金や企業債発行などで賄うことなどの説明がなされた。

議員からは、財政計画や収支見込みについて不安視する声もあったが、3月28日の本会議において、「神戸市高速鉄道の建設及び経営に関する件」は可決成立した。残る課題としては、事業運営について運輸省の主管する地方鉄道法によるか、建設省主管の軌道法によるかという点があった。これについては、宮崎辰雄市長が上京して運輸・建設両大臣と会い、地方鉄道法によって建設することで了解を得た。

■ 事業免許の申請から認可まで

こうして昭和45(1970)年5月18日、運輸大臣に対して、名谷-布引間13.6kmの高速鉄道を建設する地方鉄道事業免許の認可申請を行った。

当初は45年中にも認可されるのではないかと考えられていたが、結局1年以上がいたずらに経過し、運輸審議会に諮問がなされたのは昭和46(1971)年9月7日のことであった。手続きが遅れた主な理由は、神戸のほかにも東京、名古屋と認可申請が相次ぎ、建設費の国庫補助について大蔵省との協議が手間取ったためである。

ようやく諮問がなされ、10月中にも認可の見通しとなったことから、市は9月9日に神戸市高速鉄道建設技術委員会(委員長=村上朔郎京都大学教授)を設置した。地下鉄建設に伴う工法上の問題など、技術面に関する調査研究を行うための組織である。

昭和46年10月15日、待望の事業免許認可がな

地下鉄事業の経過

		年度	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
西神線 (名谷~新長田) 5.7km	事業免許	○	○																	
	工事施行認可			○	○	○	○													
	道路下敷設許可				○	○														
	着工、開業				○	○	○	○	○	○	○									
山手線 (新長田-大倉山) 4.3km	事業免許	○	○																	
	工事施行認可								○	○	○									
	道路下敷設許可								○	○										
	着工、開業									○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
山手線 (大倉山-新神戸) 3.5km	事業免許	○	○																	
	工事施行認可								○	○	○									
	道路下敷設許可								○	○										
	着工、開業										○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
西神延伸線 (名谷-学園都市) 3.5km	事業免許												○	○						
	工事施行認可												○	○						
	道路下敷設許可													○	○					
	着工、開業														○	○	○	○	○	○
西神延伸線 (学園都市-西神中央) 9.4km	事業免許												○	○						
	工事施行認可												○	○						
	道路下敷設許可													○	○					
	着工、開業														○	○	○	○	○	○

○申請、着工 ⊗認可、開通



昭和47（1972）年11月25日
挙行された市営地下鉄建設
起工式でクワ入れする宮崎
市長（新長田）

された。関係者はただちに工事施行認可申請の準備を進め、翌47（1972）年2月18日、運輸大臣に対してまず名谷～新長田間7.5km区間の第1次分割（土木関係）施行認可申請を提出した。

同年3月21日の市会では、交通局が第1期の工事計画を発表した。前述の区間について、昭和50（1975）年春の開通を目指すものである。47年度予算として52億円を計上し、運輸省の工事施行認可を待って早ければ8月頃に着工すると説明した。52億円の内訳は、用地買収費、移転補償費、地下権の補償費（住居の下を地下鉄が走るため）などである。

■西神線の着工

昭和47（1972）年9月26日、第1期工事区間として名谷～新長田間5.7kmの都市計画決定が行われた。同年11月には同区間の第1次分割工事施行認可及び道路下敷設工事認可等の諸手続きを完了した。

着工に向けた手続きは着々と進められたが、神戸市交通局にとって悩みの種となったのが建設費である。当初想定していた建設費総額は前述のとおり440億円であったが、計画が具体化していくにつれて膨れ上がり、47年度の段階では530億円と試算された。

国庫補助も多くは望めなかった。地下鉄建設に対する補助は、国と県が4分の1ずつ（計2分の1補助）とされていた。しかし正確には、

全体の事業費から自己負担分を差し引いた9割、さらに人件費などを控除するため85%を乗じた額の2分の1が補助額となるので、結局は事業費総額の38%しか、国・県からの補助は得られない。しかも8年間の分割払いとなるので、47年度は事業費52億円に対して、わずか1,200万円の補助にとどまった。

そこで神戸市は、水道事業やバス事業で実施されている「開発者負担制度」に着眼した。水道を敷設したりバスを運行することで当該地域の住宅や団地を有利に売り出すことができるので、その事業費の一部を当該地域の開発者に負担してもらおうという考え方である。「市営地下鉄の開発者負担のあり方」について諮問を受けた神戸市交通事業審議会は、昭和47年8月1日、「市営地下鉄の建設費の一部を沿線の大規模住宅団地の開発者に負担させるのが妥当」との中間答申を行った。健全経営が成り立つためには相応の運賃設定や国の大幅な補助が必要だが、経過措置として開発者の積極的な協力が望まれる、との意見である。そして9月21日の最終答申では、「団地内と最寄り駅までの鉄道用地費とトンネル建設費はすべて団地開発者が負担すべき」との見解を示した。

昭和47年11月25日、国鉄新長田駅南広場において、神戸市営地下鉄第1次路線第1期工事の起工式が挙行された。鍬入れを行った宮崎市長は、「排気ガス公害のないクリーンなまちづく

りを目指し、市営地下鉄を130万市民の財産として、次代の市民に残す重要な都市施設の1つと考えている」と挨拶した。

こうして第1期工事区間の工事が始まり、その一方で新長田－新神戸間の第2期工事区間についても手続きを進め（「山手線の建設」の項で詳述）、昭和52（1977）年3月15日に都市計画決定、同年8月第1次分割の認可、9月に道路下敷設の認可がそれぞれあり、12月17日に着工された。

さらに、名谷－西神中央間9.4kmの区間についても、昭和55（1980）年12月13日に地方鉄道事業免許を運輸大臣に申請。57（1982）年2月17日、免許を得て、西神・山手線全線の免許を取得するに至った（「西神線の延伸と山手線の全面開業」の項で詳述）。

■ 西神線の完成

着工から数えて1年4か月後の昭和50（1975）年2月15日には、西神線掘削工事の第一の難関とされていた落合トンネルが貫通した。名谷と妙法寺を結ぶ全長1,273.5mのトンネルで、六甲山系の花崗岩と神戸地層の接点にある断層地帯にあたるため、掘削は難航を極め、1日に90センチ掘り進むのがやっとという日もあった。続いて同年5月24日には、全長1,800mの横尾トンネルが貫通した。こちらは1000分の29という急勾配のため、土砂の搬出に手間取った。さらに6月28日には、板宿駅から須磨区宝田町までのシールド区間362.5mの工事が目的地点に到達した。シールドと呼ばれる掘削機を用いて、地中を掘進しながら地盤中にトンネルを構築していく工法で、工事費は山岳トンネルの3倍に達した。商店と住宅が立ち並ぶ人口密集地のため、騒音や振動に細心の注意を払いながらの難工事であった。

昭和51（1976）年2月4日には、新造電車の披露式典が催された。長年親しまれてきた神戸

市電の色彩を受け継ぎ、緑と薄水色のツートン・カラーが採用されている。明るいグリーンはまた、神戸市のシンボルカラーでもある。当時の地下鉄としては珍しい冷暖房設備も備えた。車両の建造費は1両あたり1億3,000万円、24両で計32億円を要した。

同年夏からは、名谷駅、妙法寺駅、板宿駅、新長田駅が次々に完成した。名谷駅は掘割橋上式構造、地上2階地下1階、延べ面積9,460㎡。ニュータウンの玄関駅に相応しく希望あふれるイメージということで、「春の駅」と名付けられ、清水焼のモザイク壁画「春の風」が駅正面を飾った。

妙法寺駅は掘割橋上式構造、地上1階地下1階、延べ面積2,600㎡。山に囲まれた詩情あふれる立地に相応しく、山小屋風のしゃれた駅舎となった。「秋の駅」と名付けられ、カキ・クリ・モミジをあしらった清水焼の陶板が飾られた。

板宿駅はその名前にちなんで「板の駅」の愛称がつけられ、ホーム壁面は大板目模様プリント、待合いベンチは丸太組み風のデザインとした。新長田駅は地下2階構造、延べ面積6,000㎡。神戸市の西の副都心として大きく羽ばたくことを願って、「鳩の駅」の愛称がつけられた。1階コンコースの片隅には、川の流れ

西神線（第1期工事区間）の基本情報

区 分	数 量
営業路線長	名谷－新長田間 5.7km
駅 数	4 駅 (名谷、妙法寺、板宿、新長田)
駅 間 距 離	最長2.9km、最短1.2km、平均1.9km
速 度	表定速度 44.1km/h 最高速度 75.0km/h 平均速度 47.2km/h
表 定 時 分	名谷－新長田間 7分45秒
1日車両 走行キロ	平日 3,921.6km 休日 3,328.8km



昭和52（1977）年3月12日
午前10時15分
宮崎市長・吉本市会議長の
手で発車式のテープが切ら
れた（新長田駅）

と陶製の群鳩が遊ぶ「鳩の泉」、地下2階のホームにも鳩が群れ飛び、ホームのベンチも鳩を形どった。

昭和51年8月から、みどりの車両が全線試運転を開始し、駅舎も完成して駅務機器の据え付けも完了、年明けの52（1977）年2月18日には監督官庁による開業保安監査も無事に済んだ。2月24日には運行ダイヤが発表された。朝のラッシュ時は7分30秒間隔、夕方ラッシュ時は10分間隔、昼間時間帯は15分間隔で、平日86往復、休日73往復となった。始発及び終発時刻については、①神戸市の都市活動が集中する三宮へ、朝は午前6時までに到着できること、②夜は三宮で午後11時過ぎまで活動できること、の2点を考慮して決定された。

運賃については、昭和51年12月定例市会で「神戸市高速鉄道乗車料条例」が可決され、翌52年2月7日に運輸大臣あて運賃認可申請を行い、3月1日に認可を受けた。開業当時の運賃は、大人が3kmまで80円（小児40円）、3kmを超え6kmまでが100円（小児50円）であった。

■西神線の開業

昭和52（1977）年3月12日、待ちに待った開業式典が催された。新長田駅において開駅式が行われ、宮崎市長、吉本市会議長をはじめ招待客と地元住民ら600人を乗せた第1号車が、午前10時30分、「祝開業」のヘッドマークをつけ



開業を待ちわびて名谷駅に並ぶ人々

て新長田駅を出発。途中、妙法寺駅で地元住民代表から花束贈呈があり、10時43分、名谷駅に到着した。

開業式典で、宮崎市長は次のように述べた。「この地下鉄は、21世紀の新しい神戸を築くために欠くことのできない布石であります。みどり鮮やかな車両や、各駅それぞれにテーマを持ち、一目でそれとわかる工夫を施すなど、ユニークな地下鉄ができました。」本格的な営業開始は翌3月13日、よく晴れた日曜日であった。この日は6年前に神戸市電が姿を消した“運命の日”である。市営地下鉄は市民にとって、また神戸市交通局にとって、姿を変えた市電の再来であり、その2世の誕生であった。

また神戸は、東京、大阪、名古屋、札幌、横浜に次いで、日本で6番目の地下鉄開業となる。そして昭和52年という年は、神戸市交通局の創

業60周年であり、日本に地下鉄が誕生して50年目という節目の年でもあった。

開業初日はまさに“熱気の1日”と言える状況であり、各駅には朝から開通を待ちわびた市民が詰めかけ、始発1時間前の午前4時半には名谷駅に約200人の市民が集まっていた。名谷駅午前5時23分発、正真正銘の一番列車に約400人が乗り込み、営業が開始された。その後も各列車とも満員の盛況で、この日だけで輸送人員は7万4,000人を数えた。

■ 山手線の建設

山手線は、新長田駅と新神戸駅を結ぶ7.7kmの路線である。昭和50（1975）年3月7日の市会予算特別委員会において、交通局は同年秋に都市計画決定を得て51（1976）年度から着工するとの予定を表明した。総工費は800億円、完成すれば須磨ニュータウンから都心まで乗換えなしで約23分で行けると説明された。

実際の手続きはこれより少し遅れ、都市計画決定がなされたのは昭和52（1977）年3月15日、第1次分割工事の施行認可が下りたのは同年8月3日、道路下敷設工事施行の認可が下りたのは9月3日であった。8月22日の市会港湾交通委員会において、交通局は工事概要を明らかにした。新長田駅から東に向かって、長田、上沢、湊川、大倉山、県庁前、三宮、布引（新神戸）の7駅を設置。長田駅では神戸高速鉄道と、湊川駅では神戸電鉄と、三宮駅では国鉄・阪急・阪神と、布引駅では山陽新幹線と、それぞれ連絡する。完成すれば神戸市交通網の一大幹線となる。

工事区間はすべて市街地のため、地表面から掘削していくオープンカット工法を採用。事業費は西神線より約20%アップの120億円/km、総額960億円と試算された。

昭和52年12月17日に着工となり、同月19日に最終手続きと言える工事着手届が出された。翌



山手線建設工事は大倉山から西に向けて開始された（昭和53（1978）年3月）

53（1978）年2月13日、第1期工事区間となった兵庫区上沢－生田区（現中央区）大倉山間4.3kmの第一着手地点である神戸市立中央体育館において、工事安全祈願祭がとり行われた。

第2期工事区間の大倉山－新神戸間3.3kmについては、昭和54（1979）年8月1日に着工した。以後、第1期区間と第2期区間の工事が並行して進められた。

昭和56（1981）年には、3月20日から半年間にわたって神戸ポートアイランド博覧会（ポートピア'81）が開催され、会場周辺は大変な賑わいを見せた。そのため、道路の混雑を回避しようと、三宮－新神戸間の工事を一時見合わせたり、三宮－県庁前間は7月初旬まで工事を中止した。

ポートピア'81終了後、昭和58（1983）年の新長田－大倉山間部分開業を目指して急ピッチで工事を再開。57（1982）年1月14日、新長田駅の東で西神線と山手線の貫通式が行われ、両線がつながった。そして翌58年6月17日には、新長田－大倉山間4.3kmが開業日を迎えた。これによって、名谷－大倉山間約10kmが15分で結ばれ、ベッドタウンから都心へのアクセスが飛躍的に便利になった。

同日10時からの開通記念式は、大倉山駅コン



新長田〜大倉山間の開通式

コース広場をメイン会場として、関係者ら約700人が出席して催された。このときの市長挨拶では、次のように開業の意義が説明されている。

「このたびの開通区間はかつて神戸市電が走っていたところであり、12年ぶりに地下を同じグリーン色の車体が走るわけで、一層親しみをもって利用いただけると思います。西神線がニュータウンと市街地を結ぶ西の大動脈とすれば、山手線は市街地中心部を横断する中枢的な大動脈となるものです。」

続いて、午前10時30分からは各駅で開駅式が行われ、改札口前でテープカットやくす玉割りにより開駅が祝われた。その後、大倉山駅で発車式が行われた。

また、待望の山手線部分開通を迎えた沿線の商店街では、地下鉄が活性化につながるものとして歓迎ムードに溢れ、思い思いに開通記念サービスや記念セールなどが催された。湊川公園駅周辺の9商店街・市場では、開通記念の「地下鉄まつり」を6月18・19日の両日にわたって湊川公園で開催。まるで神戸まつりのような賑わいとなった。

なお、大倉山～新神戸間3.3kmについては、昭和58年2月15日に貫通し、11月6日には軌道敷設工事も完了してレール締結式が行われた。

■西神線の延伸と山手線の全面開業

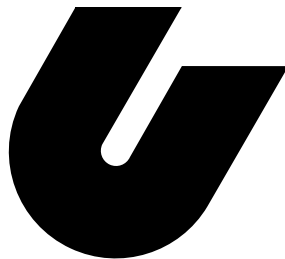
西神線を名谷から西神中央まで延伸する計画

については、昭和55（1980）年12月13日、同区間9.4kmの地方鉄道事業免許を運輸大臣に申請。約1年2か月後の昭和57（1982）年2月17日、事業免許を得た。同年8月25日には第1次分割施行認可があり、同月30日に一部で工事を開始した。翌58（1983）年1月21日には起工式を挙行し、本格的な建設に取り掛かった。工事は順調に進み、同年12月18日には早くも名谷～学園都市間で車両の入線テストが始まった。

山手線と西神延伸線は、昭和60（1985）年8月に開催されるユニバーシアード神戸大会に間に合うよう開業することが強く望まれていた。また、都心・三宮への地下鉄乗入れを、神戸市民の誰もが待望していた。

そうした期待を受けて、工事は急ピッチで進められた。

一方、ソフト面でも、新神戸・三宮～学園都市間の開通を目前に控え、開通記念事業の一環として地下鉄シンボルマークを制定することになった。地下鉄の愛称「みどりのUライン」に



神戸市営地下鉄 シンボルマーク



学園都市駅でのテープカット



コミュニティプラザで催された開通式典

相応しいシンボルマークをとということで、昭和60年3月15日から1か月間、広く一般公募を行った。その結果、市内はもとより全国30都道府県より、5歳の幼稚園児から85歳のデザイナーまで1,154人、2,600点の多彩な作品が寄せられた。

審査は、大高猛・大高デザインプロダクション代表を委員長とするシンボルマーク審査委員会によって行われ、東京のデザイナーの作品（一部補作）に決定した。

マークは誰にでもわかりやすく、親しみを持ってもらえるよう、「U」をデザイン化したものである。Uは地下鉄を意味する英語UndergroundのUであり、同時にユニバーシアード大会を祝うUniversiadeのUを意味する。斜めになったUは鳥の翼の形を表し、スピード感のある高速鉄道を象徴している。マークのメインカラーはグリーン（使用色：DIC216）で、車体の色であるグリーン、そして緑地の保全と緑化の推進を図っている市政のイメージを表現している。

こうして制定されたシンボルマークは早速、最後の仕上げにかかっていた駅舎や、開通記念印刷物、また車両などに幅広く意匠され、晴れの開通の日を迎えようとしていた。

そして昭和60年6月18日、山手線の神戸ー大倉山間3.3kmと名谷ー学園都市間3.5kmが開業し、58年に開通した新長田ー大倉山間と合わせ

て、新神戸から学園都市まで16.8kmのレールがつながった。

新たに営業を開始した駅は、西神線の名谷以北の総合運動公園、学園都市と、山手線の大倉山以東の県庁前、三宮、新神戸の5駅。このうち総合運動公園駅は、8月に開催されるユニバーシアード神戸大会のメイン会場である神戸総合運動公園の最寄り駅である。大会の開幕に向けて、会場と都心を結ぶ動脈が整ったことになる。また、神戸市営地下鉄の開業以来8年の歳月を経て、念願であった都心への乗入れが実現した。

6月18日の営業開始当日、新神戸駅では午前5時26分発の一番列車、もう一方の始発駅である学園都市駅では5時35分発の一番列車を前に、局内関係者が出席してそれぞれ発車式を行った。学園都市駅ではそれに加え、市バス・山陽バス・神姫バスの同駅前乗入れを記念して、バスの共同発車式も催された。

開通式典は、同日午前10時30分から、学園都市駅の北側に新設された広場「コミュニティプラザ」で挙行政され、約1,200人が列席した。挨拶に立った宮崎市長は、「この開通によって、地下鉄は市の交通体系の中核として、市民生活の向上、神戸の発展に大きく寄与できるようになりました。さらに工事を進め、北神急行電鉄の開業によって文字どおり“みどりのUライン”完成に努めます」と述べた。



全線開通式典

開業当日の乗客数は15万4,400人、開業後1週間の1日平均乗客数を見ても13万5,700人で、それ以前の約1.6倍に急増した。市民がいかに都心直結を熱望していたかが、この数字からも読み取れる。

都心への乗入れに伴い、輸送力も増強した。新たに車両20両を投入し、75両（15編成×5両）体制とするとともに、運転本数を13本増便。朝のラッシュ時を中心に、運転間隔もさらに短くした。

■西神・山手線の全線開通

1. 始発式

学園都市－西神中央間の工事は急ピッチで進められ、昭和61（1986）年10月30日には建設途上の西神中央駅でレール締結式が行われた。そして翌62（1987）年3月18日、学園都市－西神中央間5.9kmが開業し、伊川谷と西神中央の2駅が営業を開始した。これで、西神・山手線22.7kmの区間がついに全線開通を迎えることとなった。建設着工以来15年余り、幾多の難工事を乗り越えて、神戸市内の大動脈が動き始めたのである。西神地区から三宮へは、32分で直結することになった。

当日、まだ夜も明けきらない西神中央駅で、営業一番列車の始発式が催された。2番線ホームで坪田交通局長らによるテープカットが行われた後、午前5時24分発の一番列車が約100人

の乗客を乗せて出発した。

また、全線開通に伴って西区を中心とするバス路線網が再整備され、その拠点として西神中央駅前バスターミナルがつくられた。同日午前6時から、市バスと神姫バスによる共同発車式がバスターミナルで行われた。両社の関係者が見守るなか、6時16分発の市バス、18分発の神姫バスが相次いで発車した。

2. 記念イベント

全線開通式典は午前10時30分から、学園都市駅北のユニパドームで約1,500人の列席により実施された。宮崎市長は、「開港120周年の記念すべき年に全線開通したことは誠に意義深く、市の均衡ある発展と経済活性化に寄与するものと確信します」と力強く挨拶した。

この日を中心に、全線開通を祝うたくさんの記念イベントが沿線などで催された。Uライン杯市民ゴルフ大会やラグビー招待試合「全早大－神戸製鋼」をはじめとする12のスポーツイベント、地下鉄市民試乗会、スタンプテーリング、パネル展「神戸の交通展」などである。また、開通ポスターや記念テレホンカードを作成し、人気女性タレントを起用した駅貼りポスターが盗まれたり、テレホンカードが早々に売り切れるなど、市民の人気を呼んだ。

3. ダイヤ改正

全線開業に先立つ3月8日、運転ダイヤを改正した。新たに15両の新造車両を投入し、18編成(90両)体制として、運転本数を大幅に増便した。新神戸-名谷間は平日145本だったのが148本に、名谷-学園都市間は96本だったのが104本に、という具合である。新しく開業した学園都市-西神中央間は、1日91本の運転で、運転間隔は朝ラッシュ時6~8本、夕ラッシュ時6~12分、昼間時15分である。

全線開業後1か月間の乗客数は15万6,461人で、それ以前の1か月間に比べて1万9,000人余り(13.8%)の増となった。新しくできた駅については、西神中央駅が約6,500人。伊川谷駅が約1,000人で、ほぼ当初予測のとおりであった。

全線開業前後のダイヤ編成

~3月8日 (平日)

区間	新神戸-名谷	名谷-学園都市	学園都市-西神中央
運転本数	145本	96本	81本
運転間隔	朝ラッシュ	4分	8分
	昼間	7分30秒	15分
	夕ラッシュ	6分	6分

3月8日~ (平日)

区間	新神戸-名谷	名谷-学園都市	学園都市-西神中央	(参考)新神戸-谷上
運転本数	148本	104本	91本	90本
運転間隔	朝ラッシュ	3~4分	6~8分	6~8分
	昼間	7.5分	15分	15分
	夕ラッシュ	6分	6分	6~12分

■ 建設費と財源

1. 建設費

新神戸-西神中央間の営業キロ数は総計で22.7km、建設費総額は約2,508億円である。路線別に見ると、次のとおり。

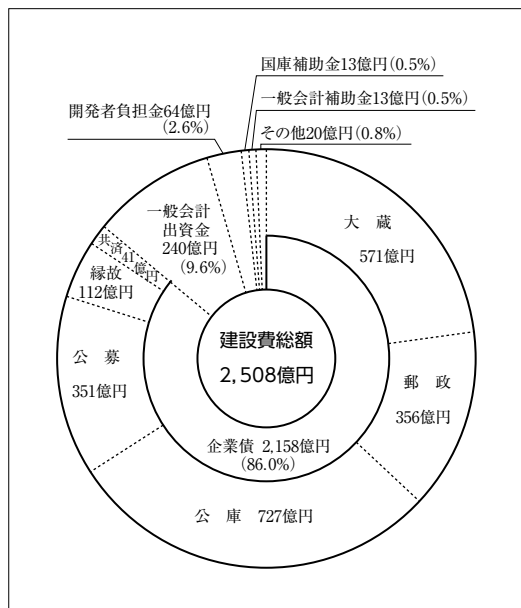
- 山手線(新神戸-新長田間)
営業キロ数は7.6kmで建設費は1,458億円(キロあたり192億円)。神戸の市街地中心部の道路下を走っており、三宮、県庁前付近の2kmについては、道路幅員の関係で2階建て構造となっている。
- 西神線(名谷-新長田間)
営業キロ数は5.7kmで建設費は625億円(キロあたり110億円)。全長の90%が地下構造だが、55%が山岳トンネルで占められている。また建設年が昭和47(1972)~51(1976)年ということもあって、地下鉄としては比較的低い建設費である。
- 西神延伸線(名谷-西神中央間)
営業キロ数は9.4kmで建設費は425億円(キロあたり45億円)。80%が地上部で占められており、構造物も高架、橋梁及び土工(路盤)を主としている。土木構造物は山手線に比べると格段に安価である。

2. 建設資金

財源については、総建設費2,508億円の95.6%となる2,398億円を地方債の発行で賄った。発行総額の10%にあたる240億円については、市の一般会計で発行され、高速鉄道事業会計に出資金として繰り入れることとなった。地方債の残り2,158億円については、企業債として発行され、高速鉄道事業会計がその元利償還をしている。

また、開発者負担金として64億円を収入している。これは、ニュータウン開発者負担制度に基づき、施工基面以下の土木構造物に要した工事費の2分の1の額をニュータウンの開発事業者である神戸市開発局が負担したものである。開発者負担としてはほかにも、鉄道用地を素地価格で開発者から譲渡されている。

建設資金内訳



補助金の推移

		補助金受入額 (百万円)		
			地下鉄	ニュータウン
補助金受入年度	47~55年度	25,002	25,002	
	56	5,632	5,632	
	57	5,837	5,802	35
	58	7,322	7,214	108
	59	7,436	7,036	400
	60	6,691	5,869	822
	61	8,221	7,331	890
	62	7,586	6,842	744
	63	7,740	6,519	1,221
	1	8,844	7,606	1,238
	2	5,378	4,358	1,020
	合計	95,689	89,211	6,478

3. 補助金

補助金として、名谷－新神戸間については地下高速鉄道建設補助制度（地下鉄補助）、名谷－西神中央間についてはニュータウン鉄道建設費補助制度（ニュータウン線補助）が採用された。

上記のうち地下鉄補助は、次の算式で求められる額が、対象となる工事等が行われた年の翌年度から10年分割で、国と地方（市の一般会計）の折半により交付された。

$$(\text{直接工事費} + \text{建設利息}) \times 0.9 \times 0.7$$

ニュータウン線補助は、次の算式で求められる額が、対象となる工事等が行われた年の翌年度から6年分割で、国と地方（市の一般会計）の折半により交付された。

$$(\text{直接工事費} - \text{開発者負担金}) \times 0.9 \times 0.36$$

交付額は上表のとおりで、地下鉄補助は計892億1,100万円、ニュータウン線補助は計64億7,800万円、総合計956億8,900万円となっている。

これらの補助金の会計方式は、地下鉄補助、

ニュータウン線補助のいずれについても営業外収益として経理され、営業開始後、乗客数が比較的少ない期間の経営安定化を図る運営費補助の考え方が採り入れられている。

もう1つの補助金として、地下高速鉄道事業助成金がある。昭和47～51年（地下鉄補助制度の補助率が66%の期間）に発行された地下鉄事業債の支払利息相当額を対象として、昭和58（1983）年度以降10年間にわたって助成金が交付される仕組みであった。

■ 開業後の状況

1. 開業当初の状況

開業時の運行ダイヤは、平日86往復、休日73往復で、運転間隔は、午前ラッシュ時で7分30秒、昼間時15分、午後ラッシュ時10分であった。初めての地下鉄営業であり、ダイヤの編成に際しては輸送需要予測に困難を極めたが、団地から都心への流れを主流に考え、須磨ニュータウンの開発進捗度なども踏まえて検討した運行計画であった。

運賃は対距離区間制を採用するとともに、初

乗運賃については周辺の地下鉄などを参考にして、1区（3kmまで）大人80円、2区（3～6km）100円とした。

当時の神戸市営地下鉄は、乗客数がニュータウンの入居状況に大きく影響される運命にあった。開業時の名谷駅周辺は、まだニュータウンとは名のみで、ダンプカーが砂煙を上げて行き交う“荒野”であった。そのため、午前ラッシュ時でも車内は閑散としており、混雑率は60～70%にとどまっていた。「空気を運ぶ地下鉄」と揶揄する向きもあったほどである。

開業から8か月を経た昭和52（1977）年11月18日に実施した交通調査でも、終日乗客数は2万2,517人、駅別では名谷駅約8,000人、妙法寺駅約2,000人、板宿駅約5,000人、新長田駅約7,000人といった状況であった。

2. 開発の進展と乗客の増加

しかし、昭和53（1978）年4月に落合団地、54（1979）年4月に横尾団地の入居が始まるなど、開発が進展するにしたがって地下鉄利用者も徐々に増え、昭和54年4月には3万6,000人という乗客数を記録した。昭和55（1980）年3月15日には、ニュータウンの中核的な商業施設となるショッピングセンター「須磨パティオ」が名谷駅前にオープンし、団地外からも買い物客を誘引することになった。須磨パティオは、百貨店（売場面積1万㎡）、量販店（同7,000㎡）の大型店を中心に、専門店（同5,000㎡）、娯楽・飲食店群（同4,000㎡）によって構成される大規模商業店舗モールである。

こうして乗客数は順調に伸び始めた。昭和54年春頃にはラッシュ時の平均乗車率が121.9%に高まり、最混雑列車では154.3%に達した。昭和55年度には、年間1,651万人、1日平均4万5,238人と、開業時のほぼ2倍になり、朝のラッシュ時の平均乗車率は140%とさらにアップした。

3. 輸送力増強策

神戸市交通局は輸送力増強のため、昭和56（1981）年4月5日から車両数を、従来の6編成から2編成増強。8編成32両体制とするとともに、運転ダイヤも改正した。改正後の運転本数は、平日101本、休日91本と、開業時よりそれぞれ15本、18本増えた。運転間隔は、朝のラッシュ時で6分、夕方のラッシュ時で10分、昼間時12分となった。昭和58（1983）年3月からは、従来の4両連結編成に客車を1両連結し、5両×8編成で運行を開始した。この増結によって、朝のラッシュ時の乗車率は160%から127%へ大幅に緩和された。

さらに、山手線の部分開業にあわせて昭和58年6月からは、5両×11編成に増強。運転本数は平日109本、休日92本、運転間隔は朝のラッシュ時で6分、夕方のラッシュ時で7.5分、昼間時12分と、特に夕方の混雑緩和を図った。

乗客数も増え続け、昭和58年度の1日平均乗車人員は6万8,291人（前年度比22.5%増）、昭和59（1984）年度は7万7,526人（13.5%増）となった。昭和58年8月31日には、通算乗客数が1億人を突破した。また、55～57（1982）年度の乗車人員のうち定期券利用者が64～65%を占めていたのに対し、58・59年度は61%弱に減少した。これは、地下鉄が単にニュータウン居住者の通勤通学の手段として利用されるだけでなく、より多様な理由で都心に移動する際の便利な交通手段として定着してきた証といえる。

2 北神急行との相互直通運転

■北神急行電鉄株式会社の設立

六甲山系の北に位置する北神地域は、戦後次々に神戸市と合併し、現在では市域面積の約45%（241.85km²）を占める広大な地域である。従来は山林と農地が主であったが、昭和40

(1965)年頃から丘陵地を利用した宅地開発が急激に進展し、人口は増え続けた。

しかし、この地域と都心部を結ぶ鉄道は神戸電鉄のみであった。しかも、神戸市北部だけでなく北は三田、西は三木・小野に至る広大な圏域が都心部への通勤圏となっており、そこに住む人々の多くが鈴蘭台を經由して新開地へ至るルートを利用している。神戸電鉄では利用者の増加に対応するため、三田線の一部で複線化工事や公園都市線の建設などを行ってきたが、それ以上に乗客の増加は続いた。神戸電鉄の湊川駅及び神戸高速鉄道の新開地駅は、地下構造であるため物理的に最大編成車両は6両が限度で、運転間隔を短縮するにも限界があった。

神戸市は「総合基本計画」の中で、市民交通機関の整備の一環として北神線の建設を打ち出した。北神地域の人口増加に対応するとともに、神戸電鉄鈴蘭台－湊川間の混雑緩和を図るため、北神地域と既成市街地を結ぶ鉄道の建設を促進する、との趣旨である。

昭和52(1977)年9月22日、兵庫県と神戸市は北摂・北神地域鉄軌道委員会を設置し、神戸電鉄の輸送力を補完する新線整備について検討を行った。その結果、市民交通機関の整備の一環として北神線の建設が打ち出された。北神地域の人口増加に対応し、かつ神戸電鉄鈴蘭台－湊川間の混雑緩和を図るため、北神地域と既成市街地を結ぶ鉄道の建設を促進するという方針である。

これを受けて昭和54(1979)年10月9日、民間資本100%となる北神急行電鉄株式会社が設立された。出資内訳は、神戸電鉄と阪急電鉄が各33%、その他34%である。

■北神急行線の建設

北神急行線は、新神戸駅から六甲山をトンネルで貫いて北上し、神戸電鉄有馬線の谷上駅と接続する路線で、昭和55(1980)年3月、新

戸－谷上間7.5kmの鉄道事業免許を受け、57(1982)年3月に着工した。

建設は、日本鉄道建設公団による民鉄線工事方式で行われた。建設キロ7.9kmのうち、新神戸から4kmまでのトンネル部を同公団が担当し、その他を北神急行電鉄が施工するという方式である。総建設費は約555億円に上った。トンネル延長は7,276mで、これは当時の民鉄線のトンネルの中で最長であった。また、谷上駅の建設に合わせて神戸電鉄谷上駅を南へ約120m移設し、両社線のプラットホームが隣接した一体構造の総合駅とした。

■直通運転の開始

そして昭和63(1988)年4月2日、北神急行線谷上駅－新神戸駅間が開業し、同時に神戸市営地下鉄と北神急行との相互直通運転が開始された。

相互直通運転は当初から予定されていたもので、昭和54(1979)年8月4日、神戸市と北神急行電鉄との間で、「相互直通運転に関する覚書(名谷－谷上駅間)」に調印が行われている。これをもとに、次のようなルールが取り決められた。

- ① 神戸市・北神急行それぞれの車両の主な規格仕様を統一し、接続駅である新神戸駅で乗務員が交替・引継ぎを行う。
- ② 列車の貸借関係は、自社保有列車の他社走行キロ数が等しくなるよう相互に直通運転を行うことで相殺する。
- ③ 接続駅である新神戸駅は、北神急行との共同使用駅として、建設費、運営経費については共同負担とする。ただし、新神戸駅の運営管理は従来どおり神戸市が行う。

北神急行開業時の直通運転本数は、名谷－谷上間が平日17本、学園都市－谷上間が9本、西神中央－谷上間が64本、計90本であった。これによって、谷上－三宮間が乗換えなしで結ばれ、



市営地下鉄西神中央駅
北神急行谷上駅
直通運転開始記念式典

それまでの神戸電鉄谷上駅から新開地を経由して三宮に至るルートに比べ、30分もの大幅短縮となった。

市営地下鉄では、直通運転の開始に合わせて輸送力の増強を行った。モデルチェンジした新造2000形の車両4編成を新たに導入して、110両体制とした。運転本数は、朝のラッシュ時に増便して運転間隔を1～2分短縮した。

3 経営安定化の取組み

地下鉄事業には、建設費など多大な先行投資を必要とする。神戸市営地下鉄も、開業後は債務の償還を計画どおりに進め、健全な経営を維持していくため、様々な工夫を重ねて乗客増に努め、乗車料金の収入増を図るとともに、広告や付帯事業を積極的に展開して多角的な収入の道を確保するべく努力を重ねた。広告では、車両の中吊り広告や駅の内照式広告といった一般的なものに加えて、車両の外壁面への広告、車両内のステッカー式の広告、プラットホームの乗車位置表示の広告、改札機のステッカー広告など、多様な広告媒体の活用に取り組んだ。

営業路線の延伸により駅舎などの施設が増加するに伴い、駅ビルや業務ビルの中に商業床を設けるほか、事業用地や空間を積極的に活用し、テナントを誘致して賃料収入による収益増

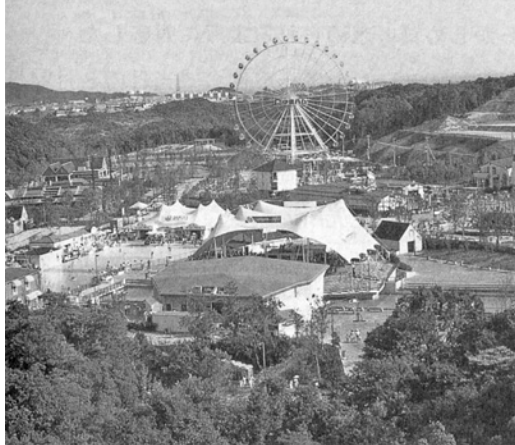
を図った。特に斬新なアイデアとして注目を浴びたのが、軌道上に人工地盤を造成してその上に建設した百貨店ビルである。西神中央駅の手前部分の掘割に蓋をする形で人工地盤をつくり、その上に百貨店ビルと駐車場を建設した。

■ 乗客増対策

定期客以外の乗客誘致のため、年間を通じて各種のイベントを実施してきた。主なものとしては、8月1日の「市営交通の日」イベント、夏休みの「親子施設見学会」「地下鉄ファミリー号ペイント大作戦」、10月14日の「鉄道の日」イベントなどである。

乗客増対策の1つとして、マイカー利用者を地下鉄に誘導するパーク・アンド・ライドにも取り組んできた。

乗客誘致に資することになった沿線の施設の一つに、昭和63（1988）年3月に神戸市総合運動公園内にオープンした野球場「グリーンスタジアム神戸」がある。両翼99.1m、中堅122.1mで、公認野球規則に定められた大きさを満たす数少ない野球場である。当初はオリックス・ブルーウェーブの本拠地となっており、震災直後の平成7（1995）年・8（1996）年にはオリックスがパシフィックリーグを連覇し、市民を大いに力づけた。



グリーンエキスポ'85会場風景

■禁煙タイムの全駅導入

昭和58（1983）年12月20日からは、全駅で禁煙タイムが導入された。朝の最混雑時間帯（1時間）の乗車率が約150％に達したことから、ラッシュ時のトラブルを未然に防ぎ、駅構内の快適性を保つ狙いで実施に踏み切ったものである。午前7時～9時、午後5時～7時という朝夕2時間を禁煙タイムとして設定した。

当時、神戸市内のほかの鉄道駅では、阪急三宮駅で昭和55（1980）年9月から、阪神三宮駅で昭和58年4月から、神戸高速鉄道の2駅で昭和55年11月から、それぞれ禁煙タイムが実施されていた。したがって、全駅実施は神戸市においては画期的なことであった。一方、全国の公営交通に目を転じると、7都市・団のうち札幌市、東京都、京都市、福岡市の4都市が全駅実施しており、神戸市は5番目の導入となった。

■ユニバーシアード大会・グリーンエキスポへの支援

前述のとおり、地下鉄新神戸・三宮－学園都市間の開業は、ユニバーシアード神戸大会の開催にあわせることを一つの大きな目標に置いたものであった。同大会は昭和60（1985）年8月24日に開幕、9月4日までの12日間を会期とした。また、これをはさむ形で、もう一つの大きなイベントが神戸総合運動公園で開催された。

同年7月21日から11月4日までを会期とするコウベグリーンエキスポ'85である。この二つのイベントに際して、神戸市営地下鉄としては初めて一定期間にわたるイベント客の計画輸送を実施した。

(1) コウベグリーンエキスポ'85

まず昭和60年7月21日、コウベグリーンエキスポ'85が開幕した。正式名称は第3回全国都市緑化フェアで、「人と緑のふれあい」をテーマに、宮崎市長を会長とする神戸グリーンフェア実行委員会が主催した。昭和60年は、神戸市が推進してきたグリーン作戦の15周年にあたり、県の全県土公園化構想と合わせて神戸の新・緑化元年を広くアピールするねらいがあった。また、総合運動公園の完成披露という意味合いもあった。

56haの会場には、10館のパビリオンや大花壇が設けられ、敷地全体が色とりどりの花と緑で飾られた。また、神戸と友好都市提携を結ぶ中国・天津市から、孫悟空のモデルとされる金色の猿・金絲猴^{きんしこう}が2頭と、中国にしかないミニ馬^{かかば}・果下馬が2頭やってきて、来場者の人気を集めた。107日間の会期中に221万4,107人が訪れ、11月4日大盛況のうちに無事閉幕した。

(2) ユニバーシアード神戸大会

同年8月24日には、ユニバーシアード神戸大



ユニバーシアード神戸大会開会式



会が12日間にわたる熱戦の幕を開けた。この大会は国際大学スポーツ連盟（FISU）が主催する学生スポーツの祭典で、2年ごとに開催され、神戸大会は13回目であった。106か国から4,352人が参加する史上最大規模の大会となり、前年のロサンゼルスオリンピックでは参加をボイコットしたソ連からも、多数の選手が派遣された。多くの市民が裏方として大会運営に関わったのも大きな特徴で、8,368人（延べ4万2,000人）のボランティアが各方面で活躍した。会期中は約86万人の観客を集め、神戸の街を熱気と興奮で包んだ。

神戸市交通局ではこれら2つの大イベントを輸送の面から支えるため、特別態勢を組んで臨んだ。ダイヤの面では、グリーンエキスポ'85の開幕以降ユニバーシアードの閉会まで、名谷駅止まりの西行き列車を学園都市駅まで延長運転した。平日77本、休日72本の学園都市駅行き定期列車に加え、午前9時から午後9時までの間、平日28本、休日25本を延長運転して来場者の足を確保した。また券売対策として、往復乗車券の券売機を三宮（3台）、新神戸、湊川公園、新長田、板宿（以上各1台）の5駅に設置し、帰りの乗車券をあらかじめ購入できるようにした。

加えて、特に混雑が予想されるユニバーシアード大会の開幕日と閉幕日には、臨時増発や臨時乗車券発売所の設置といった対応をとっ

た。臨時増発については、開会式・閉会式の開始時刻・終了時刻に合わせて8～17本の増発を行い、平均4～5分間隔で運転した。臨時乗車券発売所は陸上競技場周辺とグリーンエキスポ会場周辺に設け、開会式には28窓口、閉会式には18窓口で手売り発売を行った。

ユニバーシアード大会終了後も、グリーンエキスポ'85開催期間中は延長運転や臨時増発を継続した。延長運転については、9月5日から30日まで、土曜・休日の午前9時～午後6時の時間帯にそれぞれ21往復・19往復を学園都市まで延長。10月1日から閉幕までは、これに加えて平日も21往復を延長運転とした。会期終了直前の11月3・4日には、多数の駆け込み入場者を想定して、延長運転に加えて西行き33本、東行き30本の臨時便を増発した。

(3) 阪神タイガース優勝

なお、この年の秋はもう一つのイベントが待っていた。プロ野球で阪神タイガースが、21年ぶりの日本一に輝いたのである。神戸市交通局では10月9日から30日までの間で計11日間、地下鉄三宮駅コンコースにタイガースショップを出店した。虎マーク入りのメガホンやハッピーといった応援グッズ、サインボール、キーホルダーなど81種類の商品を公済会の特設売り場で販売し、タイガースファンの人気を集めた。



総合運動公園駅
グリーンスタジアム神戸を
望む

4 乗車券サービス

■ 連絡定期券

乗客の利便性向上を目指したサービスの一つとして、昭和55（1980）年4月に地下鉄・市バス連絡定期券を発売した。それまでは地下鉄と市バスで別々に定期券を買わなければならなかったのを、1枚の定期券にまとめたものである。当初の料金は単純に両方の定期券を合算した額であったが、昭和60（1985）年6月からは地下鉄・市バスとも10%の乗継ぎ割引を導入した。

同時に、他社の鉄道（阪神、阪急、ポートライナー）との連絡定期券も発売した。連絡定期券については、同62（1987）年12月に山陽、63（1988）年4月には神戸電鉄、北神急行も加わった。また、バス・地下鉄の連絡定期券については、市バスまたは市バスと共同運行する民営バスの間に限り発行していたが、昭和63年3月からは、神姫バス単独運行路線との間にも拡充した。

■ 回数券

昭和57（1982）年10月から回数券の販売を開始した。10枚分の料金で11枚つづりの乗車券が購入できるサービスで、割引率は9.1%、有効

期間は発売日から3か月間。翌58（1983）年4月からは、自動券売機でも回数券を購入できるようにした。

■ Uラインカード

昭和63（1988）年3月には、カード時代に対応した地下鉄専用プリペイドカード「Uラインカード」の発売をスタートした。乗客にとっては、現金を用意しなくてもカード専用券売機でスピーディーに乗車券を購入できるという利便性があり、また神戸市交通局としては、高まりつつあったカードの人気を増収につなげようという意図もあった。

第1回発売では、1000円券3種類、3000円券2種類を用意し、3000円券については3,200円分が利用できるプレミア付きであった。1000円券のデザインは「2000形新型車両」「神戸市立農業公園」「ラインの館」、3000円券は「相楽園」



第1回発売「地下鉄専用Uラインカード」

「太山寺」である。その後も、沿線の名所や施設等をシリーズ化して発売し、好評を博した。また、カード利用者の経費負担で自由に券面のデザインができるフリーデザインカード（500円券）も発売した。

第3節 バス事業の再編と 経営合理化

① 市バス路線の再編成

市電路線の撤去に伴い、神戸市交通局は、昭和43（1968）年4月の第1次から46（1971）年3月の第4次まで代行バス路線を順次整備していった。しかし、在来のバス路線と重複する部分も多く、利用者からは「バス路線がわかりにくくなった」との声が高まっていた。そこで、ルート重複等の無駄を省くため市バス路線の見直しを行った。

昭和47（1972）年11月22日の市会港湾交通委員会において、第1次バス路線再編成計画が公表され、12月4日から実施された。「短時間で目的地へ、そしてバス利用者がひと目でわかる運行経路」が基本コンセプトで、市内系統69本のうち19本を、次のように3大幹線として整備した。系統を統合して同一系統の運行回数を多くしたので、待ち時間を短縮できた。また、これまで乗継ぎしなければ行けなかった区域が、東西を結ぶ長距離系統の実現によって直通利用できるようになった。

- ① 石屋川を起終点に、山手－東尻池－栄町を、山手先行と浜手先行の2通りで走る「東循環路線」
- ② 衣掛町を起終点に、山手－三宮－吉田町を

同じく2通りに走る「西循環路線」

- ③ 吉田町を起終点に、西出町－夢野－東尻池を、同様に2通りで走る「中央循環路線」

第1次バス路線再編成でもう1つの柱となったのは、兵庫区と灘区で「区民バス」を新設したことである。市民が日常的に利用する区役所、病院、商店街など、区内の主な公共施設を結んで走るもので午前10時から午後4時の遊休バス車両の活用もねらいとしていた。昼間客の利用を喚起するためのテストケースとしても全国的に注目を集めた。当初は6か月間のテスト運行とし、利用状況によっては廃止するという計画でスタートした。

■ 全市バス路線を再編

昭和52（1977）年3月に行った地下鉄西神線関連の市バス路線再編成に続いて、同年7月1日には旧市内を中心とする全市バス路線の再編成を実施した。この再編成は、昭和期における神戸市交通局事業の中でも、阪神大風水害からの回復、電力国家統制への対応、戦災復興、そして市電全廃に次ぐ大規模な改変であった。

この時期の市バス事業は、交通事情の変化などによって10年間で乗客数が半減するという極めて厳しい状況にあった。昭和52年度の決算では、1日あたり約900万円の赤字を出し、累積赤字額は160億円に達していた。

昭和51（1976）年度から、こうした厳しい経営状態からの脱却を目指して、ワンマン化の推進とあわせて従来の64路線を54路線に減らし、総営業キロ数を333kmから300kmへと約10%縮小するとともに、1路線あたりの平均延長距離もこれまでの10.7kmから8.0kmに短縮したのである。

■ 地下鉄延伸と市バス路線再編成

昭和60（1985）年6月18日の地下鉄延伸（新神戸・三宮－学園都市間開業）に伴い、市バス



学園都市駅前バスターミナルでの市・山陽・神姫3社合同バス発車式

は8年ぶりに路線再編成を行った。前年8月27日には、神戸市交通事業審議会によって「神戸市バス路線再編成の考え方に関する答申」が出されており、これに沿って実施されたものである。答申における再編成の基本的考え方は、次のとおり。

① 地下鉄開通に伴う再編成

地下鉄と近接し、あるいは並行している区間は、路線の統廃合または運行回数の調整等により対応すべきである。また、新規需要地域に対しては、採算面を適正に考慮して効率的な路線の新設・増強を行っていく必要がある。

② 運行効率の適正化

次の観点に立って路線のあり方を見直し、運行効率の適正化を図っていくべきである。

- 路線を単純化しわかりやすくする。
- 運行効率の低い路線は運行時刻や回数を調整する。
- 乗客数が少ない路線は中型バスの導入についても研究する。

③ 乗客サービスの充実と乗客増対策

次の施策を積極的に推進し、乗客サービスの充実と乗客増を図る努力が望まれる。

- 団地地域では始・終発時刻の延長を検討する。
- 停留所の位置、間隔の見直しによって乗客増が期待できる場合はその具体化を検討す

る。

- 運行管理システムの導入を検討する。

以上のような考え方を踏まえ、次の3点を基本方針として再編成が実施されることになった。

① 地下鉄開通に伴う再編成

地下鉄・バスを有機的に結び、効率的な乗客輸送が図れるよう、地下鉄の近接・並行区間の路線を廃止または運行回数を調整。また、ニュータウンなど乗客の新規需要が見込まれるところでは、路線の新設・延長や増強を実施

② 運行効率の適正化

路線を単純化し、「わかりやすく乗りやすい市バス」を目指すとともに、乗客数に見合った運行回数に調整

③ 乗客サービスの充実と乗客増対策

バスの特性である手軽さ、便利さを十分に発揮できるように、団地路線の始・終発時刻の延長を図るとともに、停留所を増設

2 ワンマン化の推進

■ 試験的導入から本格スタートまで

市バスのワンマン運行は、第5章第4節で述べたように昭和35（1960）年12月15日から一部



昭和35年式 ワン・ツーマン車 いすゞBR15

で試験的に導入された。その後ワンマン化はなかなか進まなかったが、第6章第3節で記したとおり、昭和41（1966）年5月1日から7系統（29系統含む）及び26系統について終日ワンマン運転を実施。本格的なワンマン化がスタートした。翌42（1967）年8月20日からは、2系統（三宮駅前－阪急六甲）及び18系統（三宮駅前－摩耶ケーブル下）がワンマン運行を開始し、12月20日には17系統（三宮阪神前－外大前）も続いた。これによって、10.3%だったワンマン化率は23.1%に拡大した。なお、ツーマン車の購入は昭和51（1976）年2月が最後となった。

■ 2 区間ワンマン

昭和46（1971）年6月21日から、白川台団地の入居者増加に伴い5の9系統板宿－白川台6.983kmを新設。次いで7月12日には、1系統石屋川－板宿のワンマン運転が始まった。この1系統は、市バスとしては初めて2区間ワンマン運転となった。また、民間各社で行われている整理券方式でなく、相互信頼を前提とする申告制を採用したことも注目される。

同日には、63系統有馬口駅－有野団地も、開業後1年足らずでワンマン運転に移行した。これは、北区箕谷の山田操車場から有野団地内の有野操車場（バス収容力25両）に担当が替わったことに伴うものである。同年8月16日からは、布引運輸事務所より朝夕回送されていた有野線

と独立操車場だった箕谷線が、すべて有野操車場に統合された。

■ ワンマンバスの拡大

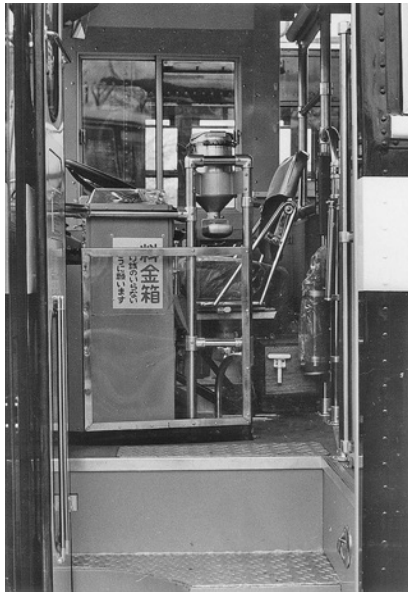
市営地下鉄の建設が進むにつれ、市バスの合理化による地下鉄要員の確保が要請されるようになり、ワンマン化への動きが活発化していった。そして昭和51（1976）年11月26日には、4系統、72系統、6の5系統でワンマン運行がスタートした。

これら一連のワンマン化によってバス部門から生じたマンパワーは、地下鉄部門で活躍することになった。

その後もワンマン化は進められ、昭和56（1981）年4月26日からは19系統（阪神御影－鴨子ヶ原）が全線ワンマン運転となった。さらに翌57（1982）年4月12日からは、111系統（箕谷駅前－衝原）の多区間ワンマン運転を実施し、ワンマン化率は99.6%となった。

■ 車両のワンマン化

ワンマンバスの運行には、当然ながらワンマンに対応した車両が必要である。神戸市交通局では昭和35（1960）年12月に、ワン・ツーマン仕様のいすゞ車6両を導入し試験運行。昭和39（1964）年頃から、新車購入に際しては一部を除いてワン・ツーマンもしくはワンマン車両にする方針を打ち出した。



ネプチューン式料金箱
右手にレバー式両替機が見える



小田原機器製LC-21型

■ 後ろ乗り前降り方式への統一

ワンマン化が進みつつあった昭和48（1973）年2月25日、舞子線など一部を除いて「後ろ乗り前降り」方式に統一された。この方式には次のようなメリットがある。

- 乗客がバスの進行方向に進むため、スムーズな車内整理ができる。
- 料金後払いのため、走行中でも支払い準備ができる。
- 乗車未済事故が防げる。

乗降方式転換に際しては、側面経由幕の後方への移設、危険物持ち込み禁止の法定放送装置やインターホンの取付けのほか、乗降事故防止のため次のような設備工事が行われた。

- 大型車外用バックミラー及び大型室内ミラーの取付け
- 車外照射灯及びステップ灯の取付け
- 乗車作業灯を後扉戸袋上部外側に取付け
- ステップ確認ブザー及び安全装置（ステップに足をかけた状態又は握り棒を持った状態では開扉しない装置）の取付け
- 後輪巻き込み防止装置（中央扉車のみ）の取付け

■ 料金箱の変遷

ワンマン運行の普及に伴い、料金箱（料金收受装置）も進歩した。その主なものは以下のとおり。

<昭和35（1960）年>

ワンマン試験運行時のワン・ツーマン車に投げ込み式料金箱（富士式）を設置した。

<昭和44（1969）年>

ワンマン用料金箱を富士式からレバー式両替機をついたネプチューン式に変更した。

<昭和45（1970）年>

ワンマン全車にNEC自動釣銭器付料金箱を設置した。

<昭和54（1979）年>

昭和45年に設置した料金箱を更新し、NEC製NV-K4898Eを玉津操車場配置車両を除く全車に導入。そのうち20両には、紙幣両替付の機械をテスト導入した。

<昭和61（1986）年>

料金箱を小田原機器製RX-BLHに更新し、全車両の載せ替えを実施した。新しい料金箱は、500円硬貨と1000円札の両替機能を備え

たものである。

<平成8（1996）年>

プリペイドカードなどカードシステムの普及に対応するため、ストアードフェアシステム対応が可能な小田原機器製LC-21型料金箱を採用し、全車載せ替えを実施した。

<平成9（1997）年>

LC-21型料金箱にカードシステムを組み込んだ。

<平成11（1999）年>

関西圏共通カード「スルッとKANSAI」に参入した。

3 バスロケーションシステム

バスロケーションシステムとは、バスが走行している位置の情報を把握し、停留所で待つ乗客にバスがもうすぐ来ることを知らせる仕組みである。道路の渋滞などで時刻表どおりに到着しないことによるイライラを少しでも緩和し、快適に利用してもらうことを主な目的とし、運行管理にも役立てられる。1970年代の終わりに東京で運用が始められ、その後国の補助制度ができたこともあって、全国に広がっていった。

神戸市においてバスロケーションシステムが初めて導入されたのは、昭和58（1983）年5月30日のことである。全国を見ると、57（1982）年の段階で既に17事業者で実施されており、6大都市の公営バスもほとんどが導入済みであった。ただ、兵庫県においては初めての実施となった。

このシステムがまず採用された路線は、都心の三宮を経由する急1・91・92という3系統で、1日平均利用客約3万5,000人（全線の約1割）に上る中枢路線である。バスロケーションシステムのテストケースとしてここに白羽の矢が立ったのは、次のような理由による。



バスロケーションシステム

- ① 通勤通学などバスへの依存度が高く、システムの有効利用が期待できる。
- ② 運行間隔が適当で、定時運行もほぼ守られ、利便性の向上に効果的な路線である。
- ③ 道路環境（車線数、歩道幅等）がシステム導入に相応しい。

接近表示器を設置したのは、3路線の各停留所のうち、1日の乗車人員650人以上、乗降人員1,000人以上という基準を満たした16か所である。この表示器と音声とによって、バスが近づいていることを知らせる。

その後も、都市新バス（10系統）の導入などに伴って、4路線42か所の停留所に接近表示器が設置された。しかし、阪神・淡路大震災や地下鉄海岸線工事などにより、当時のシステムは使われなくなっていった。

4 バス関連施設の整備

■ 石屋川車庫の解体と新築

旧市電石屋川車庫は、市電廃止後そのままの形で、4つの系統の代行バスの基地として使用されていた。その後、バス車庫への転換工事が進められ、昭和44（1969）年3月23日には第1期工事が完了して、車両収容能力40両の新車庫

が完成した。そして同年6月15日には、トラバーサ（軌道間列車移動装置）の撤去など第2期工事が完了、車両収容能力は72両に増加した。

しかし、営業所事務所棟、操車係員詰所、車両整備棟が分散していて使い勝手が悪く、建物自体の老朽化も進んでいたことから、昭和54（1979）年度末より解体工事に着手した。昭和55（1980）年3月26日、灘区弓ノ木町1丁目に、敷地面積6,419㎡の新営業所がオープンした。

■ 高倉操車場の新設

昭和48（1973）年8月2日、50台のバス収容能力を誇る高倉操車場が、須磨運輸事務所の出先として完成した。須磨離宮公園の西側に高倉団地ができたことから、この新団地住民の移動の便を確保することが目的である。同月17日より、75系統（須磨一の谷－高倉台）が運行を開始した。

■ 松原運輸事務所及び整備事務所の改築

老朽化が進んでいた松原運輸事務所及び整備事務所の改築が昭和49（1974）年3月31日に完成した。職員住宅を併設し、敷地面積9,723㎡、鉄筋コンクリート5階建て、車両収容能力160台の新事務所である。

その後、松原運輸事務所は松原営業所と名称を変更した。なお昭和62（1987）年4月から、全市的に「運輸事務所」から「営業所」への名称変更を行った。

松原営業所所属の玉津操車場は、昭和51（1976）年2月の垂水営業所開業に伴い、同営業所の所管となった。

■ 旧市電和田車庫及び運輸事務所の改装

旧市電の和田車庫及び運輸事務所は、昭和46（1971）年3月の市電撤去以来、一部を単独系統の操車場と臨時定期券売場として使用していた。しかし、上記の松原車庫改築に関連して、

バス車両約50両を収容するため、バス操車場に改築することになった。工事は47（1972）年12月14日に完成し、その後松原運輸事務所の完成に伴って、昭和49（1974）年3月31日をもって再び松原運輸事務所の出先操車場に縮小された。

■ 垂水車庫の新設

昭和50（1975）年12月2日には、垂水区本多間3丁目に垂水車庫が完成した。舞子・多聞方面の新興団地群と鉄道駅を結ぶバス路線の充実を目的として、西神戸の市バス総合基地として新設したものである。敷地面積71万8,100㎡、車両収容能力は72両であった。

■ 落合営業所の新設と灘営業所・高倉操車場の閉所

昭和8（1933）年12月に営業開始した灘営業所は老朽化が進み、車庫内が手狭になっていた。また、年々人口が増加する須磨ニュータウンに市バスの拠点が必要であった。そこで昭和58（1983）年12月5日、灘運輸事務所の一部と須磨運輸事務所所管の高倉操車場を統合して、落合営業所を新設した。これに伴って、同年12月4日灘営業所及び高倉操車場を閉所した。灘営業所の跡地は、環境局灘事業所の建設候補地として、有効活用を図ることとなった。

落合営業所の新設とともに、ニュータウン内に77系統の落合北循環線と78系統の落合南循環線が新しく設けられ、同年12月5日から運行を開始した。77系統は、名谷駅前を起点として須磨東高校－白川台4－北落合2－名谷駅前を循環するコース。78系統は、名谷駅前から友が丘中学校前－南落合4－花谷小学校－名谷駅を循環するコースである。このほか、75系統（須磨一の谷－高倉台）を、高倉台から地下鉄妙法寺駅まで路線延長した。

さらに、落合運輸事務所の担当により、昭和

60（1985）年4月1日より66系統の山麓バイパス線が運行を開始した。三宮から山麓バイパスを経由し、ひよどり台団地へ乗り入れる路線である。山麓バイパスは、昭和59（1984）年11月2日に開通した有料道路で、中央区布引町～須磨区車の延長8.9kmの背山をトンネルで短縮するものであった。

■ 中央営業所の新設と布引営業所の閉所

布引営業所は、市電当時の面影を唯一残す赤レンガの建物で、市バスの市内中央基地としての役割を担ってきた。しかし、市内バス路線の充実に伴って車庫が手狭となり、建物が老朽化していたこともあって、建て替えることになった。

そして平成5（1993）年4月12日、中央区小野浜町に、布引営業所に代わる新たな市バスの中央基地として中央営業所が完成した。敷地面積1万6,868㎡、鉄骨造2階建の建物である。

■ 西神操車場の新設

昭和62（1987）年3月18日の地下鉄全線開通に合わせて、西区内のバス路線の再編成を行った。新しいバス路線網の基地として、垂水営業所所管の西神操車場が建設され、同日から営業を開始した。住所は西区竹の台1丁目、敷地面積は1万2,436㎡である。これに伴って、それまで西神地域のバス路線を担当していた玉津操車場を廃止した。

その後、西神ニュータウンの人口はますます増加し、バス路線網のさらなる充実を図った。そのため、西神操車場を垂水営業所から独立させ、平成5（1993）年4月1日付で西神営業所とした。

■ 低床バスと優先座席の導入

昭和48（1973）年度に購入したワンマン車54両のうち、4両について初めて低床バスを導入した。乗降口ステップの高さを従来車より10～12cm程度低くしたのが低床車である。旧市電は、道路面より一段高くなった停留所プラットホームからそれほど高低差を感じず乗車できていた。これに対して、市バスは道路面や歩道から乗車するため、特に高齢者や子どもにとっては高低差をきつく感じやすい。低床バスはこうした問題への対策として導入されたものである。ただし、急坂で走行時にスカート部を損傷する可能性もあるため、一部の路線では低床バスの運行ができなかった。

高齢者等への配慮としてはもう一つ、優先座席の採用も昭和47（1972）年のことであった。11月より全車両を対象に、右側中央部の1人掛けシート2座席を優先座席とし、目印としてカバーをかけた。そのカバーの色にちなみ、優先座席はオレンジシートと名付けられた。

■ 多井畑に新道完成

北須磨周辺の住宅地造成の進捗とともに、高倉山－神戸療養所間に新道が開通した。これに伴って、多井畑厄神前の旧道を運行していた6系統（須磨一の谷－多井畑）が廃止され、昭和48（1973）年4月1日から新6系統（須磨一の谷－新道経由－北須磨団地6.19km）がワンマン運行を開始した。

同時に、34系統（須磨一の谷－下畑）も72系統（須磨一の谷－須磨一の谷循環12.72km）に変更された。この72系統については、道路事情からツーマン運行を行った。

同年8月17日には、高倉団地への入居者増加

に対応するため、6の3系統（須磨一の谷－こども病院前）に代わって、75系統（須磨一の谷－高倉台4.34km）がワンマン運行を開始した。

■電気バスの導入

昭和48（1973）年8月6日、神戸市営として初めて電気バスを2台導入した。翌49（1974）年1月7日にも、さらに2台が加わった。神戸市が提唱する「人間環境都市づくり」の一環で、走行時に排気ガスを出さない無公害車両として注目を集めた。エンジン音がなく静かで、乗り心地がいいので利用者には好評であった。

その反面、当時の電気バスは様々な面で課題を抱えていた。1回の充電で走行できる距離は60km程度にとどまり、充電には最新式の充電装置を使用しても4時間以上かかった。さらに、電池の重量が3,050kgもあったことから、運行範囲は平坦地走行の多い東循環路線の91・2系統と西循環路線の81・82・83・84系統の6路線に絞られていた。

<電気バスME460型の概要>

全長=9.38m

全幅=2.49m

全高=3.06m

定員=70人（座席26）

車両重量=10,350kg

車両総重量=14,200kg

最高速度=時速60km

電動機=直流直巻自己通風型、72kW、360V、
224A、2,100rpm

制御装置=サイリスタチョップパ回生付

電池=鉛電池（クラッド式）、

340V、310AH/5HR、3,050kg

現在の低公害車時代を先取りした電気バスではあったが、前述した性能上の問題や維持費の増大などにより、昭和52（1977）年度をもって廃止された。



電気バス始動式 くす玉を割って、さっそうと発車

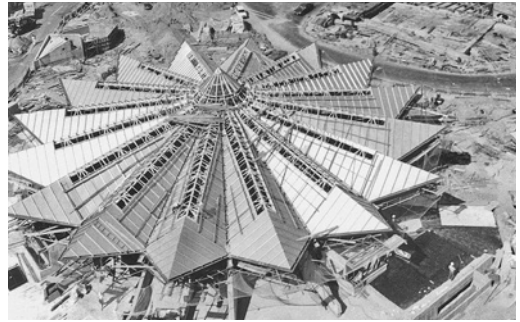
■新多聞団地線の運行開始

垂水区の新多聞団地が昭和49（1974）年8月、ほぼ完成し2,000戸が入居を開始した。新多聞団地は、日本住宅公団が3年をかけて造成したマンモス団地で、計画人口2万数千人、住宅9,100戸、舞子高校をはじめ教育施設が12か所設けられた。バスの運行は計画当初から予定されており、団地内にバスターミナルが整備された。

そして同年8月24日、新多聞線の開通式が催された。市と山陽バスの共同運行で、53系統、舞子駅前と舞子高校前を結ぶ4.25kmの路線である。

国鉄舞子駅前でもバスターミナルの整備が進められた。乗り場専用ホームと降り場専用ホームが2本ずつ、バス12両が同時に発着できる、西神戸最大規模のターミナルとなった。ホームと駅舎はドーム式通路で結ばれている。

53系統の開通で、国鉄舞子駅前は県商方面の51系統、朝霧駅方面の52系統、多聞団地センター方面の54系統と、四方へ向けてバスが運行する拠点となり、舞子、垂水北部の団地輸送体系はいよいよ充実することとなった。



神戸駅前バスターミナルの着工から完成まで

■神戸駅前ターミナル

昭和48（1973）年、市は神戸駅周辺整備事業を開始した。その一環として地下街「サンこうべ」が同年2月に着工され、翌49（1974）年10月1日にオープンした。その名のとおり、地下街中央部には巨大なガラス張りのドームが作ら

れ、太陽光が降り注ぐ構造であった。地下部には南洋植物の生い茂る大温室が設けられた。

そしてドームの地上部は、八角型のバスターミナルとなった。北から順に淡緑、黄、橙、赤、紫、青、淡青、緑の8色に彩られた待合所と、それぞれの方向を示すためのうさぎや虎などのペットマークが描かれた。また地下街には、飲



市バスのことなら何でも……
とテレフォンセンターを開設

食街、ファッション街のほか定期券売場、観光案内所、大型案内板も設けられた。

バスターミナルは昭和49年10月2日に運用が開始され、17路線に上る市バス系統がここを発着、あるいは経由するようになった。

■ 団地線の新設・増強

昭和50（1975）年4月より、2つの団地の入居開始などに伴って、市バス5路線が新たに運行を開始し、あるいは延長運転を始めた。まず、「ひよどり台団地」において同年3月末に約1,000戸の入居が開始されたのを受けて、65系統（神戸駅－ひよどり台間8.7km）が平日45便、休日37便でスタートした。運賃については、当初近郊区制を採用して1区50円、2区90円とし、その後普通区となった。

次に、「名谷団地」の第1期分380戸が、やはり3月末に入居を開始した。これに対し、従来の6系統（須磨一の谷－北須磨団地）を1.79km延長して、名谷団地まで乗り入れるルートとした。同時に、運行回数を90往復から109往復に増やした。

このほか、白川台団地を走る5系統関係を増発。また、有馬街道小部トンネルの開通に伴い、71系統を61系統へ統合した。

6月15日には、北区有野団地内を循環する新たな63系統の路線が運行を開始した。従来の63系統は、神戸電鉄有馬口駅と団地南端の有野会

館前を結ぶ3.0kmの連絡路線であった。今回、神戸電鉄五社駅のプラットホームの改造により、同駅前を起終点とする団地内循環路線4.1kmに変更された。

■ 市バス相談所の開設

昭和50（1975）年4月より、神戸市交通局内に市バス相談所が開設された。市バスに関する市民からの問い合わせ窓口を相談所に一本化し、電話で対応するもので、全国に先駆けての導入であった。市バスに関する問い合わせには、忘れ物、乗り場案内、発車時刻、料金など様々なものがある。これらすべてを相談所で受け付けることにより、市民からの問い合わせを効率的に処理できるようになった。初日から100件を超える問い合わせ電話が寄せられた。

■ 有野団地に循環バス

昭和50（1975）年度は、ひよどり台団地をはじめ、名谷、高倉台、鈴蘭台、白川台など、市内各地の団地バス路線の新設や増強が実施された。同年6月15日には、北区有野団地内を循環する新63系統が運行を開始した。これまで63系統は、神戸電鉄有馬口駅と団地南端の有野会館を結ぶ3.0kmという短区間の連絡路線であった。新63系統は、神戸電鉄五社駅のプラットホーム改造により、同駅前を起終点とする4.1kmの団地内循環路線となった。この団地内循環で、県



新神戸トンネルの完成を待って神戸市は全国に先がけてパーク・アンド・ライド方式の実用化に乗り出し見事に成功させた（箕谷駐車場）

道神戸－三田線の常態的停滞を回避することができた。

■ 絵入り方向幕の登場

「市バスの行き先がわかりにくい」—— そんな市民の声にこたえて、昭和50（1975）年6月1日、交通局長自らの発案による全国初の「絵入り方向幕」が市バスに登場した。後部乗車口のすぐ左手の窓枠を使い、縦60cm、横70cmという従来型の3倍の大きさで、行き先停留所名とともに浜手回りは船の絵、山手回りは山の絵を添えている。方向幕の操作は、運転席からリモートコントロールできる。

この絵入り方向幕は、50年度中に100両のバスに装備され、以後の新車すべてに採用された。

■ 西神に新路線開通

西神の野中・古郷地区では、区画整理事業が進展するとともに宅地開発が盛んに行われた。昭和51（1976）年5月1日には、県道上村－二見線が拡幅整備されたのを機に、初の市バス乗り入れが実現した。同地区は、明石市と加古郡稲美町に挟まれた格好で西へ張り出し、神戸市の最西端に位置している。従来は最寄りの市バス路線である12系統を利用するにも、1～2kmの距離を徒歩か自転車で出かけていくしかなかった。このため、市バス開通は地元住民が強く待ち望んでいたものであった。

新設された路線は、12の24系統（明石駅前－上岩岡15.76km）と、12の26系統（国道大久保－上岩岡8.06km）である。一方、12の3系統（国道大久保－六十丁）など神戸市と稲美町母里方面を結んでいた市バス路線の上村－六十丁2.06kmの区間は廃止となった。

■ パーク・アンド・ライド

昭和51（1976）年5月15日、新神戸トンネル（第2六甲トンネル）が完成し、供用が開始された。これに伴い、翌16日から市バス64系統（三宮駅－箕谷駅前9.5km）の運行を開始した。同時に、全国に先駆けてパーク・アンド・ライドの試行が始まった。

パーク・アンド・ライドとは、パーク（駐車場）とライド（電車やバスに乗る）の組み合わせという意味で、自家用車の利用は駐車場までにして、そこからは公共交通機関を使うことで交通渋滞や都心部での駐車場難といった問題を解決する仕組みである。現在では、地球温暖化防止や省エネルギーという観点から広く普及しているが、その当時の日本では画期的な試みであった。

パーク・アンド・ライドを促進するため、トンネルの箕谷側入口付近に、乗用車200台、自転車140台の大規模な公営駐車場が設けられた。そして、バス利用者には駐車料金半額という特典を設けた。

市バス64系統は、当初こそ1日平均300人程度の利用にとどまっていたが、3か月後には1日平均1,200人と急増。昭和51年9月からは増発とともに営業時間を延長した。

■冷房車の導入

昭和52（1977）年度、初めて冷房車を導入した。その後も、乗客サービス向上のため冷房車の増車を進め、昭和56（1981）年度末で4両に1両、58（1983）年度末で2両に1両の割合まで冷房化率が高まった。猛暑となった昭和58年の夏には、約50%の冷房化体制のもとで配車方法を工夫・調整し、暑い日中の走行車の約90%を冷房バスで運行した。なお昭和63（1988）年度末には、在籍車両すべてが冷房バスとなった。

■市バス50周年

昭和55（1980）年は、須磨－桜口間に初めて神戸市営バスが走ってから50年という節目の年であった。創業当初は、在籍車両55両、営業キロ44.4km、1日平均乗車数約8,600人。それが半世紀を経て、在籍車両726両、営業キロ306.6km、1日平均乗車数約35万1,000人にまで成長した。

ただ、昭和54（1979）年から55年にかけては、石油ショックをきっかけとする軽油価格の高騰がピークを迎えた年であり、財政的には非常に厳しい時代であった。燃料油脂費の支出額は、昭和53（1978）年度の4億3,155万円に対し、54年度7億78万円、55年度には8億7,703万円と跳ね上がり、神戸市交通局では、京阪神ブロック間や通産省、自治省と協議しながら、軽油の確保に全力を尽くした。軽油価格は、昭和56（1981）年に入りようやく沈静化に向かった。

また、昭和55年12月1日には都心の生田区と葦合区が合併し、中央区が誕生した。都心部の人口が減り周辺部へ移っていくドーナツ化現象の進行に伴うもので、当時区制を敷いていた10大都市としては戦後初めての合区となった。こ

れに伴い、同日からダイヤ改正を行って6・7・10・18系統の路線を変更した。6・7系統の起終点停留所を三宮駅前から中央区役所前に延長し、10系統（西行）、18系統（南行）はそれぞれ中央区役所前経由とした。また、17系統「小野柄通5丁目」バス停を「中央区役所前」とするなどの名称変更も行った。

■団地路線の新設

昭和56（1981）年10月から12月にかけて、名谷周辺地区の宅地開発に伴い新たに2つの路線を新設した。

1つは76系統神の谷線で、名谷駅を起点に国立神戸病院前、神の谷7丁目を経て名谷駅へ戻る循環線である。病院への通院者や神の谷団地住民の移動の便を確保するため、11月20日から運行を開始した。

もう1つは15系統桃山台線で、名谷駅－北須磨高校前－奥畑口－つつじが丘－桃山台というルートを山陽バスと共同運行するもので、12月12日から運行が始まった。この15系統については、昭和61（1986）年6月2日から青山台まで延長され、同時に滑－奥畑口間は垂水妙法寺線の新道を走行する路線変更が行われた。

昭和57（1982）年4月1日には、西神ニュータウンへの足となる21系統の新路線を開設した。名谷駅前から太山寺小学校前、友清、福谷などを経由し、西神住宅団地（狩場台）を結ぶコースである。西神ニュータウンの居住者の通勤・通学などの移動の便を確保するものであった。

この路線は当初、地下鉄延長開業時までの暫定路線と位置づけられていたが、沿線住民から強い存続要望があったため地下鉄開通後も路線を継続した。平成元（1989）年2月にはハイテクパークまで延長し、平成5（1993）年3月には西神南駅－友清間に短絡、同年9月には西神住宅団地内の路線再編成に伴い系統番号を45に変更した。



ユニークなボディペインティングが好評の「かもめバス」

■ 区民バスの廃止

昭和52（1977）年7月に運行を開始した兵庫区と灘区の区民バスは、昭和56（1981）年3月20日、4月1日にそれぞれ廃止された。

昼間時間帯のバス利用者誘致をねらいとして運行時間を午前9時半から午後4時半までに限った“お買い物バス”として話題を集めたが、昭和54（1979）年度の1日平均利用者は両路線とも約870人とどまり、やむなく廃止することになったものである。

第4節 観光開発と観光事業

1 巻き返し作戦

■ かもめバス

マイカーブームの進展と反比例するように縮小の一途をたどっていた観光バス事業だが、昭和50年代に入って巻き返しを図ることになった。まず51（1976）年8月、市営観光バスのイメージチェンジを目指し「かもめバス」が導入された。

市民に憩いの場を提供する観光バス事業は、「明るい空気、楽しい雰囲気が必要」との声を受けて、職員からアイデアを募っての観光バスのボディ・デザイン・コンクールを実施。その優秀作をもとに、かもめバスとして「みかげ」「ふたたび」「きぬがけ」の3両を製作した。バスの車体を事業PRのための“動く媒体”と捉えて、デザインを施すという試みは、当時としては全国にも例のない画期的なことであった。

かもめバスのボディデザインは、両側面全体をキャンバスとして、中央部分に緑・青・赤・オレンジ・黄の5色で虹を描き、背景に神戸港を表すコバルトブルーのライン、そして側面から屋根にかけては純白のかもめが群れ翔ぶという、斬新で楽しさあふれるものであった。

■ 風見鶏バス

観光バス事業の巻き返し策の第二弾は、昭和52（1977）年12月17日の「風見鶏バス」運行開始である。

「神戸の海と山と異人館めぐり」と銘打ったコースを巡るもので、特に異人館周辺は、同年10月から始まったNHK朝の連続テレビ小説「風見鶏」の舞台となったことで一躍脚光を浴び、特にアンノン族と呼ばれる若い女性たちにとって注目のスポットとなっていた。風見鶏バスは翌年の6月末まで運行し、約半年間に延べ運行回数430両、利用客数2万800人、総売上高1,980

万円という好成績を残した。

2 観光バスコースの充実

■昭和39年以降のコース

神戸市内観光バスは、昭和39（1964）年8月1日以降、A・Bの2コース編成で運行されていた。Aコース（普通コース）は、ポートタワー、相楽園、湊川神社、須磨浦公園、水族館といった名所を巡る。Bコース（海と山を結ぶコース）は、中突堤港内巡覧と六甲観光牧場・六甲回転展望台の見学を組み合わせたプランである。Bコースについては、冬季（12～3月）は運休し、かわりに冬季限定のCコースとして、中突堤港内巡覧、相楽園、湊川神社、水族館を巡るプランを用意していた。

■昭和53年改定のコース

これらはいずれも好評であったが、風見鶏バスの成功を機に観光バスコースを見直し、昭和53（1978）年11月1日から新しいコースをスタートさせた。神戸ポートタワー、須磨水族館、異人館（風見鶏の館、ラインの館）を巡るコースを年中運行するほか、神戸港めぐりと六甲山等の組み合わせを中心に、冬季限定で新たに酒蔵見学を組み入れたコースの運行を開始した。酒蔵（菊正宗記念館）では、利き酒も楽しむことができた。

また、これを機にバスガイドの制服を一新した。鮮やかなブルーのスリーピースにエンジ色のリボンのついた帽子という、当時のニューモードであった。こうした積極姿勢が功を奏し、低迷していた観光事業は再び活気を取り戻した。

さらに、昭和54（1979）年3月1日には、さらに観光事業の拡大を図るため、神戸市交通局、神戸市交通局共済会、徳島市交通局の三者で観

光業務提携協定を結び、相互に観光地・観光施設・宿泊所などの紹介と斡旋、企画の交流・情報交換などを行った。

■会員制貸切バスの企画の多様化

ポートピア'81（後述）を機に、神戸は異国情緒豊かでおしゃれなまちとして一層注目されるようになり、市営観光バスも会員制貸切バスの企画を充実・多様化させていった。

昭和58（1983）年7・8月には、夏休み企画として「サマーナイトツアー」バスを運行。「リッチでエキゾチックな納涼バス」をコンセプトとして、次の3つのコースを設定した。いずれのコースも、7月19日～8月31日の期間限定で、午後5時30分出発、3時間半の行程である。

ポートピアコース、異人館コース、六甲山納涼コースの3コース合わせて延べ42台を運行し、1,981人の利用があった。

昭和59（1984）年の夏は、「市内再発見バスツアー」を企画した。市内の史跡、文化・レジャー・レクリエーション施設、公共施設、ユニバーシアード会場、市内外の工場などをバスで巡るツアーで、主に自治会、婦人会、PTAなどの地域団体の研修旅行で利用してもらおうと企画された。工場見学を中心とする「親子の見学会コース」などモデルコースを用意し、8時間の行程で1人5,000円（貸切）という割安の料金設定にしたこともあって好評を博した。

また、同年は源平の合戦から800周年にあっていたことから、神戸市が広域的な観光キャンペーンを展開していた。神戸市交通局も、観光バスに新型の「エアロバス」を導入した記念イベントを兼ね、キャンペーン協賛行事として英語版市内観光「神戸エキゾチックツアー」を実施した。源平合戦の史跡（清盛塚、須磨寺）や神戸の新しい名所（北野異人館街）を、国際都市に相応しく英語の解説で楽しんでもらおうという趣向で、局ガイドとともにアメリカから

の女子留学生2人が交替でガイド役を務めた。昭和60（1985）年4月に6回運行し、各回平均31人の乗客数を記録した。

昭和62（1987）年の神戸開港120周年の協賛行事の一環として、「KOBE七福神めぐりバス」を企画した。長田神社、湊川神社、生田神社など七福神にゆかりの深い7つの社寺を10時間かけて巡るツアーで、昭和60年12月7日から翌61（1986）年2月17日までの7の付く日に計7回運行するという“7づくし”の企画は大好評で、第1便の運行開始までに各便の予約が満席となった。そこで6便の増便を行ったものの、これも早々に予約が埋まる程であった。

■ 昭和62・63年の新コース

神戸観光の入込客数の増加に伴って、従来のコースでは対応しきれない状況になり、昭和61（1986）年には4月から7月の間だけで約1,500人の断り客が発生していた。

そこで、昭和62（1987）年8月から新たに「周遊観光バス」4コースを試行的に新設運行した。そのポイントは、次の4点である。①山と海（港）を中心に、東西にコースを分けたこと。②海洋博物館や須磨海浜水族園などの新施設を重点的に組み入れたこと。③ホテル宿泊客への便宜に配慮したこと。④出発時刻を統一してわかりやすくしたこと。また、冬季についても同様に2コースを新設した。

その結果、昭和62年4月～翌63（1988）年2月の定期観光・周遊観光バス乗客数は、前年同期比32.1%増の約3万4,000人と大きく伸びた。周遊バス増便後だけを比較すると、52.5%増という飛躍的な伸び率を示した。

■ 定期観光バスに関する懇談会

昭和63（1988）年度、助役を座長とし関係局長12名をメンバーとする庁内組織「定期観光バスに関する懇談会」が設置された。魅力的な観

光資源・文化施設を観光バスによってつなげ、観光客のさらなる誘致を目指すことをねらいとしていた。文化財めぐり、グルメ・ナイトツアー、文化レクリエーション施設めぐりなどのコース設定や運行方法などについて検討された。

懇談会での検討も踏まえ、これまでは観光バス15両のうち市内定期観光バスとして1両、貸切バスとして14両を運行していたのを、定期観光バス3両体制とした。また、観光バスはすべて魚崎営業所に配置していたのを、布引・落合の両営業所にも配置して回送ロスを少なくした。

3 様々なバス車両

■ 花バス

みなとの祭の花電車といえば長年にわたって市民に親しまれてきたが、市電廃止に伴い花電車の運行も昭和45（1970）年10月15～18日が最後となった。しかしその後、みなとの祭は翌46（1971）年から神戸まつりと名前を変え、50（1975）年の第5回神戸まつりには、花電車を引き継いだ花バスが登場した。電飾や楽しいデザインを施して神戸市内を巡回し、最終日のパレードにも参加。市バスのイメージアップに貢献した。

この花バスは、廃車車両の中で台車として最も適したセンター・アンダフロア・エンジン型式の日野BT51型6両を用いたもので、腰板を残して窓から上を切断し、トラック状に改造して、発電器を搭載していた。いずれの車両も老朽化が著しかったため、昭和58（1983）年、大阪市交通局で同じセンター・アンダフロア・エンジン型式の車両が廃車になったのを購入し、同様に改造してBT51型の後継とした。しかしその後は、センター・アンダフロア・エンジン型式の車両がほとんど姿を消したため、車両の



テレビドラマにあやかっの「風見鶏バス」は昭和52（1977）年12月17日その第1号車がスタート
当初計画を延長し、翌年の53（1978）年6月30日まで運転約20,000人が乗車した。そして最終日には地元のデパートから花束が贈られた



市内定期観光バスが8年ぶりに新コースとなり昭和53（1978）年11月1日からスタートした。またこの日から観光ガイドの制服もブルーもあざやかなニューモードとなった。発車式では異人館ガールから花束が贈られた



灘の生一本と異人館そして神戸港めぐりを組み合わせた市内定期観光バス新コースは冬期だけだったが連日超満員（菊正宗酒造記念館前）



2階建てバス

老朽化が限界まで来た昭和61（1986）年5月、役割を終えて廃車とした。

■ パノラマデッカ型バス

観光バスの魅力をさらに高めようと、昭和54（1979）年には11年ぶりに観光専用バスの増強を図ることになった。7月20日、パノラマデッカ型バス3両を導入し、それぞれ「まいこ」「すま」「なだ」と名付けられた。テレビ、カラオケ付きの大型バスで、主な仕様は次のとおり。

型式＝三菱パノラマデッカ B905N型
全長＝11.24m、全幅＝2.50m
全高＝3.40m、車両重量＝1万970kg
乗車定員＝57人（乗務員含む）
最高速度＝135km/h、登坂能力＝31%
最小回転半径＝11.2m
エンジン＝型式8 DC-2
総排気量＝1万3,720cc、馬力数＝265HP

■ 2階建てバス

昭和55（1980）年5月21日からは、公営バスとして初めての2階建てバスの運行を開始した。翌56（1981）年3月から開催される神戸ポートアイランド博覧会のPRを目的として西ドイツから輸入したもので、この2階建てバス用観光コースを設定した。春・秋コースが「市内めぐりと須磨離宮公園」、夏・冬コースが「市内めぐりと須磨水族館」である。主な仕様は次

のとおり。

型式＝ネオ・プラン社スカイライナー
N122/3改良型
全長＝12.0m、全幅＝2.50m
全高＝3.80m、車両重量＝1万5,720kg
乗車定員＝76人（乗務員含む）
最高速度118km/h、登坂能力＝22%
最小回転半径＝11.0m
エンジン＝型式ダイムラーベンツOM-403、
総排気量＝1万5,950cc、馬力数＝320HP

4 神戸ポートアイランド博覧会と観光振興

■ ポートアイランドの完成

昭和56（1981）年2月4日、神戸都心から南へ約3kmの沖合で埋立が進められていたポートアイランドが完成し、竣工式が催された。ポートアイランドは東西3km、南北2.1km、面積436ha（甲子園球場の約120倍）の人工島で、昭和42（1967）年の埋立着手以来、15年の歳月と約2,300億円の事業費が投入されていた。

既に昭和54（1979）年3月に公団住宅の一部入居が始まっており、同月29日から市バス臨時ポートアイランド線の運行を開始している。三宮駅前－税関前－ポートアイランド－税関前－三宮駅前の循環線であった。



ポートピア会場を結ぶ市バス



ポートライナー

■ ポートライナーの開業

ただし、島と本土を結ぶ連絡道が神戸大橋のみであることから、ポートアイランドへの輸送手段をバスに頼るのは難しいというのが当初からの見解だった。かといって、夜間人口2万人・昼間人口4万人という想定規模では、鉄道だと過剰輸送になる。そこで、鉄道とバスの中間的な位置づけである新交通システムが導入されることになった。

新交通ポートアイランド線（愛称ポートライナー）は昭和53（1978）年3月に着工し、56（1981）年2月5日、わが国初の新交通システムとして開通した。三宮から南下して市街地を高架で抜け、神戸大橋と並行して海を渡り、島内を一周して三宮に戻る延長6.4kmの路線に、9つの駅が設置された。第三セクターの神戸新交通株式会社が運営を担い、無人運転の自動列車運転装置ATOと自動列車制御装置ATCを備えて、コンピュータによって運行・駅務等の管理を行っている。

ポートライナーの開業に伴って、市バス臨時ポートアイランド線はその役割を終え、昭和56年2月4日をもって廃止となった。1年弱の間に313日間の運行で約83万人を運び、団地入居者はもちろん、タクシーか会社関係車両しか利用できなかった通勤者、ガイドブック片手の観光客らに喜ばれた。

■ ポートピア'81

完成したばかりのポートアイランドを舞台に、神戸ポートアイランド博覧会（愛称ポートピア'81）が、昭和56（1981）年3月20日から9月15日まで開催された。人工島ポートアイランドの新しいまちづくりを国内外にお披露目することを主な目的とし、「新しい“海の文化都市”の創造」がメインテーマとして掲げられた。会場面積は80万㎡、展示館は32館（国内展示館27、国際展示館5）、海外参加国は31か国39団体に上った。

主催する財団法人神戸ポートアイランド博覧会協会は、期間中の入場者数について、延べ1,310万人、1日最高21万人、1日平均8万人と予測。この数値に基づいて、1日8万人を輸送するための交通手段別輸送計画を次のように立てた。

ポートライナー＝4万3,000人（54%）

ピストンバス＝5,000人（6%）

貸切バス＝8,300人（11%）

タクシー＝1,000人（1%）

船＝3,300人（4%）

自家用車＝1万9,400人（24%）

このうち神戸市交通局は、市街地から会場までのピストンバスの運行を担当した。昭和55（1980）年7月10日、局内に神戸ポートアイランド博覧会バス輸送対策本部を設置し、円滑なバス輸送のための準備に取り組んだ。輸送体制

としては、バス81両（ほかに貸切バス3両）、乗組は新神戸ルートで16組、三宮ルートで13組（1日平均）を投入、接客や料金徴収などのために期間中延べ2,700人の事務職員、3,000人のアルバイトなどを配した。

ピストンバスは、新神戸駅－博覧会会場と三宮－博覧会会場の直行2ルートで、新神戸ルートについては、阪急・阪神・山陽バスなどの各社との共同運行であった。利用者が間違わないよう、車両の行き先案内、道路上の指示看板、会場ターミナル料金徴収ゲートなどを、新神戸ルートはブルー、三宮ルートはオレンジに色分けした。

前述のように、会場への陸路は神戸大橋を通るルートしかないため、渋滞が予想された。そこで県警などに働きかけ、浜手バイパスに公共交通（バス、タクシー、港湾車両など）の専用車線を確保するとともに、信号機の設置により南北交通優先にサイクル調整するなど、バス優先対策が講じられた。

9月15日、ポートピア'81は大成功のうちに無事閉幕した。期間中の中の入場者は、当初予想を大きく上回る1,610万人、1日平均にすると8万9,000人であった。

局を挙げて取り組んだピストン輸送については、期間中に199万1,560人（民営分除く）を運んだ。8～9月の46日間に全体の輸送人数の半分以上が集中し、終盤は文字どおりのピストン輸送となった。輸送の主力であるポートルライナーが一時故障するハプニングもあり、バス輸送の適応性、迅速性、安全性などをアピールすることとなった。

一方、博覧会開会直前の3月14日、ポートアイランド内に市立中央市民病院がオープンした。延べ床面積約6万㎡、ベッド数1,000床、神戸の基幹病院としての役割を担う同病院には、初日から多くの患者が通院していた。ポートピアの開幕に伴い、入場者によるポートル

ナーの混雑が激しくなったことから、病院への直通バス運行の要望が高まった。神戸市交通局はこれにこたえ、4月27日から9月14日までの間、三宮駅と病院前を結ぶ直通バスを運行した。「ゆったりと病院まで行けるのでとても便利」と、通院者にはたいへん好評であった。

なお、ポートピア会期中の8月13日、市バスが全焼する出来事があった。午後9時半すぎ、65系統神戸駅前発ひよどり台行きの車両が、北区の西神戸有料道路を走行中、左後輪付近から突然出火。車内には勤め帰りの人など約60人の乗客がいたが、乗務員の誘導で迅速に避難し、けが人はなかった。火はその後、バス全体を焼き尽くした。

第5節 財政再建の取組み

① 第2次財政再建計画の概要

昭和48（1973）年制定の「地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」に基づいて「神戸市交通事業財政再建計画（第2次）」が策定され、同年12月に市会で議決の後、49（1974）年3月に自治大臣の承認を受けた。その概要は次のとおりである。

<第1 財政再建の基本方針>

- (1) 財政再建の期間は、昭和48（1973）～62（1987）年度の15年間
- (2) 昭和47（1972）年度末の交通事業会計の不良債務83億円については、交通事業再建債を発行。その元金償還及び利子の支払いは、国及び一般会計の補助によって行う。

・昭和48（1973）年度発行額 75億7,700万円

・昭和49（1974）年度発行額 7億円

（旧再建債未償還額）

(3) 財政再建を促進するため、次のとおり企業環境の改善整備を促進し、省力化等事業運営の効率化・サービスの向上に努める。

① 企業環境の改善整備

バスの円滑な運行を確保し、利用者利便の向上を図るため、バス専用・優先レーンの拡充その他バス優先通行のための特別措置及びバスターミナル等の施設の整備について関係行政機関等に積極的に働きかけ、その実現に努める。

② 事業の整備

市周辺部の発展、宅地開発等に伴う輸送需要の増大に対応するとともに、高速鉄道との有機的な連絡及び乗客の流動状態に適合した系統の整備を行い、効率的運営によって輸送力の確保に努める。

③ サービスの向上

運行速度の向上と定時運行の確保を図るほか、停留所施設の整備その他の乗客サービスの向上に努める。

<第2 前年度末の不良債務額と財政再建債>

(1) 不良債務額 93億6,030万9,000円

(2) 借入額 82億7,700万円

利率 48年度発行分 年8.05%

49年度発行分 年8.50%

※借入額と不良債務額との差額のうち、10億8,301万8,000円については、財産処分により財源措置

<第3 不良債務を解消し、健全性を回復するための具体的措置>

(1) 収入の増加に関する事項

① 国からの補助

② 一般会計からの繰入れ

③ 料金の適正化

④ 余剰財産の処分

(2) 支出の削減に関する事項

① バスのワンマン化

② 路線の整備

乗客の流動状態に適合した系統の整備等

③ 業務の簡素化

④ 職員配置の適正化

バスのワンマン化、その他経営改善等により生じる余剰人員は、自動車運送事業や高速鉄道事業へ適正配置を行う

⑤ 諸経費の削減

事務事業の簡素化、機械化等により諸経費の節減を図る

以上が財政再建計画の全容である。また次に示すのは、その基本的な視点となる3つの柱について述べたものである。

<1 企業環境の整備と事業運営の効率化>

(1) 都市交通環境の悪化により著しく機能が低下したバス運行について、その定時制を確保し、市電の代替交通手段としての十分な輸送機能を果たすため、バス専用・優先レーンの拡充その他バス優先通行のための特別措置等について、関係行政機関等に積極的に働きかけその実現を図る。

(2) 高度成長とともに進展した市周辺部の宅地開発等により増大した輸送需要に対応するため、乗客の流動状況に適合した系統の整備を行う。その一方で、高速鉄道との有機的な連絡及びバスのワンマン化推進等による効率的事業運営によって、輸送力の確保に努める。

(3) 路線の整備・業務の簡素化等に伴って生じる余剰資産は、できるだけ公共施設等に振り向ける形で処分し、不良債務の解消に充てる。

(4) バスのワンマン化、路線の整備、業務の簡素化、事務機械化等に伴い、その職員について、高齢退職者不補充等を含め、適正配置に努める。

< 2 国及び市の援助 >

(1) 国の援助

再建債に係る利子について、発行利率の3.5%を超える部分+1.75%~3.5%の間で、地方公共団体の財政力指数に応じた率の利子補給を受ける。

(2) 市の援助

再建債の元金償還補助金及び利子のうち、国から利子補給がない部分についての利子補給を受ける。なお、一般会計による再建債の元金償還補助金については、交付税措置がある。算入率は徐々に上昇し、最終的には60%となった。

< 3 料金の適正化 >

昭和48年度から62年度までの15年間で5回の改定があった。それらは高度成長に伴う人件費や物件費等物価上昇に見合った適時適切なものであった。

2 第2次財政再建計画の変更

その後、予想を超えるバス乗客数の減少、高度成長に伴う諸物価の高騰など各種の悪化要因によって、財政再建計画はその遂行が困難になった。交通局は再建計画を練り直し、昭和50(1975)年2月の市会に計画の一部変更案を提案し、承認を得た。

計画変更の理由としては、次の3点が挙げられた。

- ① 運輸収入が当初計画に比し大きく減少したこと
 - ② 昭和49(1974)年度の職員給与改定をしなければならぬこと
 - ③ 諸物価高騰による諸経費及び建設改良費の増加
- 計画の基本方針としては、財政再建期間を当

初計画のとおり昭和48(1973)年度から62(1987)年度までの15年間とし、事業計画の一部を変更、企業運営の効率化を図り、財政再建を強力に推進するものとした。事業整備計画の要点は、①バス路線の一層の整理統合、運営の効率化、②不要の事業用資産などの処分、③一般会計からの長期借入などであった。

しかし、その後も社会情勢の変化や財政再建計画の実施状況に鑑み、さらに14回にわたる計画変更がなされることとなった。

3 第2次財政再建計画終了後の取組み

(1) 基本方針

第2次再建計画終了に先立つ昭和62(1987)年12月、神戸市交通事業審議会より「神戸市バス事業の財政再建計画終了後の財政運営のあり方」について中間答申がなされた。これを受けて交通局は、計画終了後の財政運営について次の方針を決定した。

- ① 当面、一般会計からの任意補助制度は再建期間中の制度が存続されるよう措置する。
- ② 再建計画期間中、強力に推進してきた経営改善への取組みの姿勢を計画終了後も厳しく堅持する。
- ③ 公共負担を考慮しながら、利用者負担の適正化について慎重に検討していく。

(2) 料金改定

上記の3つの方針のうち、利用者負担の適正化については、審議会の中間答申を踏まえて、慎重な配慮のもとで次のような料金改定が行われた。

<市バス>

- ・昭和63(1988)年10月…暫定料金改定(160円→170円)、6か月定期の新設、バス地下

鉄連絡定期の割引率
拡大

- 平成元（1989）年10月…料金本改定（170円→180円）
- 平成4（1992）年4月…料金再改定（180円→200円）、通勤定期への持参人方式の導入、昼間割引回数券の割引率拡大

<地下鉄>

- 昭和63（1988）年10月…料金改定（初乗り140円→160円、1区増30円）、6か月定期の新設、バス地下鉄連絡定期の割引率拡大
- 平成4（1992）年4月…料金再改定（初乗り160円→180円、1区増30円）、昼間・土休日割引回数券の割引率拡大

(3) その他の具体的取組み

- ① 事業の整備に伴い生じた余剰財産の処分
 - 元・松原厚生病院跡地の売却（昭和63年度）
 - 玉津操車場用地の売却（昭和63～平成元年度）
 - 長田車両工場用地の売却（平成元～2（1990）年度）
- ② 効率的な経営
 - 事務の機械化、OA機器の設置など事務の見直し
 - 事務事業の見直しによる職制の改廃
 - バス路線の増強、地下鉄ダイヤ改正に対応した職員定数の適正化
 - 予算の執行管理の強化による経費の削減

第8章

阪神・淡路大震災による被災と復興 (平成元～12年度)

第1節

阪神・淡路大震災の 被害と復旧

① 阪神・淡路大震災の概要

本章では、時代が平成に入ってから、概ね平成12（2000）年度までの出来事を取り扱う。まず、この期間で最大の出来事となった阪神・淡路大震災について記述する。

平成7（1995）年1月17日午前5時46分、淡路島北部沖の明石海峡を震源とするマグニチュード7.3の地震が発生した。阪神間及び淡路島の一部は、震度7の激震を観測史上初めて記録した。

大都市の直下で起こった大地震は、家屋の倒壊、阪神高速道路の高架崩落、神戸市中心部のビルの相次ぐ倒壊、長田区等での大規模火災、埋立地の液状化など、広範囲に及ぶ甚大な被害をもたらした。電気、ガス、水道、電話といったライフラインは広域にわたって長期間ストップし、道路や鉄道は至る所で寸断された。早朝の地震で就寝中的人也も多く、たくさんの人が倒壊した建物の下敷きになるなどして亡くなった。

死者・行方不明者は合わせて6,434人、負傷者数は4万3,792人（うち重傷者1万683人）、家屋被害は63万9,686棟（うち全壊10万4,906棟）に上った。

② 市バス・観光バスの被害

■市バスの被害

地震発生時、市バスは既に営業所から12台が出庫しており、営業所内では約90台が出庫準備中であった。地震の揺れによるバス相互の接触、車止めコンクリートの突き上げによるステップ下部の損傷、電柱の倒壊による破損、リアブレーキパイプの損傷など、83両のバスが被害を受けた。なかでも、松原車庫において駐車していた2両には、板バネの折損が発生し、地震による衝撃の大きさを物語っている。



電柱が倒れて損傷を受けたバス



震災直後の神戸市（写真提供：神戸市）

営業所施設等の被害については、地震による被害が大きかった旧市街地に立地する営業所で顕著であった。バス停留所など路線施設については、道路の陥没などによる歩道や縁石などの損傷が多発し、それに伴ってバス停のテント、標識柱、ベンチなどに被害が発生した。

震災発生直後のバス運行については、比較的被害の少なかった西神など近郊地域で、落合・垂水・西神の3営業所を中心として、当日のうちに18路線の運行を再開した。一方、市街地中心部の路線は大打撃を受け、陥没した道路、破損した橋梁、道路上に倒壊した家屋やビルの残骸、交通規制などの路線状況、走行環境が整わないなど、バスが走行できる道路がほとんどない状況であった。そのため、震災当日は全73路線のうち55路線が運休を余儀なくされた。

石屋川車庫では、車庫駐車車両の一部が被災者の一時避難所として使用された。

鉄道各線が麻痺状態になるなか、バスによる

代替輸送を行う一方、仮設住宅入居者の足を確保するため、5両の観光バスを改造し、ワンマンバス構造要件の緩和を受け運行した。

■観光バスへの影響

震災によって市内の観光施設や交通手段は壊滅的な被害を受け、観光バス事業は1年2か月にわたって休止を余儀なくされた。市民の移動手段を確保するため、平成7（1995）年1月24日から8月23日までは観光バス全15両をポートライナー、六甲ライナーの代替輸送に投入し、8月中旬からは仮設住宅建設の進捗状況に応じて、8両を路線バスとして北区藤原台、しあわせの村に投入した。残り7両は、復興関連の貸切運行等に当たった。こうした震災対応は平成11（1999）年4月25日まで続いた。代替輸送関連の取扱件数は平成6（1994）年度668件、7年度1,544件に上った。

被災状況一覧表

路線名	建設キロ	施工年次	主な施設	主な被害内容
西神延伸線 (西神中央駅 - 名谷駅)	9.4km	昭和57年 昭和62年	線路 { 山岳トンネル 約0.7km 明り巻きトンネル 約1.8km 高架・橋梁 約2.0km 土工 約4.9km 駅舎 { 掘割式 2駅 高架式 1駅 車庫 9.13ha 変電所 2か所	・名谷高架橋橋脚損傷 (12本)、伊川谷高架橋電柱クラック (5本) ・伊川谷駅プラットホーム支柱損傷等
西神線 (名谷駅 - 新長田駅)	5.9km	昭和47年 昭和52年	線路 { 開削 約1.6km シールド 約0.4km 山岳トンネル 約3.3km 明り巻きトンネル 約0.1km 高架・橋梁 約0.1km 土工 約0.5km 駅舎 { 掘割式 2駅 地下鉄 2駅 名谷業務ビル (指令所) 新長田駅地下鉄ビル 車庫 5.40ha 変電所 3か所	・新長田駅及び駅西線路部 開削トンネルのコンクリート中柱が損傷し、一部鉄筋が露出した (52本)。 ランクⅢ せん断クラックが発生した (9本)。 ランクⅣ 軽妙なクラックが発生した (43本)。 ・板宿-新長田間線路部側壁・床版にクラックが発生した。 ・板宿駅、新長田駅消火水槽破損、間仕切り壁の損傷等 ・柱、梁、壁のせん断破壊
山手線 (新長田駅 - 新神戸駅)	7.6km	昭和52年 昭和60年	線路 開削 約7.6km 駅舎 地下式 7駅 変電所 3か所	・新長田駅東線路部、上沢駅及び駅東西線路部、三宮駅開削トンネルのコンクリート中柱が損傷し、一部鉄筋が変形した (405本)。 ランクⅠ コンクリートがせん断破壊し、鉄筋が直径の3倍以上変化した (18本)。 ランクⅡ コンクリートがせん断破壊し、鉄筋が直径の1~3倍変化した (44本)。 ランクⅢ せん断クラックが発生した (199本)。 ランクⅣ 軽妙なクラックの発生 (144本)。 ・新長田-新神戸間線路部側壁・床版にクラックが発生した。 ・長田駅、県庁前駅、三宮駅、プラットホーム支柱損傷等 ・上沢駅、三宮駅、間仕切り壁の破壊、構築と出入口のずれ等 ・全駅間仕切り壁の損傷等 ・上沢変電所き電線の破損等
合計	22.9km	—	—	—

土木施設被災状況総括表

※総柱本数：板宿-新神戸間（開削区間）の中柱の全数

場 所		ランクⅠ	ランクⅡ	ランクⅢ	ランクⅣ	ランク計	被害の程度・概要	
開削トンネル部・中柱	新長田駅 及び 駅東西線路部	板宿-新長田間線路部	—	—	—	4本	4本	・中柱にクラックが発生している。また、一部について軸方向鉄筋が屈曲しコンクリートと鉄筋が分離している (延長400m)。
		新長田駅	—	—	9本	39本	48本	
		新長田-長田間線路部	—	6本	55本	13本	74本	
	長田駅		—	—	2本	3本	5本	・中柱にクラックが発生している。
	上沢駅 及び 駅東西線路部	長田-上沢間線路部	—	1本	34本	—	35本	・中柱にクラックが発生している。また、一部について軸方向鉄筋が屈曲しコンクリートと鉄筋が分離している (延長720m)。 ・駅部の上床版、側壁等にクラックが発生している。
		上沢駅	10本	23本	59本	20本	112本	
	大倉山駅 及び 駅東西線路部	上沢-湊川公園間線路部	—	—	1本	—	59本	・中柱にクラックが発生している。
		大倉山公園-大倉山間線路部	—	—	—	—	1本	
		大倉山駅	—	—	—	14本	14本	
	三宮駅 及び 駅東線路部	大倉山-県庁前間線路部	—	—	—	2本	2本	電気室 (B1F) 換気機械室 (B1F、B2F) ・中柱にクラックが発生している。また、一部について軸方向鉄筋が屈曲しコンクリートと鉄筋が分離している (延長310m)。 ・駅部の上床版、側壁等にクラックが発生している。
三宮駅		8本	14本	23本	34本	79本		
被災柱 総数	駅 部 線 路 部 計	三宮-新神戸間線路部	—	—	24本	—	24本	
		駅 部	18本	37本	93本	110本	258本	総柱本数 1,609本 (鋼管柱388本含む) ※
		線 路 部	—	7本	115本	77本	199本	総柱本数 1,961本 (鋼管柱0本) ※
合計		18本	44本	208本	187本	457本	総柱本数 3,570本 (鋼管柱388本含む) ※	
高架部・橋脚	名谷高架橋	—	—	1本	11本	12本	・橋脚にクラックが発生している。	
駅プラットホーム支柱	伊川谷駅	—	—	6本	19本	25本	・支柱にクラックが発生している。	
	長田駅	—	—	—	14本	14本		
	県庁前駅	—	—	—	25本	25本		
	三宮駅	—	—	117本	—	117本		

■地下鉄の被害概要

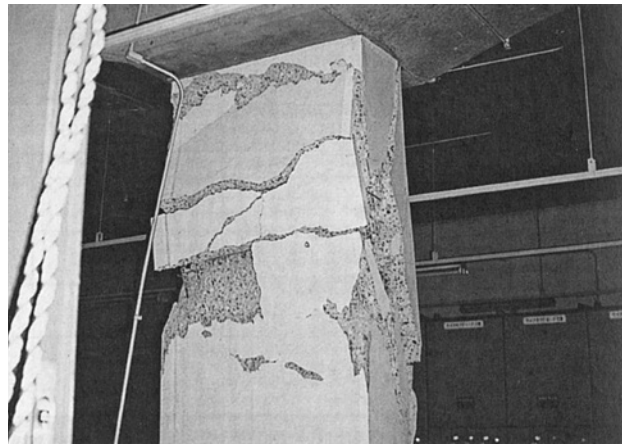
地震発生時、北神急行を含む営業線上には7編成の列車（うち2編成は北神急行の列車）が運行中であった。電車線が停電したため、駅停車中及び駅出発直後の列車は非常停止した。走行中の列車は惰行により次駅まで走りしようとしたが、山手線の1列車と北神急行線内の1列車は駅間に停止してしまうこととなった。

ほどなく運転指令からの指示に基づき、乗客を駅構外に避難誘導し、全員を無事地上に脱出させた。車両の脱線や構造物との接触が起こらず、停車後の誘導もスムーズに行うことができたため、最も心配された乗客への被害は避けることができた。

一方、施設の被害は大きかった。開削トンネルの中柱や高架橋に損傷が見られたほか、トンネル内の漏水、駅舎の内装材のひび割れなど、全駅で被害が発生した。なかでも、地震の影響を強く受けた既成市街地区間での被害は大きかった。三宮駅、上沢駅、新長田駅及びその周辺線路部については、開削コンクリート中柱が被災したほか、駅舎や駅ビルなどにも被害が発生した。

軌道設備については、西神延伸線で大きな軌道狂いが発生した。しかし、神戸市交通局整備班の昼夜を徹した作業によって震災翌日の1月18日午前5時までに復旧を完了し、西神中央駅－板宿駅間の部分開業に備えた。

電気・機械・車両設備には、深刻な被害はなかった。コンコースやホームといった乗客の利用スペースの柱についても、鋼管柱の異常が見られず、早期の運転再開が可能となった。



せん断クラック

■土木施設の被害

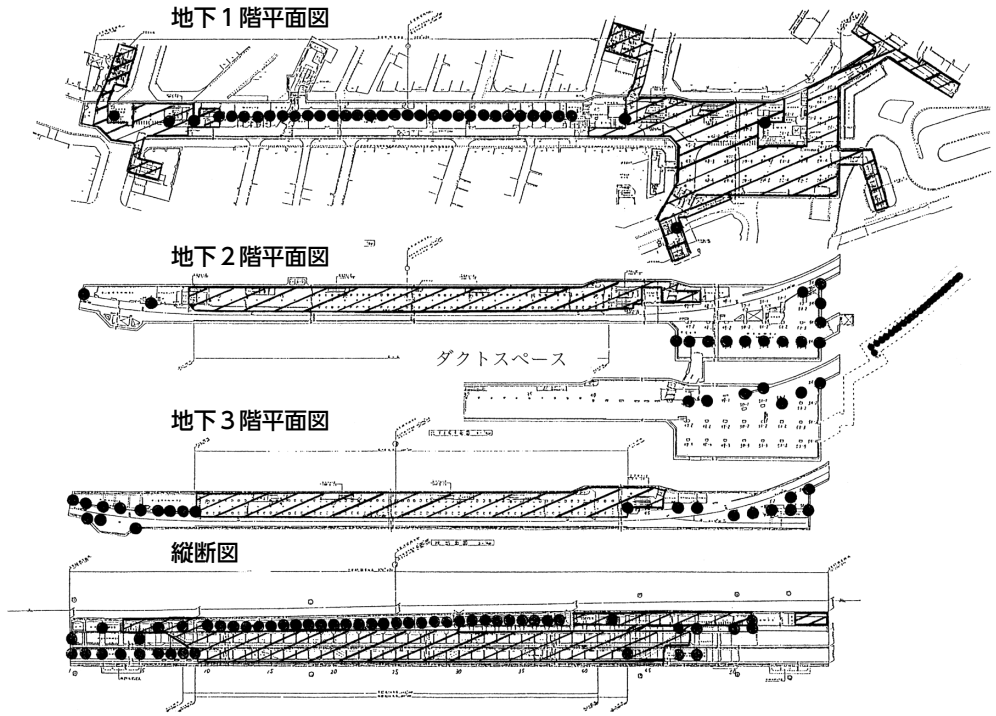
① 開削トンネル

最も大きな被害が出たのは、土木施設、特に開削トンネルのコンクリート中柱であった。開削トンネルは板宿駅－新神戸駅間の8.8kmあり、コンクリート中柱総本数約3,600本のうち457本が何らかの被害を受けた。被害箇所は、地上構造物の倒壊や道路の陥没が著しい地域と一致しており、三宮地区（駅部約310m）、上沢地区（駅部及び線路部約720m）、新長田地区（駅部及び線路部約400m）の合計約1.4km区間に集中していた。三宮駅で約5割、上沢駅では7割ものコンクリート中柱が被災した。

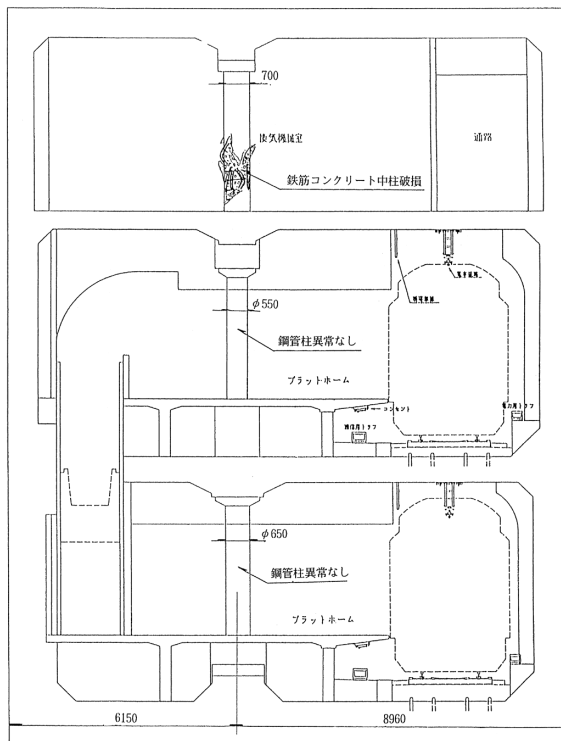
せん断クラックは柱の中央付近から梁との接合部にかけて斜めに発生しており、クラック方向は、柱の西面を見た場合、三宮駅では右上がり型が多く、新長田駅から上沢駅まででは右下がり型がほとんどを占めた。また、三宮駅、上沢駅の地下1階では、軸方向鉄筋が屈曲して、コンクリートと鉄筋が分離した柱も見受けられた。

損傷の程度を第Ⅰ～Ⅳランクの4段階に区分したところ、鋼板巻など何らかの補強をした第Ⅰ～Ⅲランクが270本、軽微なクラックが生じた程度でエポキシ樹脂などの注入のみで済んだ第Ⅳランクが187本であった。

三宮駅被災状況（平面図・縦断面図）

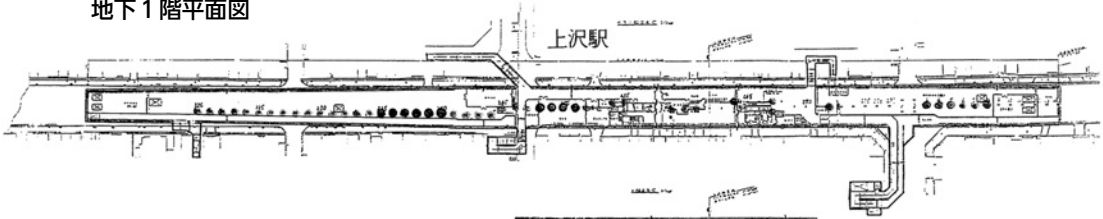


三宮駅被災状況（横断面図）

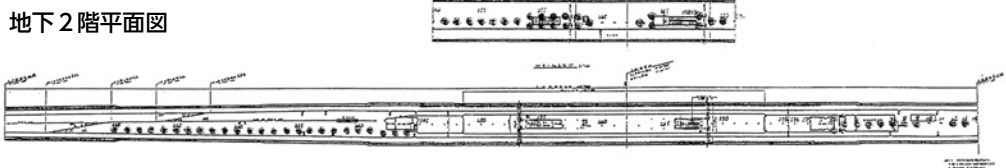


上沢駅被災状況 (平面図・縦断面図)

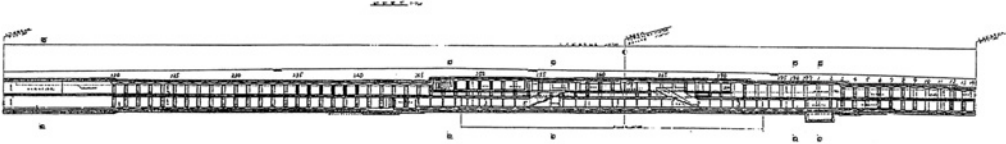
地下1階平面図



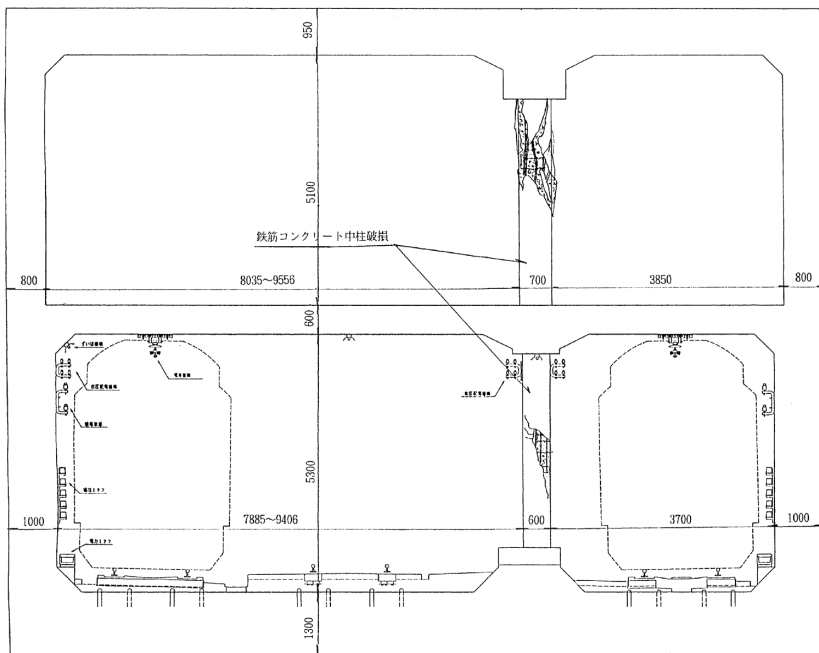
地下2階平面図



縦断面図



上沢駅被災状況 (横断面図)





上沢変電所のラックの被害状況

ランクⅠ～Ⅲは、コンクリートが斜めせん断破壊を受けており、鉄筋の変状（芯のずれ）度合いが直径の3倍を超えるものはランクⅠ、1～3倍のものはランクⅡ、直径未満のものはランクⅢとランク分けした。

ランクⅠは三宮駅地下1階換気機械室の8本と、上沢駅地下1階電気室の10本、計18本であった。ランクⅡは、三宮駅地下1階電気室、地下2階換気機械室、上沢駅地下1階電気室のほか、新長田－上沢間の線路部の一部にも見られ、計44本あった。ランクⅢは軌道階を中心に208本であった。

なお、プラットホーム・コンコースなど一般乗客が通行する部分の中柱は、鋳鋼もしくは鋼製の円柱が用いられている。これら鋼管柱については、超音波検査や磁粉末探査などによって中柱本体の検査を行ったところ、異常は見られなかった。また、中柱以外にも三宮駅、上沢駅では、側壁や床板に0.2mm以上の目視できるクラックが多数発生していた。これに伴い湧水が横断方向の打継ぎ部及び下床板と側壁との打継ぎ部から漏れており、震災前に比較すると一時的にせよ湧水量は3～10倍に増えた。

その他、名谷高架橋の12本の橋脚において、

軸方向鉄筋の段落ち部分に水平クラックが発生し、そのうちの1本は被りコンクリートが剥離して鉄筋が露出した。また、全線にわたって側壁や床板に軽微なクラックが発生し、さらに側壁に接する相対式ホーム（長田駅、県庁前駅、三宮駅）では、開削トンネル中柱と同じくホームスラブを支える柱にせん断クラックが見受けられた。

② シールドトンネル・山岳トンネル

激震地域に隣接した板宿シールドは、地上の建物がかなりの被害を受けたにもかかわらず、軽微な被害にとどまった。また山岳トンネルについては、激震地から離れていたため、やはり被害は軽微であった。ただし、漏水が一時的ながら増加した。

③ 高架橋・橋梁等

橋梁等についても、被害は比較的軽微であったが、名谷高架橋において12本の橋脚に水平クラックが発生した。そのうち1本では、被りコンクリートが剥離して鉄筋が露出した部分があった。また、伊川谷駅のプラットホーム及び上屋部を支える橋脚支柱の25本にクラックが発生し、うち6本はコンクリートが部分的に剥離した。

④ プラットホーム

プラットホームの被害は、側壁に接する相対式ホームにおいて、開削トンネルや中柱と同様、ホームスラブを支える柱にせん断クラックが見られた。

■ 電力設備の被害

地震発生と同時に関西電力からの電力供給がストップ、全変電所が停電した。地下鉄の電力運用を行う電力指令所は名谷にあり、比較的被害は軽微であったが、関西電力に確認したところ復旧の目処が立たないとのことであった。

このため、名谷変電所の周辺を点検した後、非常用発電機の運転を開始。ほかの発電機の運

転と併せて重要設備、保安照明等の電力を確保した。その後、8時30分頃から関西電力の電力供給が順次復帰したため、発電機から買電に切り替え、12時頃には地下鉄全線の電力供給が可能になった。

① 上沢変電所

土木構造物の被害は、上沢駅、新長田駅、三宮駅を中心に、ずい道を含めて特に柱の損傷が大きかった。なかでも上沢駅にある上沢変電所は、ほとんどの柱がかなりの損傷を受けた。また、電車線へ給電する電ケーブルがラックとともに落下し、損傷を受けた。

② 伊川谷高架部のコンクリート柱の被害

電車線支持コンクリート柱5本にクラックが発生した。

■ 信号通信設備の被害

直接的な被害は軽微なものであり、発災翌日には西神中央駅－板宿駅間の運転が再開された。特に自営の電話回線である業務電話は、増設や移設を行って、対策本部の設置、被害調査、部分開業の臨時駅管区の設置、復旧工事などに大いに役立った。

■ 建築施設の被害

(1) 地下駅舎の被害状況

9つの地下駅舎すべてで、間仕切り壁、仕上材の浮き・破損、タイルの浮き・剥離、漏水などの被害があった。特に激震地となった三宮・上沢・新長田の3駅では、土木構造物に大きな被害が生じたため、被害調査や補強、中柱の仮支柱設置などのために建築仕上げ材の撤去が必要となった。さらに三宮・上沢の両駅では、駅務関係の諸室が使えなくなった。詳しい被害状況は次のとおりである。

① 出入口・階段

三宮・上沢の2駅で構造物にずれが発生した。特に上沢駅では、駅本体の構造体と出入

口のそれとの間で約5cm上下方向のずれが生じた。三宮駅では、出入口の階段仕上材が突き上げられたような形で浮き上がった。

② 壁・エレベーターシャフトなど

横断方向の間仕切り壁で鉄筋コンクリート造・コンクリートブロック造のものは、9駅すべてでせん断亀裂が発生し、激震地の3駅では大破した。スパンクリート製やALC製の間仕切り壁では、被害が少なかった。また、コンコースとホームを結ぶエレベーターのシャフト（鉄筋コンクリート造）が、上沢・新長田の2駅で横断方向にせん断破壊を受けた。

③ 漏水

すべての駅舎で、震災後長期にわたって漏水が発生した。特に、記録的な降水量となった5月には、新長田駅などでコンコースを停電させるほどの激しい漏水が生じた。一部のコンコースの床防水が破断した可能性も考えられたが、確認できなかった。漏水の場所としては、駅本体の構造体と出入口のそれとのエキスパンションジョイント部分や、地上に通じる階段部の天井折れ曲がり部分などで特に目立った。三宮と新長田の両駅では、出入口通路の床からも漏水が発生した。

(2) 建築物単独の被害状況

激震地にある新長田地下鉄ビルが大破したが、それ以外は比較的軽微な被害にとどまった。ただし、随所で建物周辺の陥没などが確認された。被害の概略は次のとおりである。

① 地上駅舎

タイルの亀裂や浮き、ボードの目地分かれ・破損、ガラスの破損など建築仕上げの被害が中心で、壁の亀裂を除いて構造物そのものの被害はほとんどなかった。

② 名谷業務ビル

被害は軽微。

③ 新長田地下鉄ビル

鉄骨鉄筋コンクリート造の柱主筋の座屈・梁のせん断破壊、梁主筋圧接部の破断、鉄筋コンクリート造の壁のせん断破壊、階段スラブの破壊などが建物西側に発生している。ビルと一体構造の地下鉄の換気塔も壁面が破壊されたが、換気・排煙機能は確保できた。仕上材では、駅コンコースとの接続部の吹き抜け部の壁タイルが、高さ20m、幅8mにわたり剥離した。

■ 設備の被害

(1) 空調・換気設備

地下鉄のほぼ全駅でダクトの吊りボルトに変形が見られ、一部の駅では吊りボルトが脱落してダクトが変形した。送排風機、冷凍機、冷却塔、捕機類については、特に被害はなかった。

地上駅においては、一部天井埋込エアコン、吹出口などにずれが生じた。新長田地下鉄ビルでは、空調機やダクトの破損、天井埋込エアコンや吹出口などのずれがあった。名谷業務ビルでは、床置エアコンの転倒、吹出口のずれや脱落が発生した。

(2) 給排水・消火設備

地下駅の板宿駅と新長田駅で、消火水槽（FRP製）が破損した。また、5駅で給水管の小規模な漏水が発生した。地上駅については、2駅で便器の破損、給水管の小規模な漏水があった。新長田地下鉄ビルでは、高架水槽（FRP製）が破損した。

(3) 電気設備

新長田駅のケーブルラックが一部落下したが、その他の駅では大きな被害はなかった。地上駅においては、伊川谷駅のホームの吊下げ照明器具の金具（レースウェイ）が外れ、照明器具が垂れ下がった。

(4) 昇降機設備

地下駅の新長田駅と上沢駅では、エレベーターシャフトが破損し、新長田駅ではエスカレーターが落下物により損傷した。地上駅については、エレベーター、エスカレーターとも被害はなかった。新長田地下鉄ビルでは、エレベーターシャフトが破損した。

(5) その他

土木構造物に大きな被害を受けた新長田・上沢・三宮駅では、復旧工事のため、地震そのものによる被害は受けなかった中柱周囲のダクト・機器・給排水管・消火管・電線管・分電盤類の設備の撤去を余儀なくされた。特に三宮駅機械室内では、主要機器の約70%、ダクトの約60%を一時撤去した。

4 復旧から復興へ

■ 一丸となった復旧への思い

阪神・淡路大震災では「全市防災指令第3号」が適用され、発災直後から全職員出勤体制が敷かれた。しかし、当日はバスの郊外路線を除いて市内中心部を走るバスや鉄道が全面ストップし、車も走れるような道路状況になかったため、物理的に出勤できない職員も多かった。また、地震は市バス・地下鉄を支える神戸市交通局職員やその家族にも多大な被害をもたらした。しかし、「今は地下鉄・市バスを1日でも早く走らせることで、少しでも市民に元気を出してもらおう」という気持ちで職員が団結し、地下鉄の応急復旧、市バス路線の復旧に取り組んだ。

■ 地下鉄の復旧までの経過

地震発生直後に災害対策本部を設置し、被災状況の把握、復旧方針の決定などを急ぐとともに、停止した列車の引き上げを進めた。引き上

げは1月17日23時頃から開始し、翌18日2時20分に完了した。その後、トロリーを使用して全線の調査を実施した。

その結果、新長田駅以東はずい道部中柱などの土木施設に被害を受けていたため、当面の運転再開は見合わせて復旧状況を見ることとした。軌道・車両・電気施設などは使用可能の状況であったことから、土木設備に被害のない西神中央-板宿駅間13.9kmを当面の営業区間と定めた。総合運動公園駅-名谷駅間については、西行線の橋脚が損傷していたため、東行線のみを使用し、西神中央駅-名谷駅間、名谷駅-板宿駅間の折り返し運行を実施することとした。単線運行の際には指導指令式の運行となる。これは、選定された指導者が乗車している車両のみを単線区間に進入可能とするもので、こうすることにより、複数の車両が単線区間に進入するのを防ぐものである。

この方針に基づき、地震発生翌日の1月18日15時33分、上記区間で運転が再開された。翌19日には一部ダイヤを変更し、25日には被災橋脚の復旧が完了したため、複線による西神中央駅-板宿駅間の直通運転を再開した。

板宿駅-新神戸駅間約8.8kmについては、被災した中柱のうち特に被害程度が深刻なものについて、鉄道構造物の安全性を確保するためH鋼材を中柱に沿わせて設置した。そして約1か月後の2月16日、応急復旧として西神中央駅-新神戸駅間全線の運転を再開した。ただし、この時点では、駅構内の防災設備の回復が遅れていた新長田駅、本復旧のための準備工が必要であった三宮駅、上沢駅については、やむなく通過駅とした。山手線で最も利用者の多い三宮駅を通過するという変則的な措置だったが、既に震災翌日から復旧していた西神中央駅-板宿駅間、北神急行新神戸駅-名谷駅間と合わせて、応急復旧とはいえ市営地下鉄Uラインを復活させることができた。

その後、軌道上の本復旧を急ぐため、営業時間を5時45分から23時までに短縮し、夜を徹して工事を行った。3月16日には、新長田駅において消火水槽が復旧し2方向で入口の確保が可能になったこと、三宮駅では中柱の本工事のための仮受け柱をホーム上に設置する工事及び排煙機能の仮復旧措置が完了したこと、両駅が開業した。さらに同月31日には、上沢駅でも開業に必要な施設の復旧が完了したため営業を再開した。3駅とも、本復旧工事を行うため出入口の一部が使用不能状態であったものの、震災後73日で全線・全駅の営業再開を果たすことができた。本復旧工事を引き続き行い、営業時間を完全に震災前に戻すことができたのは7月21日、発災から195日目のことであった。

■地下鉄の復旧工事

(1) 工事の概況

地下鉄の復旧工事に際しては、資材の搬入路、作業スペース、作業時間の確保など、地下構造物ゆえの各種制約のもとで実施しなければならない難しさがあった。さらに、直接被害を受けなかった電気室や換気機械室の機器類、軌道階（線路のある階）の信号ケーブルやトラフなどを、中柱の補修のために移設したり防護する必要性があり、そうした煩雑な作業の付加もあって困難な工事となった。また、本復旧時には駅部において昼間時の施工が一部可能だったものの、軌道階の作業時間は営業終了後の深夜4時間に限定されるなど、時間的な制約が大きかった。

そのような状況ではあったものの、前述のとおり電気・機械・車両・軌道設備に大きな被害がなく、三宮駅・上沢駅で一般乗客が通行する区域にある鋼管柱が被害を受けなかったことから、被災柱の防護工を行うことで本復旧を待たずに営業再開することができた。また、復旧用にモーターカー1台、運搬トロ2台をただちに

増備して昼夜を徹した工事を行い、当初の見込みを上回るペースで復旧を進めることができた。

順調に復旧工事が進んだほかの要因としては、海岸線の建設工事に中止命令を出して復旧にすべての資源を注ぎ込んだこと、大阪市交通局から迅速な職員の派遣を受けたことなどがある。大阪市交通局の職員派遣は各都市の地下鉄事業者の代表幹事として来ていただいたもので、発災直後から2月下旬までの間に、延べ68人の職員派遣などの支援を受けた。

(2) 土木施設の復旧

被災した中柱及び橋脚のうち、設計耐力を維持していないものについては、支保工を建て込み、地下構造物の安全性を確保した。余震に対しては、支保工のジャッキアップ、ブレーシングの設置を行い、2次災害防止と地上の路面交

通の安全性確保を図り、地下鉄の運行をしながら本復旧を行うこととした。

三宮駅と上沢駅については、被害の大きな柱のクラックの進行を防ぐとともに、軸力を下層の健全な柱に伝達できるよう、被災柱に密着して支保工を建て込み、柱の防護を行って運転再

復旧工程

		平成7年												平成8年				
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	
土木施設 中柱	三宮駅																	
	上沢駅																	
	新長田駅																	
	線路部																	
	建築物・設備																	
	軌道施設																	
	電気施設																	
	土木施設 トンネルクラック																	

阪神・淡路大震災と復興の経緯

月 日	神戸市営地下鉄復旧経緯	他の鉄道復旧経緯
1月17日	5時47分、全区間で停電5列車が本線停止状態。12時前に全区間復電完了。	神戸高速、新交通、北神、JR、阪神、阪急、山陽、神鉄全面運行停止
1月18日	未明に本線停止の全列車を車庫に回送。運転再開のための点検、試運転実施後、15時33分に西神中央-板宿間の臨時運転を再開。ただし学園都市-名谷間は東行線のみで単線運転。	北神急行運転再開
1月19日	伊川谷高架部コンクリート柱クラック仮復旧(1月27日まで)	1月19日 神戸電鉄鈴蘭台-三田、鈴蘭台-粟生間運転再開し、三田を經由して大阪方面と接続。
1月25日	学園都市-名谷間複線運転開始、営業時間延長、運行本数増便した。	
2月15日	[新長田-新神戸間の復旧] 1月20~28日 構築補強工事支障物件移設・撤去 1月29日~2月7日 線路部構築補強工事 2月7~11日 電気関係復旧工事 2月12・13・14~15日 限界検査・試充電・試運転	1月30日 JR神戸以西運転再開(新長田通過) 2月7日 神戸電鉄鈴蘭台-長田運転再開 2月20日 JR神戸-灘運転再開、阪神電鉄高速神戸-岩屋運転再開
	2月16日	3月10日 JR新長田駅再開 4月1日 JR全線復旧
2月16日以降	始発より西神中央-谷上間運転再開(三宮、上沢、新長田3駅は通過)	6月1日 阪急電鉄神戸線復旧 6月18日 山陽電鉄全線復旧 6月22日 神戸電鉄全線復旧 6月26日 阪神電鉄神戸線復旧 8月末 神戸高速鉄道、新交通全線復旧
	3月16日 三宮、新長田駅再開	
	3月17日 伊川谷高架部支持柱復旧完了	
	3月31日 上沢駅再開	
	4月27日 構築補強工事後の上沢変電所復旧 5月8日 震災前ダイヤに復旧(終電は繰上げ) 7月21日 ダイヤ改正実施	

開に備えた。震災直後の混乱や道路の渋滞に加え、地下での作業であったことから、約190本の仮支柱がすべて建て込まれたのは震災発生から20日たった2月6日であった。また、仮支えを必要としない被災柱についてはエポキシ樹脂を注入し、2月16日の全線再開までに応急復旧を完了した。

本復旧の方法については、2月28日に運輸省（現・国土交通省）の鉄道施設耐震構造検討委員会において承認を受けた方法を基本に進めていった。すべて営業線内作業であり、列車運行及び乗客の安全確保の必要性から施工もかなり制限を受けたが、9月末には作業を終了した。施工にあたっては現場での作業時間短縮のため、鋼板の加工はすべて工場加工とし、また無収縮モルタル及び流動化コンクリートと鋼板の間に硬化後隙間が生じたため、エポキシ樹脂を注入して中柱との一本化を図った。

(3) 電気設備の復旧

電気設備の復旧工事には、地震により直接被害を受けた設備の復旧と合わせて、土木設備復旧に伴う支障設備の仮移設及び復旧を行った。前者は、上沢変電所のき電設備などで、これについては隣接変電所からの延長き電によって、復旧までの運用に支障がないよう処置した。後者については、土木設備の復旧に伴ってATCトラフや各種機器を仮移転しており、土木設備の復旧工事終了後に本復旧を行った。

① 上沢変電所

大きな余震があれば二次災害を引き起こす恐れもあったため、柱の仮復旧は緊急を要した。そのため、落下したラックやき電ケーブルを撤去し、柱の仮復旧のための整流器の移設などを行った。このような状況から上沢変電所は一時休止せざるを得ず、再開できたのは4月28日であった。

② 伊川谷高架部のコンクリート柱の被害

電車線支持コンクリート柱のクラックについては、薬液注入と鋼製バンドによる応急措置の後、コンクリート柱を鋼管柱に交換する工事を行った。1月27日に応急措置を完了し、本復旧は3月10日であった。

(4) 通信信号設備の復旧

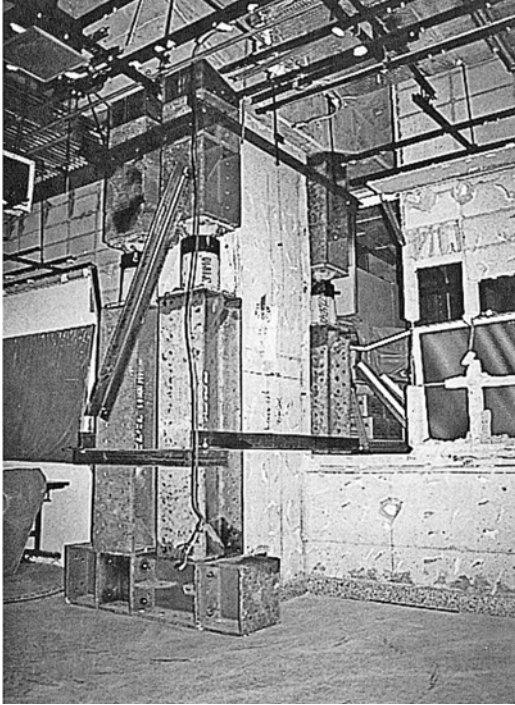
構築の被害が大きかった三宮駅信号通信室では、柱の復旧のため機器全体に仮囲いをした。また、ずい道内の柱復旧には、柱に取り付けている信号用電欄柵とケーブル、ずい道照明器具と照明用ケーブルなどの移設が必要となった。これら復旧に支障となる設備の移設は、1月28日に完了した。その後、損傷した柱に対する仮支柱の設置工事が行われ、2月16日にはまだ復旧作業中の三宮、上沢、新長田を通過する形で西神中央－谷上間の運行を再開した。支障移設した信号設備などを元に戻す作業を行ったのは、柱の本復旧と仮支柱の撤去後となったため、平成7（1995）年12月であった。

(5) 建築関係の復旧

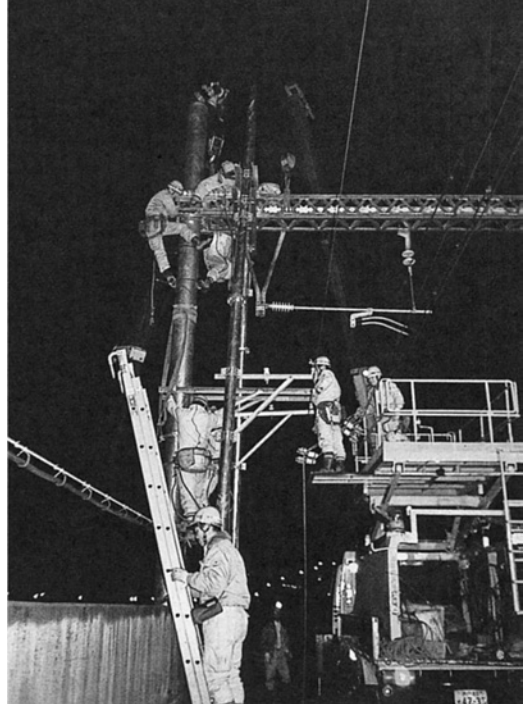
復旧にあたっては現状復帰を基本としたが、同時にいかに乗降客の安全を確保しつつ復旧を早めるかが重要であった。特に3月頃までは、道路交通状況や災害廃棄物の処分状況などを考慮し、できるだけ残材を出さない工法や、迅速に復旧できる工法に変更したケースもある。

① 1月18日段階

西神中央－板宿、新神戸－谷上（北神急行）の運転を再開。早期運転再開を優先させるため、応急復旧工事を行った。板宿駅では南階段壁面仕上げが落下する恐れがあったため、運転再開時にはやむなく南階段を閉鎖し、地下駅にもかわらずホームとコンコースの連絡階段が1つしかない状況での営業再開となった。



補強された中柱



夜間の復旧作業

② 2月16日段階

同日の全線運転再開という方針が決定したのを受けて、この日から営業を再開する地下駅4駅について、乗降客の安全を確保するため防災設備の作動確認、タイルやボードなど落下の危険がある部位の撤去などの作業を急いだ。特に階段室部分は、仕上材の落下は大きな事故につながりかねないため、徹底的な調査・撤去を行った。通過駅となる上沢・三宮・新長田の3駅では、緊急時の停車避難駅としての対応ができるよう、復旧工事中のプラットホームやコンコースに仮囲いを設け、地上までの2方向の経路を確保した。

③ 3月16日段階

この日、三宮駅・新長田駅の営業を再開した。三宮駅の開駅にあたっては、防災設備の仮復旧などを行った。また、新長田駅については、エレベーターシャフトを復旧してエレベーターを使用できるようにする等の対応を行った。

④ 3月31日段階

上沢駅の営業を再開した。同駅は最も被害が甚大で、中柱等の被害のほか建築における損傷も大きかった。開駅にあたっては、地上

への出入口4か所のうち2か所を工事資材搬入口にあて、残る東西1か所ずつの出入口について乗降客用通路として安全確認を徹底する等の対応を行った。

⑤ 新長田地下鉄ビルの復旧

鉄道施設で唯一大破した新長田地下鉄ビルについては、解体か復旧かの方針を決定するため被害度調査を実施。その結果、部材の断面にかなりの余力がある部分も多いとの判断から、建築基準法その他関係法令の基準を満たすよう補強工事等を実施した。

(6) 設備関係の復旧

被害のあった各駅設備の復旧にあたっては、旧耐震基準で設計施工された板宿、新長田駅については新耐震基準で復旧を行う必要があった。消火水槽についても、新耐震基準に基づいて復旧させた。

落下したケーブルラックについては、従来の吊り下げ方式ではなく床から支持する方式に変更した。

新長田・上沢・三宮の3駅における設備復旧に際しては、工事の節目ごとに主として火災対策設備の排煙機能の確保に重点を置いて復旧を

行った。特に制約の厳しかった三宮駅では、次のような対応をした。

- ・ 2月16日の段階では、ずい道部の排煙機能を確保するため、一度撤去していたずい道排煙

ファンのケーシングを土木支柱の復旧工事に支障のない形状で復旧させた。

- ・ 3月16日の段階では、駅部のホーム及びコンコース部の排煙機能を確保する必要があるも

復旧方法の考え方

ランク	設計軸力の耐力の考え方	施工方法	判定基準	備考
I	<ul style="list-style-type: none"> ・ H鋼材と既設コンクリート柱（鉄筋は考慮せず）により軸力を分担する。 ・ 補修された既設コンクリート柱は、鉄筋を考慮しないで算定した許容軸力の80%の耐力を持つものとする。 	<ol style="list-style-type: none"> ①破壊部のコンクリート及び鉄筋を除去した後、除去部に新しい鉄筋を建て込み、コンクリートを打設する。 ②クラックにエポキシ樹脂等を注入する。 ③柱に沿わせてH鋼材を建て込む。 ④フラットジャッキにてプレロードをかけ、H鋼材の上下端をケミカルアンカー等により固定する。 ⑤柱周りに鋼板（$t = 6\text{ mm}$）を巻き、流動化コンクリート等を打設する。 ⑥幅1mを超える柱については、柱を削孔して高さ1mピッチにPC鋼棒で鋼板を拘束する。 	柱全断面に貫通クラックがあり、軸方向鉄筋の曲がり角が鉄筋径以上の場合（3D以上）	※①帯鉄筋及び中間帯鉄筋を増強する。
II	<ul style="list-style-type: none"> ・ H鋼材と既設コンクリート柱（鉄筋は考慮せず）により軸力を分担する。 ・ 補修された既設コンクリート柱は、鉄筋を考慮しないで算定した許容軸力の80%の耐力を持つものとする。 	<ol style="list-style-type: none"> ①破壊部のコンクリートを除去した後、除去部にコンクリートを打設する。 ②クラックに、エポキシ樹脂等を注入する。 ③柱に沿わせてH鋼材を建て込む。 ④フラットジャッキにてプレロードをかけ、H鋼材の上下端をケミカルアンカー等により固定する。 ⑤柱周りに鋼板（$t = 6\text{ mm}$）を巻き、流動化コンクリート等を打設する。 ⑥幅1mを超える柱については、柱を削孔して高さ1mピッチにPC鋼棒で鋼板を拘束する。 	柱全断面に貫通クラックがあり、軸方向鉄筋の曲がり角が鉄筋径以上の場合（1D～3D）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄筋の曲がり角が2D～3Dの場合、その部分の鋼板厚を9とする。 ※①コンクリートの破損度が高い場合は、破損部コンクリートを除去し、帯鉄筋、中間帯鉄筋を増強し、コンクリートを打設する。
III	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補修された既設コンクリート柱は、従前の耐力を持つものとする。 	<ol style="list-style-type: none"> ①クラックにエポキシ樹脂等を注入する。 ②柱周りに鋼板（$t = 6\text{ mm}$）を巻き、エポキシ樹脂等の注入を行う。 ③幅1mを超える柱については、柱を削孔して高さ1mピッチにPC鋼棒で鋼板を拘束する。 	柱に剪断クラックが発生しているが、軸方向鉄筋の曲がり角が鉄筋径未満の場合	
IV	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補修された既設コンクリート柱は、従前の耐力を持つものとする。 	<ol style="list-style-type: none"> ①クラックにエポキシ樹脂を注入する。 ②破りコンクリートの剝離のみの場合はポリマーセメントモルタルによって断面修復する。 	I、II、IIIランク以外で軽微なクラックが発生している場合	

被災程度	ランク I (破壊)	ランク II (破損)	ランク III (損傷)
被災のイメージ			
復旧の考え方	<p>部材の破壊部を新設する場合</p>	<p>破損しているが、破壊に至っていない部材を修復する場合</p>	<p>被災によるクラックを修復する場合</p>

の、ともに東半分しか排煙設備が本復旧していなかった。そこで、ホーム西端のずい道排煙設備を改造し、さらに隣接の県庁前駅の排煙設備も作動させるように改造して、西側半分の必要排煙風量を確保した。

- ・5月中旬には、駅部のホーム、コンコース部の排煙機能のうち、1番線ホームの西側半分及び西側コンコース部の排煙設備を本復旧させた。
- ・7月初旬には、残っていた2番線ホームの西側半分についても排煙機能を本復旧させた。また、3月16日の段階で改造したホーム西側のずい道排煙設備と県庁前駅の排煙設備を復旧させ、三宮駅の排煙設備はすべて復旧をみた。また、冷水管、冷却水管、自動制御設備などの復旧も行い、冷凍機、冷却塔の試運転を経て冷房運転を開始した。

■地下鉄運行再開の手続きと検査

① 手続き

被害状況及び復旧作業状況については、鉄道事業など報告規則（昭和62年2月28日運輸省（現・国土交通省）令8号）第4条に基づいて、災害発生直後から近畿運輸局に報告していた。さらに、当面の復旧計画等の内容及び安全性の確認のため、新しく「復旧内容」と「運転再開」について報告又は連絡するよう通達が出された（「兵庫県南部地震に伴う被災施設の復旧について」平成7年2月10日近畿運輸局運転保安課長通達）。

神戸市交通局においても、復旧の基本的な考え方などについて検討を進め、平成7（1995）年2月27日付で近畿運輸局長あてに復興計画書を提出。翌28日には、確認の通知を受けた（「兵庫県南部地震に伴う被災施設の復旧工事計画書」平成7年2月27日神戸市交通局事業管理者届出。「兵庫県南部地震に伴う被災施設の復旧について」平成7年2月28日近畿運

輸局長通知）。

中柱及び高架橋については、復旧後は主要構造物の形状寸法が変更となるため、復旧本数及び復旧方法の確定後、平成7年8月16日付で運輸省（現・国土交通省）に鉄道施設の変更届を行い、10月30日には61条許可範囲についても建設省に同様の届出を行った。

運転再開にあたっては、その都度近畿運輸局長あてに運行計画変更の届出を行った。

② 自主検査

復旧までの間、数度にわたって自主検査及び確認を実施した。そのうち、全線開業時（2月14～16日）、三宮駅・新長田駅開業時（3月14日）、上沢駅開業時（3月29日）、中柱の復旧工事の完成時（8月22日）については、運輸省（現・国土交通省）立ち合いのもとで検査が実施された。

■本復旧

① 復旧方法の考え方

本復旧の基本方針については、本市の「震災復旧対策委員会」において検討がなされ、中柱と橋脚の被害程度に応じて下表及び図のように4ランクの復旧方法を決定、運輸省（現・国土交通省）の「鉄道施設耐震構造検討委員会」で承認された。

被災した中柱のうち、鉄筋が屈曲しているランクⅠ及びランクⅡの中柱については、鉄筋の代替としてH鋼材を建て込み、フラットジャッキにより約25t/本のプレロードを作用させた。なお、屈曲した鉄筋は切断撤去した後、新たな鉄筋を設置した。

被災した中柱は、地震により発生したせん断力に比べて耐力が不足していたため、ランクⅠ～Ⅲの中柱については鋼板被覆（厚さ6mm）によりせん断耐力の向上を図った。さらにランクⅠ・Ⅱの中柱については、被災箇所のはつりの後に新しく設置する帯鉄筋の直径

を13mmとするとともに、間隔をすべて125mmとしてせん断耐力の一層の向上を図った。

はつりをせずに鋼板被覆する中柱のうち柱寸法が幅1mを超える場合は、中間帯鉄筋の代替としてPC鋼棒を打設し、鋼板の拘束力を強化した。鋼板と中柱の間隙には、高架橋ではエポキシ樹脂を、中柱には無収縮モルタルを充填した。しかしランクⅠのようにコンクリート部分をはつて鋼板を被覆する場合、新たに打設するコンクリートは空隙充填も兼ねるため、膨張高流動コンクリートを採用した。

鋼板の内面塗装については、エポキシ樹脂注入の場合はジングリッチプライマー、その他はエッチングプライマーとした。外面塗装については、駅部は鉛丹錆止ペイントに長油性フタル酸樹脂塗料、軌道部では浸透性エポキシ樹脂を投入した。

② 耐震補強

被害を受けなかった柱のうち、地質上あるいは構造上の問題から、構造物の破壊が曲げモーメントよりもせん断による破壊が先行して生じるものについては、運輸省（現・国土交通省）の通達に基づいて緊急耐震補強工事を実施した。右表のとおり、開削トンネル中柱の補強を、市街地（新長田－長田間）で36本、ニュータウン部（西神南－西神中央間）で4本、それぞれ行ったものである。

またニュータウン部では、名谷、榎谷の各高架橋において落橋防止工を実施した。

■被災者を勇気づけたオリックスの優勝

阪神・淡路大震災のあった平成7（1995）年、神戸市民にとって忘れることのできないのが、プロ野球オリックス・ブルーウェーブのパシフィックリーグ優勝である。開幕当初は神戸での試合開催も危ぶまれたが、チームは「がんばろうKOBE」を合言葉に戦った。イチロー選手ら

耐震補強一覧

区分	内 容	8年度	9年度	計
地下部	開削トンネル 中柱鋼板巻	3本	33本	36本
	場 所	長田－ 新長田	長田－ 新長田	—
ニュータウン部	高架橋鋼板巻 橋桁落下防止	4本 3か所	—	4本 3か所
	場 所	鋼板巻は 榎谷高架橋 落下防止は 名谷架道橋、 小寺架道橋、 榎谷架道橋		—

の活躍は打ちひしがれていた人々を元気づけ、復興に向けたエネルギーの源となった。この年の総観客数は過去最高の179万4,000人を記録し、本拠地のグリーンスタジアム神戸は連日賑わった。スタジアムへの主要な輸送機関である市営地下鉄も、臨時増発列車を運行するなどして観客輸送の円滑化に貢献した。また、職員による私設応援団も結成されるなど、市民と一つになって盛り上がった。

■市バスの復旧

運行再開まで

地震被害が特に甚大であった市街地のバス路線については、倒壊した家屋やビル、電柱などに阻まれてバスの運行が困難であること、乗客の安全に責任が持てないこと、渋滞が発生しており運行には、平常時の5倍もの時間がかかる可能性があることなど、復旧に向けて数々の問題があった。

しかし、危険な状況の間はツーマンで走ることや、部分区間の運転・路線の変更などにより、少しでも運行可能な路線についてできる限り早期に運行を再開することを目指した。

市街地の路線のうち2・3・4・11・61・65系統の6路線については、発震から2日後の1月19日から運行を再開。1月30日の時点で、三



崩れた神戸市役所2号館と代替バス

宮には6つの系統が乗入れできるようになった。その後、順次路線の復興に取り組み、発災から約5か月後の6月22日には、一部迂回や短絡をしている変形ルート of 路線があるものの、全系統での運行が再開された。

今回の震災では地下鉄をはじめ鉄軌道の被害も大きく、復旧までには長い時間を要した。その代替輸送を担うため、神戸市交通局の観光バス車両やシティー・ループ車両はもちろんのこと、全国各地からあらゆるバス車両が投入され、鉄軌道の再開まで市民の移動の便を確保した。

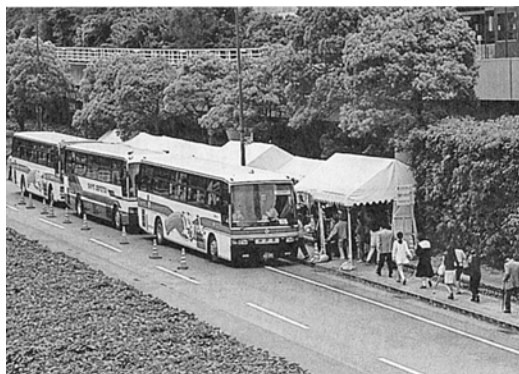
また、応急仮設住宅が市内各所に約3万2,000戸建設され、1月27日から最初の入居者募集が始まった。仮設住宅入居者の移動手段として、既設路線の増便や路線の新設・変更等の対応を行った。

4月10日から、24系統の一部を路線変更し、糀台南や狩場台南経由路線を設定した。8月10日からは68系統を神鉄道場駅まで延長し、岡場駅から北神星和台経由神鉄道場駅までの路線の運行を開始した。9月11日には、しあわせの村-三宮間の直行66系統の運行を開始した。これは、路線バスの増車ができない状況のなか、震災の影響で利用の少ない観光バス車両を使用するという苦肉の策によるものである。乗降口が1か所しかないため、途中停留所での乗降が難しく、しあわせの村-三宮間の直行運転とした。翌平成8（1996）年5月1日には、臨時65系統

でひよどり台-ひよどり台住宅団地南口間の運行を始めた。これらの路線はいずれも、応急仮設住宅解消までの間、仮設住宅入居者の買い物や通院などに大いに利用された。

■観光バス事業の再開

震災復興事業の進展を受けて、平成8（1996）年3月21日、定期観光バスの運行が再開された。市内ホテルでの昼食付きコースを含む暫定4コース。案内役は従来のガイドから、コンパニオン「シティーエンジェルス」に変更し、観光案内はビデオによる方式となった。またグルメバスも、同年7月20日から11月末まで3コースで再開し、約4,000人の観光客を運んだ。



代替輸送する観光バス

日別復旧状況

月/日	運行開始路線数	当日運行路線数	運 行 系 統
H 7 1/17	18	18	⑫、⑬、⑭、⑯、⑰、⑱、⑲、⑳、㉑、㉒、㉓、㉔、㉕、㉖、㉗、㉘、㉙、㉚、㉛、㉜、㉝、㉞、㉟、㊱、㊲、㊳、㊴、㊵、㊶、㊷、㊸、㊹、㊺
1/18	9	27	⑤①、⑤②、⑤③、⑤④、⑤⑤、⑤⑥、⑤⑦、⑤⑧、⑤⑨、⑤⑩、⑤⑪ [地下鉄 西神中央-板宿間運行再開]
1/19	16	43	②、③、④、⑪、⑮、⑳、㉑、㉒、㉓、㉔、㉕、㉖、㉗、㉘、㉙、㉚、㉛、㉜、㉝、㉞、㉟、㊱、㊲、㊳、㊴、㊵、㊶、㊷、㊸、㊹、㊺
1/20	7	50	⑩、⑮、⑳、㉑、㉒、㉓、㉔、㉕、㉖、㉗、㉘、㉙、㉚、㉛、㉜、㉝、㉞、㉟、㊱、㊲、㊳、㊴、㊵、㊶、㊷、㊸、㊹、㊺
1/21	1	51	⑥⑥
1/22	—	51	[リムジンバス 運行再開]
1/24	—	51	[ポートライナー・六甲ライナー代替輸送開始]
1/25	2	53	⑮、⑧⑤
1/27	5	58	⑤、⑥、⑦、㉑、㉒
1/30	1	59	⑨①・⑨② (②、⑥、⑦、⑮、⑧⑥ 三宮乗入れ)
2/1	1	60	②⑩ (路線新設)
2/5	—	60	<ポートライナー代替バス ループバス投入>
2/7	2	62	③⑧、⑧①・⑧②
2/8	—	62	(⑥、⑦ 路線変更) [六甲ライナー代替バス 路線延長]
2/10	—	62	(⑮、⑧⑥ 阪神御影乗入れ)
2/11	1	63	⑧①
2/13	1	64	⑧ (⑧⑤ 通常路線復帰 ⑧①・⑧②、⑩ 2号線経由に変更)
2/16	—	64	[地下鉄 全線運行再開 [(三宮・上沢・新長田駅は通過)]
2/20	1	65	②⑨ (⑧①・⑧② 通常路線復帰 ⑩ 神戸駅前まで通常路線復帰) [ポートライナー代替バス 三宮乗入れ]
2/24	—	65	(⑧、⑧① 通常路線復帰)
2/25	1	66	⑩①
2/28	—	66	(⑳、③⑧ 渦森台まで路線延長)
3/13	1	67	③④・③⑤
3/27	—	67	(⑨①・⑨② 新開地まで路線延長) [ポートライナー代替バス 市役所前に変更] <ポートライナー代替バスのうちループバス運行廃止>
3/31	—	67	[地下鉄 全駅営業再開]
4/1	—	67	(⑮、⑧⑥ JR六甲道駅乗入れ ③⑥ 通常路線復帰)
4/10	4	71	③①、④①、③②、⑩③ (⑥、⑦ 分離)

月/日	運行開始路線数	当日運行路線数	運 行 系 統
4/14	—	71	[六甲ライナー代替バス 島内循環開始]
4/17	—	71	(^② JR六甲道駅乗入れ ^⑥ 、 ^⑦ 磯上公園前乗入れ)
4/24	—	71	<六甲ライナー島内循環代替バス ループバス投入>
5/12	—	71	[六甲ライナー島内運行再開] (六甲ライナー代替バス 島内循環廃止及び) (魚崎-アイランド北口運行開始)
5/29	—	71	(^{③④} ・ ^{③⑤} 西岡本方面運行再開)
6/5	1	72	^⑮ (^⑮ 通常路線復帰 ^{⑥④} 北行 地下鉄三宮駅前から運行)
6/19	1	73	①
6/22	1	74	⑨
7/5	1	75	^{⑨⑩} (路線新設) (^① 、 ^② 、 ^⑮ 、 ^{⑨①} ・ ^{⑨②} 通常路線復帰) (^{⑥④} 南行 地下鉄三宮駅前まで運行)
7/20	—	75	(^{②⑨} 、 ^{⑥④} 三宮駅ターミナル前乗入れ) (^{⑥④} 通常路線復帰) [六甲ライナー 魚崎まで運行再開] [六甲ライナー代替バス 住吉神社-アイランド 北口・魚崎-アイランド北口廃止及び住吉神社 - 魚崎運行開始]
7/31	—	75	[ポートルライナー 運行再開] [ポートルライナー代替バス 廃止]
8/1	—	75	(^{②⑨} 摩耶埠頭乗入れ (東遊園地まで路線迂回・摩耶埠頭は臨停))
8/10	—	75	(^{⑥⑧} 神鉄道場駅まで路線新設延伸)
8/14	—	75	(^{②⑨} 通常路線復帰・摩耶埠頭は臨停)
8/16	—	75	(^{③⑤} 通常路線復帰)
8/23	—	75	[六甲ライナー 全線運行再開] [六甲ライナー代替バス 廃止]
9/1	1	75	^{⑮⑨} (路線新設) (^{⑥②} 休止 ^⑩ 通常路線復帰)
9/11	—	75	(直行 ^{⑥⑥} 運行開始)
10/16	—	75	(^⑥ ・ ^⑦ 東行のみ通常路線復帰)
10/23	—	75	(^{⑩①} 通常路線復帰)
11/6	—	75	(^{⑥⑥} 北行 通常路線復帰 南行 磯上公園前まで延伸)
H8 3/21	—	75	(^{③④} 通常路線復帰) (^{③⑤} 路線一部短絡)
4/28	—	75	(^⑤ 新長田方面運行再開) (^⑥ ・ ^⑦ 通常路線復帰)
5/1	—	75	(臨時 ^{⑥⑤} 運行開始)
12/1	—	75	(^{⑥⑧} 西山小学校前(旧北神星和台)- 北神星和台まで路線延伸)

第2節

地下鉄海岸線の開業

1 海岸線の建設経緯

■ 海岸線の位置づけ

海岸線の沿線となる神戸市南部の中央区、兵庫区、長田区は、幕末の神戸港開港以来、神戸の経済と産業の発展を支えてきた地域である。しかし、時代の変化とともに市街地の中心が神戸・元町・三宮と東へ移り、一方で若い世代が内陸部のニュータウンへと転出していったことなどから、人口の減少と住民の高齢化が進み、経済活動の停滞傾向が見られるようになった。昭和46（1971）年3月の市電廃止で公共交通がバスのみになったことは、こうしたいわゆるインナーシティ化に拍車をかけるのではないかと懸念されていた。

神戸市は、平成元（1989）年12月に「神戸市インナーシティ総合整備基本計画」を策定。この地域の活性化を図るため、再開発事業や区画整理事業などによる住宅整備、街路・公園や港湾などのインフラ整備、ハーバーランドや元町などの商業・業務地整備などを総合的に推進することになった。そして、地域振興の先導的な役割を果たす事業として、地下鉄海岸線の整備が位置づけられたのである。したがって、西神線のように人口増加に伴う需要対応型の鉄道とは位置づけが異なる。

また、同年5月31日に国が出された運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」においても、ポートアイランド線延伸とともに目標年次の平成17（2005）年までに整備すべき路線と位置づけられ、次のようにコメントされた。

「ハーバーランド、長田南、兵庫南など市内臨海部の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、三宮、新神戸、新長田などのターミナルとの結節を図るために必要な路線であり、中量規模の輸送力を持つ地下鉄として整備する路線。」

前述のとおり、神戸は平成7（1995）年1月17日の阪神・淡路大震災によって壊滅的な打撃を受け、とりわけ既成市街地の被害は想像を絶するものであった。同年6月に策定された神戸市復興計画では、海岸線が市街地復興の核としての新たな役割を担って整備が進められることになった。

■ 路線の概要

海岸線は、神戸市の西の副都心である新長田駅を起点として、神戸の中心地・三宮に至る延長7.9km（工事キロは8.1km）の路線であり、両駅を約15分で結ぶ。前述の運輸政策審議会答申では、海岸線を新長田から三宮を経由して新神戸までの区間とされていたが、免許取得区間は三宮までとした。これは、三宮から新神戸への延伸に加えて、ポートアイランド地区・神戸空港への延伸、東部新都市（HAT神戸）への延伸という選択肢も残しておくためであった。

新長田と三宮・花時計前の両駅間には、平成14（2002）年の日韓ワールドカップで会場の1つとなった神戸ウイングスタジアム（現ノエビアスタジアム神戸）のある御崎公園、臨海型重工業の集積地である和田岬・川崎町、神戸の新しい顔となった神戸ハーバーランド、古くから金融機関などが集まる栄町、中華街のある商業地区・元町など、特色のある地域が並んでいる。

ルートは、既存施設の集積、都市計画道路や都市再開発計画など都市計画事業との整合性、既存構造物の状況などを考慮して選定した。海岸線は既成市街地の南部地域を通るため、運河や河川、地下街、地下駐車場、下水道やガス管な

どの地下埋設物が輻輳しており、平面及び縦断線形の設定に際しては多くの厳しい条件をクリアする必要があった。

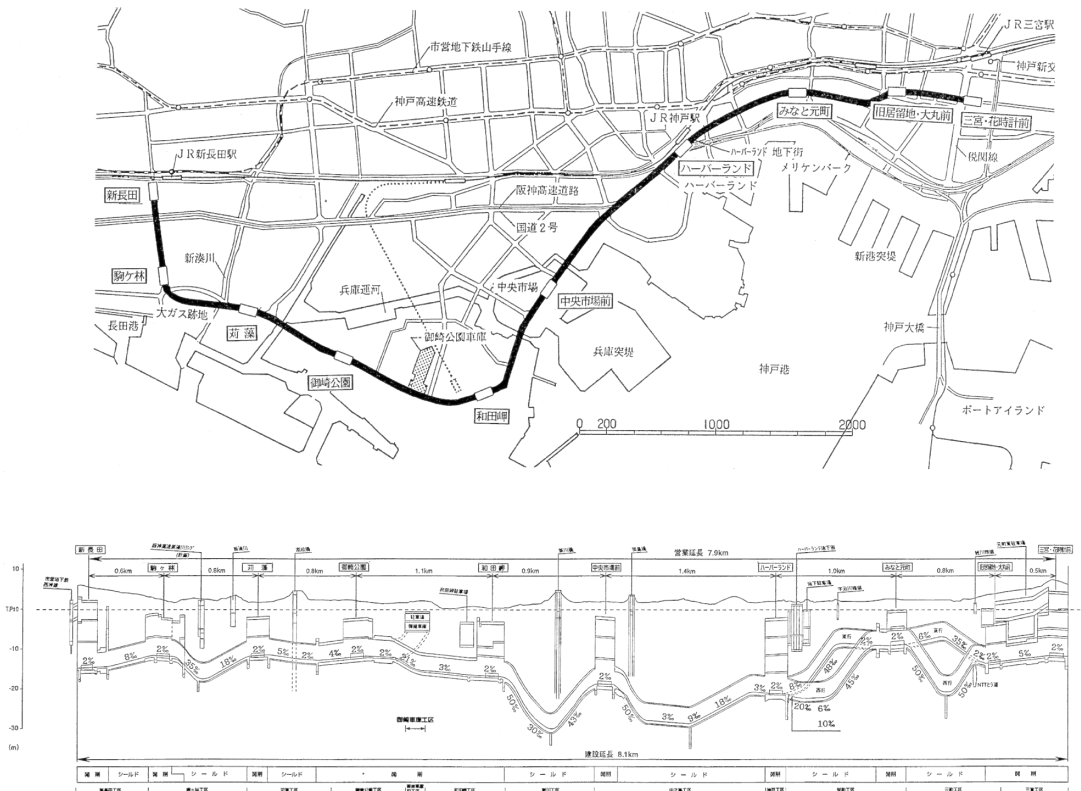
海岸線は、車庫も含めて全線地下構造を採用した。これは、家屋の密集している市街地を通過する場所が多いことから、騒音及び振動による沿道住民への影響を最小限にするためと、景観上の配慮、さらには地上交通の分断の回避といった理由による。

最小平面曲線半径は、駒ヶ林駅南側の大阪ガス跡地及び南京町東側の線路部において100mを採用している。これは、民地下の通過を極力避けるためである。また最急縦断勾配は、3か所において50パーミルを採用している。これは、中央市場前駅前後の線路部においては運河に架かる橋梁の基礎杭を、また南京町部分の線路部においては既存の民間建物の地下室及びその建

設時に存置した土留杭を、それぞれ避けるためである。

駅は、他鉄道との乗換え、鉄道の高速度、駅間距離のバランス、沿線プロジェクトとの関係などを総合的に考慮し、新長田駅と三宮・花時計前駅を含めて10駅を配置した。新長田駅から順に東へ、駒ヶ林、苅藻、御崎公園、和田岬、中央市場前、ハーバーランド、みなと元町、旧居留地・大丸前、三宮・花時計前の各駅である。駅舎は2層式が4駅、3層式が5駅、4層式が1駅となった。海岸線ではワンマン運転を実施することから、乗客の乗降の安全確認をしやすいよう全駅のホームに島式を採用した。御崎公園駅については、神戸ウイングスタジアムで催しがあるときの臨時便増発に備えるのと、故障車両の一時留置及び車庫の出入庫線への接続のため、島式ホームを2面とった3線構造として

海岸線の路線図（平面図・断面図）





海岸線の起工式

いる。

他の鉄道との連絡については、新長田駅でJR及び地下鉄西神・山手線、和田岬駅ではJR和田岬線、ハーバーランド駅ではJR及び神戸高速鉄道、旧居留地・大丸前駅ではJR及び阪神電鉄、そして三宮・花時計前駅ではJR、阪急電鉄、阪神電鉄、地下鉄山手線、新交通ポートライナーと接続している。

既存の地下街などとの接続については、ハーバーランド駅においてデュオ神戸と地下で接続。また三宮・花時計前駅においては、さんちか及び国際会館と地下で接続している。

■建設の着工

平成5（1993）年4月26日に運輸省（現・国土交通省）より鉄道事業免許が交付され、11月24日に道路下敷設工事施行の認可、同月30日には第1次工事施行認可を運輸省（現・国土交通省）から受けた。翌平成6（1994）年1月7日に都市計画決定がなされ、2月25日には建設省の工事施行認可が出された。3月18日には環境影響評価書が縦覧に付された。そして同年3月29日、平成10（1998）年度中の完成を目指して、和田岬工区で建設工事が開始された。起工式は翌4月19日に催された。運輸省（現・国土交通省）の第2次工事施行認可も9月29日に出された。

■阪神・淡路大震災による中断

しかし、平成7（1995）年1月17日に発生した阪神・淡路大震災で、工事は中断を余儀なくされた。当時、和田岬工区と御崎車庫工区で工事が行われており、御崎車庫においてはSMW（ソイルミキシングウォール）を打設中であった。そのソイルモルタル壁に軽微なクラックが発生して、漏水するなどの被害が生じた。また、工事現場であった御崎公園が震災の瓦礫置き場として利用されることになったため、工事の継続が不可能となった。

さらに、営業している西神線、山手線も被害を受けて運転が停止したため、その復旧を最優先する必要があったこと、また道路の使用が極めて困難であったことなどから、発災当日に工事中止命令が出された。その後4か月弱の中断期間を経て、復旧の進展に伴い御崎公園の瓦礫撤去が完了し、道路復旧の目途が立ったことから、5月8日に工事中止命令が解除された。工事再開にあたっては、営業線の被害状況などを踏まえ、同規模の大地震が発生しても崩れることがないように耐震設計を見直した。また工事再開にあたって、地元住民に理解を求めため地元自治会役員らと協議を重ね、家屋の再検査の実施方法や耐震性に対する不安を解消するための説明会を開催した。

震災などの影響で、当初の計画をめぐる次の

ような問題が顕在化した。

- ・震災後4か月間にわたって工事を停止させたこと
- ・工事再開後も地元の説明、周辺家屋の再検査と手戻りが多かったこと。また、市街地の道路は災害復旧工事やそのための資材輸送のため混雑が著しく、工事の遅延が発生していること
- ・災害復旧を優先したことから、阪神高速道路との近接工事となる神戸工区では、高速道路の復旧まで工事に着手できなかったこと
こうした問題に対応するため、次のような工期短縮や工費削減の工夫がなされた。

- ・駅レイアウトの見直し
- ・土木工事における昼夜施工、作業班の増員、施工サイクルの短縮
- ・塗膜防水による防水加工の短縮、電気・設備工事の一部先行施工
- ・工法の工夫（Uターンシールド工法の採用、シールド縦断を下げて橋脚の支障杭を回避することなど）
- ・構造の変更（深い開削部分をシールド工法に変更）
- ・設備の削減（変電所の見直しによる当面の削減）

■ 工事の再開

平成7（1995）年6月に策定された神戸市復興計画では、市街地復興の核としての新たな役割を担い、あらためて建設が推進されることになった。なお沿線の御崎公園、苅藻島運河や長田港、大阪ガス跡地などでは、再整備や再開発を行って地域の集客力を高めるとともに、防災拠点としても活用するなど、都市の防災力強化も図られることになった。

再開後は順調に工事が進み、平成8（1996）年3月5日には全工区の工事に着手した。以下、次のような経過を経て開業に至った。

- ・平成9年度
予算額478億103万7,000円。土木工事継続実施（全工区）、用地取得・地上権設定、業務ビル・駅舎等建築設備工事、電力線路・通信信号線路設備工事。2月26日、市会で事業費2,400億円を発表。2月27日、苅藻工区でシールド発進
- ・平成10年度
予算額356億5,313万3,000円。土木工事継続実施（全工区）、用地取得・地上権設定、駅舎等建築・設備工事、軌道敷設工事、電力線路・信号通信線路工事、電力機器・信号通信機器工事
- ・平成11年度
予算額341億9,312万9,000円。駅出入口区分所有権取得・地上権設定、土木工事継続実施（全工区）、駅舎等建築・設備工事、軌道敷設工事、電気システム等工事。12月8日、受電開始（御崎・駒ヶ林変電所）。2月14日、中之島工区でシールドが貫通し、軌道階全線開通
- ・平成12年度
予算額386億8,248万3,000円。土木工事、駅舎等建築・設備工事、軌道敷設工事、電気システム等工事、車両搬入、試運転調整等。協働の駅舎づくりについては愛称の募集、手形・足形タイルの募集等。環境負荷の少ないシステムづくりについては、相対温度差制御システム、地域冷暖房システム等。6月14日、1号車両搬入。6月26日、構内試運転開始。7月26日、市会で平成13（2001）年7月開業を発表。8月10日、全線レール締結式。8月22日、本線一部試運転開始（新長田－苅藻間）。11月15日、全線試運転開始
- ・平成13年度
予算額163億3,838万9,000円。2月1日、習熟運転開始。6月4～7日、開業前検査。7月6日、開業式典。7月7日、開業



海岸線開業式典

開業関連事業……開業前試乗会の実施、オープニングフェアの開催、開業記念スタンプラリーの実施、ボンネットバスの運行「兵庫津の道」、沿線マップ・ポスター等によるPR活動

2 海岸線の開通と特徴

■ 海岸線の開業

こうして平成13（2001）年7月7日に記念すべき開業の日を迎えたが、その前日に開業記念式典が催された。

■ リニアメトロの採用

海岸線にはいくつかのこれまでにない特徴がある。その最大のものは、リニアメトロ（鉄輪式リニアモーター駆動地下鉄）を採用していることである。動力にリニア誘導モーターを使用し、車両の支持・案内には車輪とレールを使用して走行する列車を鉄輪式リニアモーターカーといい、これを地下鉄に採用したのがリニアメトロである。その構造上、車高を低く抑えることが可能であり、その分、建設費も軽減することができる。リニアメトロを海岸線に導入したのは、次のような理由による。

① 海岸線の1日あたりの乗客需要は、既に営業されている西神・山手線の半分程度と予測

される。このような中規模の需要に対しては、在来型の地下鉄では輸送力が過大となる。

② リニアメトロは電車の床下寸法が小さいため、トンネル断面積も小さくなり、トンネル建設費の低廉化を図ることができる。

③ リニアメトロはレールと車輪の摩擦力で推進する粘着駆動方式でないため、急勾配の走行が可能である。また、車両長が在来型の地下鉄に比べて約8割と短く、セルフステアリング機構付台車を採用することにより、急曲線の走行が可能となる。したがって、路線計画を立てる上での制約が少なくなるので、この点からも建設費の低廉化が図られる。

日本におけるリニアメトロの採用は、大阪市長堀鶴見緑地線、東京メトロ大江戸線に次いで3例目である。

■ まちづくりとの連携

第2の特徴は、沿線のまちづくりやプロジェクトとの連携を重視したことである。土地の有効利用の目的もあり、隣接する再開発ビルや住宅ビル等との合築を積極的に進めた。具体的には、次のようなものが挙げられる。

新長田駅では再開発ビル「ピフレ新長田」、駒ヶ林駅では二葉町5丁目再開発ビル、御崎公園駅では「エクセルシティ御崎公園」「ネオシティ御崎公園」「キャナルシティ御崎公園」という民間共同建替ビル、みなと元町駅の旧大林



海岸線車両

組神戸支店跡地、旧居留地・大丸前駅のR & B
神戸元町と大丸神戸店、三宮・花時計前駅の国
際会館及び三宮ビル南館

また沿線では、神戸市復興計画に位置づけら
れたものなど、次のような23のプロジェクトが
進められ、海岸線の開業による相乗効果が期待
された。

① 新長田駅前再開発

面積約1.5ha、駅前広場5,100m²、再開発
ビル（店舗+都市型住宅140戸）

② 五位池線整備

未整備区間500mの拡幅。沿道での再開発
事業

③ 大規模工場跡地の活用

集客施設（暫定公園）、下水高度処理用地
（駐車場ほか）、インナー工業団地、高速道路
用地

④ 長田港再開発

マリーナの整備（350隻）、埠頭用地（1ha）、
賑わいのある水辺のアメニティ空間としての
整備

⑤ 新湊川沿整備

都市高速道路2号線（地下）整備と地上部
の一体的整備

⑥ “歴史の道” キャナルプロムナード整備

史跡、文化財を結ぶプロムナード、“歴史
の道”の整備、運河の整備



キャナルシティ御崎公園

⑦ 苅藻島運河再開発

市民に親しまれるマリーナの整備、マリン
インダストリーの振興

⑧ 御崎公園再整備

魅力ある集客性の高い公園としての再整備

⑨ 兵庫突堤再開発

埋立後の面積約33ha。青果物等の輸入基
地としての整備

⑩ 中央卸売市場再整備

西側部分の再開発及び市場機能の強化（約
13ha）

⑪ 兵庫貨物駅跡地整備（キャナルタウン兵庫）

35.6ha、都市型住宅の建設（1,700戸）及
び地域拠点施設（キャナルタウンホール等）



新長田再開発の街並み

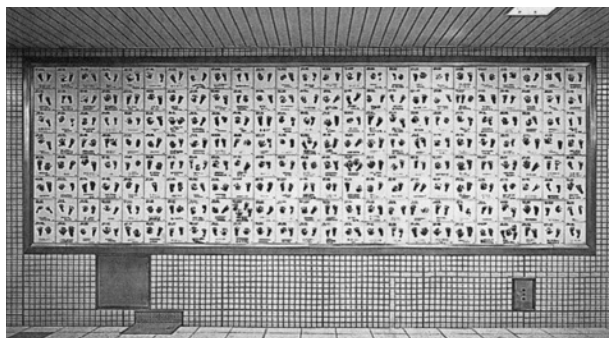
- の整備
- ⑫ 新開地再整備
商店街のモール整備、都市型住宅の整備促進、アート・ビレッジ等の整備
 - ⑬ 東川崎周辺整備
面積22.6ha、湊町線整備や老朽木造住宅等の建替え促進による下町の再生
 - ⑭ ハーバーランド整備
旧国鉄湊川貨物駅跡地を中心とした再開発。複合的な都市機能の整備と情報ネットワークの形成
 - ⑮ 中突堤周辺再開発
埋立面積約7.5ha、商業・業務・文化施設等複合機能の導入、旅客ターミナルの整備
 - ⑯ 新港突堤再開発
国際貿易港としての機能拡充、文化交流施設等の導入
 - ⑰ 浜山地区再整備
建物の建替え、生活道路の整備、市場の再整備、公的住宅の整備
 - ⑱ 真野地区再整備
建物の建替え、生活道路の整備、公的住宅の整備、コミュニティセンターの整備
 - ⑲ 神戸駅再整備
JR高架下の再開発、商業施設の整備
 - ⑳ 元町周辺地区再整備
商業店舗の共同化による再開発ビルの建設

- ㉑ 元町東地区駐車場整備
都心部における駐車場不足を解消するために、市道の地下に駐車場を整備
- ㉒ 三宮南地区再整備
地下鉄の駅の整備に合わせて周辺建築物を再整備、地下街の歩行者ネットワークの強化
- ㉓ 新長田駅南再開発
面積約20ha、若松公園約1.85ha、再開発ビル（店舗約49,000m²、住宅約3,000戸）

■協働の駅舎づくり

ソフト面では、市民・事業者・行政の三者協働による「愛され親しまれる駅舎づくり」が挙げられる。海岸線の愛称と駅名の提案を一般公募で募集した。愛称については971通の応募があり、その中から「夢かもめ」が選ばれた。駅名提案については、7,410件もの応募があり、これを参考にしながら駅名を決定した。

駒ヶ林駅では、市民から募集した魚の絵をも



手形・足形タイル



駒ヶ林駅地下通路の壁面タイル



アートパネル（旧居留地・大丸前駅）

とにタイルを製作し、壁面に設置した。また、2000年に生まれた子どもたちの「手形・足形タイル」を製作して各駅に飾った。それぞれの地区と街をイメージするアートパネルも、各駅のコンコース壁面に掲示された。地域・学校・文化教室等の活動の展示場としてのアートギャラリー、ふれあいコーナー、メッセージボードなども各駅に設置され、地域に密着した親しみやすい駅づくりが展開された。

■環境にやさしい地下鉄

21世紀の公共交通機関として、環境への配慮は欠かせない要素である。駅舎に関しては次のような取組みが行われた。

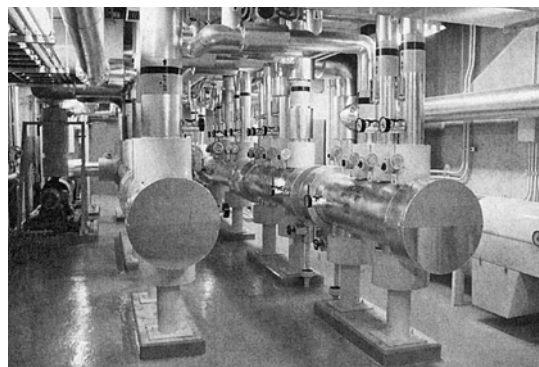
① 地域冷暖房の導入

ハーバーランド、旧居留地・大丸前、三宮・花時計前の各駅において、地域冷暖房を導入した。地域冷暖房とは、個々の施設ごとに冷暖房機器を設置するのではなく、1か所に集中

した熱源プラントから蒸気、温水、冷水などを配管で供給するシステムである。電気エネルギーの消費削減と、施設の集約化によるエネルギー消費の平準化をねらいとするもの。また全駅で、外気温と連動した「相対温度差制御システム」を導入し、電気エネルギーの節約を図った。

② 地下水の有効利用

神戸市は扇状地に位置しているため、地下には山側から海側に向かって伏流水が流れている。地下に駅舎や線路部を東西方向に連続して建設すると、伏流水が遮断され、上流側において地下水位が上昇して下流側では下降する現象（＝ダムアップ現象）が起こる可能性がある。その対策として、駅舎側壁に貫通管を通して上流側の地下水を下流側へ放流している。駅舎内に取り込んだこの地下水を、三宮・花時計前など6駅でトイレの洗浄水や機器冷房などに利用している。



地域冷暖房システム受入室

第3節 地下鉄の発展と サービス向上の取組み

1 西神南駅の開駅

神戸研究学園都市に続く住宅団地として、西神南ニュータウンが平成5（1993）年3月に街びらきされた。伊川谷駅と西神中央駅のちょうど中間に位置する住宅団地で、神戸市交通局では西神南ニュータウンの完成に合わせて新駅の開設を予定していた。運行しながらでは工事をしにくいプラットホームについてはあらかじめ整備しており、街びらきに合わせて新しく駅舎を建設し、同年3月20日、「西神南駅」がオープンした。

西神南駅は、虹をイメージテーマとして設計された。レインボーカラーをアクセントにしたスマートな外観、陽光をたっぷり採り入れることのできる大きな窓ガラス、高い天井が作り出す広々としたコンコースなど、温もりのあふれる空間が現出している。

西神南駅の1日あたり乗車人員は、開駅当初の平成5年度は2,537人と16駅中最少であった。

西神南ニュータウンには、阪神・淡路大震災の後、多数の応急仮設住宅、復興公営住宅が建設された。

その後、人口定着が順調に進展しており、平成26（2014）年度を見ると、1万3,050人（16駅中8番目）となっている。

2 快適な地下鉄を目指す取組み

■ 終日禁煙の実施

昭和58（1983）年に禁煙タイムを設けたが、その後たばこによる健康への悪影響が社会の共通認識として広く浸透し、喫煙者が減少するとともに、公共の場所での禁煙を求める声が増えに大きくなっていった。他都市の地下鉄でも次々と終日禁煙に踏み切り、平成元（1989）年1月に大阪市が実施した段階では、全面禁煙でないのは神戸市営地下鉄のみとなった。そこで神戸市交通局は、同年4月から事前PRを展開したうえで、7月から終日禁煙に移行した。ただし、運転間隔の長い名谷より西の地上駅では、ラッチ内に喫煙コーナーを設置していた。

■ 混雑緩和対策

ニュータウンの人口定着に伴って乗客需要は増大を続け、ラッシュ時の混雑緩和が大きな課題となっていった。平成元（1989）年春の調査では、最も混み合う午前7時～8時半の混雑率は妙法寺・板宿間で182%となっており、さらにその後も混雑がひどくなることが予測された。

そこで同年11月6日より、従来5両編成だった列車を6両編成に順次変更していった。これによって1編成の輸送力が約20%アップし、平成2（1990）年春の混雑率も160%に収まる見通しとなった。6両化にあたっては、22両の車両を新造するとともに、ホーム設置等の改造を約20億円かけて行った。相互直通運転を実施している北神急行の車両も、これに合わせて6両編成に移行。最終的に平成2年1月24日には、すべての車両の6両化を終えた。

■ 新型車両の導入

平成5（1993）年1月からは、3000形という



西神南駅

新しい車両を導入した。前述のとおり6両化を実施して以降も乗客数が順調に伸びており、増備を行うに際して新型車両を投入することにしたものである。

3000形は従来の1000形、2000形と大きく異なり、VVVF制御装置や静止型低圧電源装置などの最新技術を採用している。空調のコンピュータ制御、立ち席ポストの採用など、乗客の快適性・利便性向上が図られた。さらに、LED式社内案内表示装置も採用された。LED画面によって、進行方向、行き先、次駅案内、乗換え案内を行うもので、車内放送を補完して、聴覚障害者などにも必要な情報を正確に伝える機能を果たすことになった。

3000形車両は、平成4（1992）年度に2編成、5年度には4編成が投入された。

■ 快速電車の運行

平成5（1993）年7月9日より、西神・山手線で快速電車の運行を開始した。公営地下鉄としては全国初の取組みであった。停車駅を西神中央駅・名谷駅・新長田駅・三宮駅・新神戸駅に限定し、（イベントなどの多客時は総合運動公園駅に臨時停車）10時から16時の間に、30分間隔、13往復を運行した。

これを機に、全車両の行先表示幕を「快速幕」挿入分に差し替えた。側面用幕は「快速」表示、前面幕は「快」の1文字表示であった。

しかし、平成7（1995）年の阪神・淡路大震災以降運休しており、翌平成8（1996）年5月24日、正式に快速電車の運行休止を発表した。

■ 輸送人員10億人達成と地下鉄20周年

平成元（1989）年7月30日、神戸市営地下鉄開業からの総乗客数が3億9,000万人となり、三宮駅コンコースで祝賀セレモニーを開催した。3億9,000万という数字にちなみ、「地下鉄サンキューフェスタ」と銘打って1か月間にわたってイベントを行った。

平成3（1991）年6月26日には、総乗客数が当時の世界の総人口の10分の1にあたる5億5,000万人に到達。三宮駅と名谷駅で祝賀セレモニーを行うとともに、数字にちなみ「ゴーゴーフェスタ」と称してイベントを開催した。

そして平成8（1996）年4月5日、開業からの乗客数がついに10億人の大台に達した。午前11時、三宮駅東コンコースで記念式典を行い、乗客に記念品が配られた。新長田、名谷、学園都市、西神中央の各駅でも、記念品の配布が行われた。式典終了後は記念ワゴンセールにより、オリックスグッズや鉄道部品などが販売された。

翌平成9（1997）年3月13日には、地下鉄20周年の記念イベントを開催した。三宮駅東コンコースでの式典の様子はラジオのAM KOBEで生中継された。

■ 国民年金号

車体広告と社会啓発を組み合わせた取組みとして特筆されるのは、平成12（2000）年2月に走行を開始した「国民年金号」である。国民年金法の施行40周年を記念して、保健福祉局が広告主となり、地下鉄車両1編成の外側全面に広告を掲出した。国民年金制度をより多くの人に理解してもらうためのキャンペーンの一環として実施したもので、山側と浜側で全くイメージの違うデザインが施されていた。山側には森の動物が、浜側には地下鉄沿線の各区の花が描かれており、それぞれの絵の中に国民年金に関する標語がはめ込まれている。平成12年当時、バスでは車体全面を広告に使う例も見られたものの、電車では非常に珍しく画期的であった。

国民年金号の発車式は2月10日に西神中央駅

で行われ、西神ニュータウンにある入江幼稚園の児童約140人が拍手で迎える中を、名谷駅から回送された国民年金号がホームに滑り込んだ。その後、児童たちを最初の乗客として、営業運転を開始した。国民年金号は1年間にわたって運行され、国民年金制度の周知と地下鉄のイメージアップに大きく貢献した。

3 回数券やカードの充実

■ 昼間割引回数券・土休日割引回数券の発売

平成11（1999）年8月には、より割引率の高い昼間割引回数券と土休日割引回数券を新設した。昼間割引回数券は、平日の午前10時から午後4時までと土、日、祝日・休日等に限って利

10億人達成までの推移

年度	年度別乗車人員	累計	1日平均(人)	記 事
昭和51	895,762	895,762	47,145	昭和52年3月13日 名谷-新長田間開業
52	8,371,230	9,266,992	22,935	
53	10,882,613	20,149,605	29,815	
54	14,291,151	34,440,756	39,047	
55	16,511,733	50,952,489	45,238	
56	18,638,866	69,591,355	51,065	
57	20,341,166	89,932,521	55,729	
58	24,994,640	114,927,161	68,291	昭和58年6月17日 新長田-大倉山間開業
59	28,297,154	143,224,315	77,526	
60	44,511,635	187,735,950	121,950	昭和60年6月18日 大倉山-新神戸、名谷-学園都市間開業
61	52,220,520	239,956,470	143,070	昭和62年3月18日 学園都市-西神中央間開業
62	59,572,009	299,528,479	162,765	
63	70,504,260	370,032,739	193,162	昭和63年4月2日 北神急行と相互直通運転開始
平成元	76,502,540	446,535,279	209,596	平成元年7月30日 乗客数3億9千万人達成
2	83,448,490	529,983,769	228,626	
3	89,964,630	619,948,399	245,805	平成3年6月26日 乗客数5億5千万人達成
4	92,554,875	712,503,274	253,575	平成5年3月20日 西神南開業
5	94,743,491	807,246,765	259,571	
6	88,633,667	895,880,432	242,832	平成7年1月17日 阪神・淡路大震災
7	104,966,055	1,000,846,487	286,793	



国民年金号

用できるもので、5枚分の料金を6枚を発行(割引率16.7%)、土休日割引回数券は土、日、祝日・休日等に限って利用できるもので、5枚分の料金を7枚を発行(割引率28.6%)。いずれも有効期間は発売日から3か月間で、通常回数券は子ども券もあるがこちらは大人券のみである。

■ NEW Uラインカード

キャッシュレス化が進展するのにあわせて、カードの機能の向上に努めた。「Uラインカード」だとカード専用券売機で乗車券を購入する必要があったが、平成5(1993)年4月には、カードをそのまま改札機に通して入退場できる「ストアードフェアシステム」を導入した。乗車の際カードを改札機に通すと乗車駅情報が記録され、降車時に改札機に通すと乗車駅～降車駅間の運賃が差し引かれる仕組みである。スピード・スマート・サービスの3Sがセールスポイントであった。

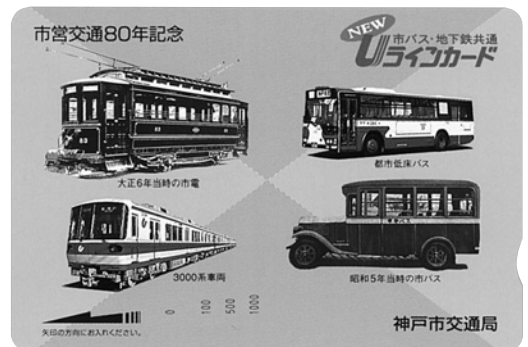
ストアードフェアシステムに対応した新しいカードは「NEW Uラインカード」と名付けられ、1000円券、3000円券(3,200円分)、5000円券(5,400円分)の3種類が発行された。平成

9(1997)年4月からは、市バスとの共通化を図った。



- 神戸市営地下鉄全線の自動改札機に直接投入してご利用いただけます。
- このカードで北神急行電鉄(新神戸～谷上)はご利用できません。
- 入場時に大人の初乗り運賃をカード金額から差引き、出場時に差額を差引きます。
- 出場時にカード金額が不足の場合は自動精算機で他のカード又は現金で精算して下さい。
- カードは自動券売機(乗車券購入)や自動精算機(乗越精算)でもご利用いただけます。
- カードを利用した時は、裏面に利用日・時間・乗車駅・下車駅・カード残額が記録されます。
- 小児が利用する時は、券売機で乗車券を購入してください。
- カードは払戻しできません。

ストアードフェアシステム対応「NEW Uラインカード」



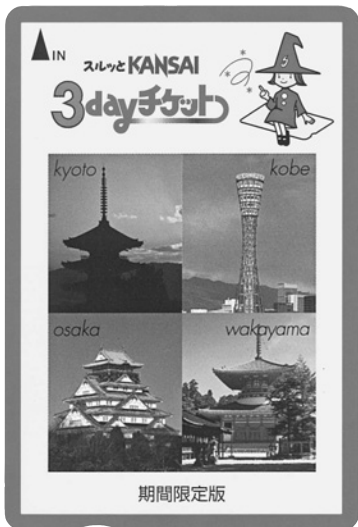
市バス・地下鉄共通「NEW Uラインカード」

■スルッとKANSAIカード

平成11（1999）年10月には、スルッとKANSAIネットワークに加入した。スルッとKANSAIは、近畿圏を中心とする公共交通機関のストアードフェアシステムのネットワークで、加盟している各社局の路線なら1枚のカードで自由に乗り降りできる。平成8（1996）年3月に阪急電鉄、能勢電鉄、阪神電鉄、大阪市交通局、北大阪急行電鉄が加盟して運用が開始され、その後ネットワークはどんどん広がっていった。

神戸市交通局では、「スルッとKANSAIこうべ」の名称でカードの発売を開始した。大人用が500円、1000円、3000円、5000円の4種類、小児用は1000円、身体障害者等割引カードは大人用が1000円、小児用500円。

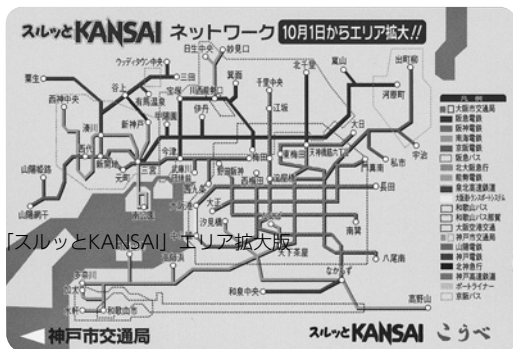
平成12（2000）年4月からは、スルッとKANSAI加入全社局で乗り放題の3dayチケットが発売された。さらに同年9月15日から10月末までの期間限定で、神戸地区加入社局乗り放題の神戸1dayチケットを発売した。



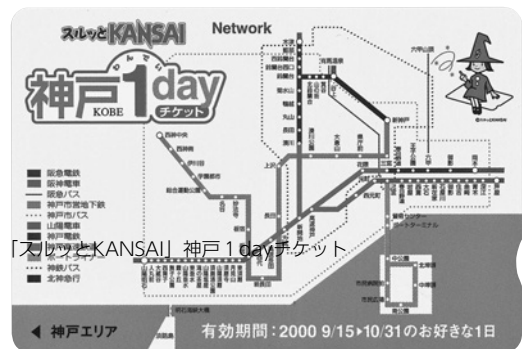
「スルッとKANSAI」3dayチケット



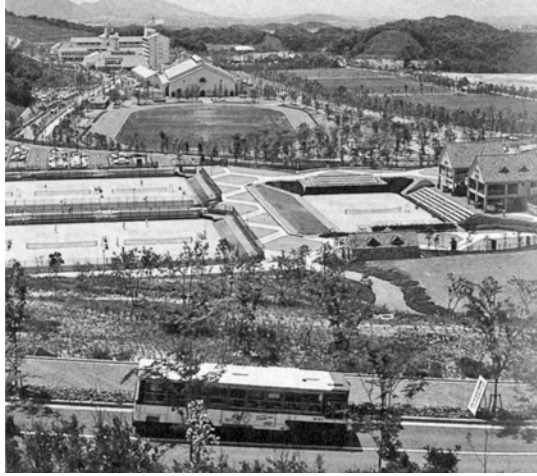
「スルッとKANSAIこうべ」カード



「スルッとKANSAI」エリア拡大版



「スルッとKANSAI」神戸1dayチケット



しあわせの村を走る120系統

第4節 バス事業

1 バス事業の歩み (平成元～12年度)

■ 「しあわせの村」の開村

平成元（1989）年は神戸市制100周年の年でもあり、様々な記念事業が行われた。総合福祉ゾーン「しあわせの村」の建設もその1つで、同年4月23日に開村した。北区のひよどり台団地に隣接する205haの広大な敷地に、福祉施設ゾーンと広域公園ゾーンを整備。その目的は、次のようなものだ。

- ・高齢者や障害者などハンディキャップのある人に必要な訓練・介護・指導など総合的なサービスを提供し、その自立と社会参加を支援すること。
- ・高齢者、障害者、児童、婦人、勤労者など広くすべての市民を対象とし、市民相互の交流を促進すること。
- ・神戸市における在宅福祉推進の核として、情報提供、研究、開発、相談、啓発などの指導的役割を担うこと。
- ・緑豊かな自然の中で、ウェルネスパークとしてすべての市民にリフレッシュできる場を提

供すること。

- ・福祉、保健・医療、教育、労働及びスポーツ・レクリエーションなど関連分野の連携を図り、総合的な福祉サービスを提供すること。

開村に先立つ4月20日より、名谷駅から「しあわせの村」まで120系統の運行を開始した。既に運行されている三宮駅、神戸駅からの路線も含めて3路線となり、来村者の利便性が高まった。

■ フェスピック神戸大会

平成元（1989）年9月15日から20日までの日程で、「フェスピック神戸大会（第5回極東・南太平洋身体障害者スポーツ大会）」が開催された。身体障害者スポーツの発展、障害者がスポーツを通じて社会参加の機会や自己の可能性を拡大すること、国内外の障害者と市民の交流を通じて障害者問題についての理解を深めることなどを目的とする大会である。

41か国・地域から1,650人が参加し、「しあわせの村」など市内5か所の会場で、陸上競技や車いすバスケットボールなど13競技で熱戦が繰り広げられた。

市バスは選手や観客の輸送で大会の成功に貢献した。

選手の輸送にあたるため、同年度に廃車予定であった車両10両について、車いすが車内で離合できるよう改造するとともに、車検整備を実



新車両工場

施した。車体には大阪芸術大学の学生のデザインによる外装が施されて楽しい雰囲気を演出した。これらの車両は大会期間中、選手や役員らの輸送に大活躍した。

■無担当車制への変更

平成元（1989）年9月1日には、これまでの担当車制から無担当車制への変更が行われた。バス車両1両を2名の運転士が交代で使用していた仕組みを、フリーで使用できるようにしたもの。昭和63（1988）年の市バス・地下鉄料金改定の際、市議会で「経営健全化のための内部経営改善策を進めること」という附帯決議が行われたことを受けての取組みの一環である。同時に、保有車両の出庫率についても、87%から90%へと見直しを行い、路線バス30両を減車した。

■市バス60周年

平成2（1990）年、市バスは“還暦”となる60周年を迎えた。そしてこの年、老朽化した長田車両工場に代わるものとして西区のハイテクパーク内に建設されていた新車両工場が、5月2日にオープンした。同工場は、約1万2,000㎡の敷地に総事業費約22億円をかけて建設、2階建て鉄骨造で延べ床面積は約5,000㎡。

4月7日からは、都心部の観光ポイントを結ぶ循環バス「シティー・ループ」が運行を開始

した（後述）。

4月10日には、登山バスを除く路線バスで唯一ツーマン運行していた神戸駅南口から鈴蘭台までを結ぶ61系統をワンマン化した。国道428号などの道路が狭隘なことや交通量が多いことからツーマン運行を続けていたが、国道の改良工事が進んだことなどからワンマン化したものである。なお、より一層の安全確保のため、前部ボディを橙色にして運行している。61系統のワンマン化により、昭和41（1966）年5月1日から7系統・29系統を皮切りに進められてきたワンマン化が、24年の歳月を経て100%に達した。

■路線の新設・変更

平成元（1989）年以降、乗客需要に応じてバス路線の新設や延長などを相次いで実施した。

同年2月1日から21系統（西神中央駅－学園都市駅）が、ハイテクパーク内に乗り入れた。ハイテクパークは、神戸市の産業の多様化・高度化への寄与や産業全体の活性化を図る目的で、西区室谷において整備が進められていた産業団地である。

また4月8日からは、西神住宅団地線の22・23・27系統を春日台小学校から西体育館までそれぞれ路線延長した。

9月1日からは、74系統を多井畑厄神から垂水区の柏台まで路線延長し、名谷駅と結んだ。



61系統



32系統

同日には72系統についても、終日時計回り一方循環から午前のみ逆時計回りに運行方法を変更した。

さらに12月1日には、学園緑が丘の人口定着に合わせ、56系統（学園都市駅－学園緑が丘間）を路線新設した。

平成2（1990）年4月8日には、24系統を工業団地回りに変更し、7月1日からは28系統を西神中央駅から壱野台経由西体育館までの間で路線新設した。

10月16日からは、13系統を西区の若宮団地内に乗り入れた。

11月20日からは50系統（朝霧駅前－学園都市駅間）を路線新設した。

12月1日からは、62系統・64系統をそれぞれ路線延長し、北区の神戸北町内の路線を充実させた。

また同日、西区の池上地区に57系統を乗り入れた。

平成3（1991）年7月22日からは、2系統について従来からの要望にこたえ、阪急六甲から六甲道駅までの路線延長を行った。

12月1日には、北区の藤原台団地にバス路線を新設した。藤原台団地は、神戸・三田国際公園都市内に住宅・都市整備公団が建設していたものである。67系統が岡場駅から藤原台南町循環、68系統が岡場駅前から藤原台北町を経由して北神星和台間で、それぞれ運行を開始した。

平成4（1992）年3月1日には、32系統（六甲道駅－御影山手循環路線）を新設した。東灘区の御影山手地区は道路が狭隘で坂道が多いため、大型バスの運行が難しい。しかし、高齢化が進む同地区団地住民からバス路線新設の強い要望が従来から寄せられており、中型バスを導入することでその思いにこたえることになった。

4月26日からは、9系統で兵庫区南部地区から区役所、病院、市場等を結ぶ南北路線を新設した。こちらも住民からの熱い要望にこたえたものである。これに伴い、磯上公園前から吉田町1丁目間で運行していた100系統を同日付で廃止した。同路線は大部分が7系統と重複し、運行効率が悪く利用も少なかったため、廃止に至ったものである。

■バス料金の改定

昭和63（1988）年以降、消費税の導入などの状況もあって市バス料金の改定を数度にわたり実施した。63年10月の改定では、暫定170円とした。

平成元（1989）年4月、3%の消費税が導入されたことに伴い、近郊区定期料金のみ消費税を転嫁することとした。同年10月には180円に改定するとともに、「定期券の日売り」制度を導入した。従来は月単位としていたため月末か月始の購入しかできなかったのを、鉄道と同じ



中央営業所

ように必要な日から購入できるようにしたものである。さらに、市バス均一区に6か月定期券を導入したこと、バス・地下鉄連絡定期券の割引率を各々10%引きに拡大したこと、全線定期券を通勤定期券の1.5倍に割引したことなど、利用者の利便性向上を目的とする数々の制度を実施した。

しかし、その後も市バス事業を取り巻く環境は厳しさを増していき、平成4（1992）年4月には再び料金を改定。これによって、市バス200円の時代が到来した。この料金改定に際しては、通勤定期券は山陽バスとの共同運行路線を除いてすべて持参人方式とした。また、障害者割引を30%、50%と拡大したほか、同伴小児の無料扱いを地下鉄に合わせて2人までとした。昼間回数券の割引率についても拡大した。ただ、市内均一区に限り割引率を22.2%、28.6%としたため、割引率の高い昼間回数券を利用できない近郊区や共用区の利用者から、「同じ神戸市民で同じ市バスを利用しているのに納得できない」など、多くの苦情をいただくこととなった。

■市バス走行環境改善キャンペーン

平成に入った頃から、バスの走行環境はさらに悪化し、定時性の確保が困難となっていた。そして、それが市民のバス離れに拍車をかけるという悪循環に陥る恐れがあった。そこで平成

2（1990）年度から「市バス走行環境改善キャンペーン」を開始した。市や警察などの協力も得ながら、違法駐車やマイカー利用の規制を広く市民に呼びかけ、快適で便利な市バスを実現することをねらいとしたものである。

具体的なキャンペーンの内容としては、小学生による違法駐車追放作文コンクールや市バスペイントバスの実施、メディアを利用した啓発活動などであった。

■中央営業所の完成

平成5（1993）年3月17日、旧国鉄神戸港駅跡地に建設を進めていた中央営業所が完成した。将来の北神地域でのバス需要増大に対応することを目的として新設したものである。中央営業所の完成に伴って、布引営業所の業務はすべて中央営業所に引き継がれ、昭和34（1959）年に旧市電車を転用して開設された赤レンガの事務所は34年目にその幕を下ろすこととなった。

3月20日には、新たに誕生した中央営業所管内にある東有野団地と北神地域の中核である岡場駅とを結ぶ60系統を路線新設した。岡場駅周辺に公共施設、医療施設、ショッピング施設などが充実してきたことから、有野台や東有野団地の住民より路線新設の要望があり、その声にこたえたものである。

同日には地下鉄西神南駅が開業した。昭和62



フルーツ・フラワーパーク

(1987)年3月の地下鉄全線開通以来6年ぶりの新駅誕生である。これに伴い、学園都市駅－友清間を運行していた21系統（後に45系統に変更）を西神南駅－友清間に短絡させた。また、西神南駅－ハイテクパーク循環路線も20系統（後に46系統に変更）として運行を開始した。同月26日には、14系統の明石駅前－吹上間の路線を廃止した。

■アーバンリゾートフェア神戸'93

平成5（1993）年4月から9月まで、アーバンリゾートフェア神戸'93が市内一円を舞台に開催された。21世紀に向け神戸が目指しているアーバンリゾート都市の姿を提案するとともに、その体験の場を設け、集った人々の声をまちづくりに生かしていくことを目的としたイベントである。神戸市交通局は、来場者の市内の移動の利便を図るため、市内の交通機関（JR、阪急、阪神、山陽、神鉄、北神急行、神戸高速、神戸新交通、市バス、地下鉄）を1枚のパスで利用できる「アーバンリゾートパス」を発行した。

路線では、通勤・通学者の地下鉄利用を促進するため、4月8日から朝霧駅－伊川谷駅間を58系統として運行開始した。

4月20日には、北区にフルーツ・フラワーパークが開園した。地域の農業振興の拠点として、また市民の憩いと安らぎの場として整備された

施設である。開園に伴い、岡場駅前とフルーツ・フラワーパークとを結ぶ路線を69系統として、神姫バスと共同で運行開始した。開園当初はマイカーが殺到し、六甲北有料道路から同園までの間で発生した渋滞によりバスが立ち往生したため、途中で乗客に降車してもらい同園まで誘導したこともあった。

9月6日からは、神戸駅－しあわせの村経由－西鈴蘭台駅前間を150系統として運行開始した。

また同月13日には、西神住宅団地内の路線再編成を行った。これは、神姫バスの西神住宅団地内でのクローズドドア方式解消に伴う過度の競争を避けるとともに、団地内のきめ細かな路線設定によって乗客サービスの向上を図ろうとするものであった。クローズドドア方式の解消は、これまでの営業権益の枠を超えて、乗客の利便性向上を優先させたものである。

この神姫バスとの協議により、西区で新たに2つの路線が誕生した。1つは平成6（1994）年8月1日から運行を開始した西神中央駅前－桜が丘経由－押部谷（栄）間の20系統である。これは神姫バス、神姫ゾーンバスとの共同運行であった。もう1つは、平成7（1995）年2月1日から運行開始した西神中央駅前－平野地域経由－西体育館間の200系統である。

その一方、貿易センター前－六甲道駅前間を運行していた17系統については、平成6（1994）



無線方式のバスロケーションシステムにより復旧した地下鉄三宮駅前バス停

年9月1日に廃止した。経路の大部分が阪神バスと重複しており運行効率が悪かったためである。また、神戸市が発行する福祉バスが平成5年度から民営バスにも適用されるようになったため、17系統を廃止しても乗客に与える影響は少ないとの判断もあった。

■ 阪神・淡路大震災

平成7（1995）年1月17日午前5時46分、マグニチュード7.3の大地震が未明の兵庫県南部を襲った。発災当時、市バスは12台が出庫し、地下鉄は7列車が運行中であった。幸いなことに乗客の被害はなく、避難誘導も適切に行われた。しかし、市街地周辺を中心に駅施設や土木施設などに多大な被害が発生し、神戸市交通局は一丸となって早期の復旧に取り組んだ。詳細は本章第1節を参照されたい。

■ 震災からの復興

震災の傷痕がまだ色濃く残るなかでも、新たな乗客需要に対応するため路線の新設が進められた。平成7（1995）年7月5日には、中突堤周辺地区の再開発によって大型旅客船ターミナルなどの複合施設が整備されたのに合わせ、石屋川車庫前－中突堤間で90系統の運行を開始した。また、北区北部地域と「しあわせの村」とを結ぶため、神鉄バスと共同で、158系統「しあわせの村」－箕谷駅間を9月1日付で新設し

た。同時に乗客数の増加が見込めない谷上駅－神戸北町間の62系統を廃止した。

震災により、バス路線への影響以外にも、バス車両や営業所施設、バス停施設なども被害を受けた。特に、乗客サービスの一環として設置し、好評をいただいていたバスロケーションシステムは壊滅的な被害を受けた。石屋川線（急行1系統、91・92系統）は全壊、都市新バス線（10系統）は一部損壊で、休止状態が続いた。このうち石屋川線については、国の災害復旧事業補助を受けてシステムを復旧することができた。

震災の教訓を踏まえ、災害や緊急時においても迅速に対応できるよう、従来の有線方式から無線方式に変更した新たなバスロケーションシステムを構築し、平成8（1996）年3月18日から急行1・90・91・92系統の主要停留所に27基を設置して運用を開始した。音声案内はもちろんのこと、バス接近案内にLEDの採用や所要時間表示など、旧システムに比べて格段に使いやすく便利になった。

なお、新都市バス線（10系統）についても復旧させたが、地下鉄海岸線工事のため、やむなく平成9（1997）年度末に撤去された。

■ 厳しさを増す経営状況

震災前における市バスの1日あたり乗客数は約32万人であったが、震災後の平成8（1996）



板宿駅地上

年度は約29万人まで減少した。累積欠損金は112億円と大きく膨らんだ。早急な経営改善が不可欠となり、その一環としてバス路線の見直しが行われた。

まず、山陽電車の地下化により、旧軌道敷を整備した都市計画道路山下線が平成9（1997）年4月28日に開通。それまで板宿の北側で発着していた11系統を地下鉄板宿駅前まで延長し、乗客の利便を図るとともに、道路上で方向転換していた8系統を山下線経由西代方面のルートに変更した。

次に、路線の大部分が並行して運行していた2系統と18系統を見直し、2系統を阪急六甲－元町1丁目間とし、18系統を阪神前－摩耶ケーブル下経由－JR六甲道間として、系統別に行き先を統一し、9月22日からそれぞれ運行を開始した。

また、90系統を中突堤中央ターミナルの完成に合わせて、平成10（1998）年3月28日から同ターミナルまで路線延長した。

さらに4系統と大部分が並行して運行していた101系統を見直し、従来から要望のあった駒ヶ林公園から長田箕谷線を経由して「しあわせの村」へ至る17系統の路線として、同年3月30日から運行開始した。その一方、同日付で駒ヶ林公園－丸山間の101系統を廃止した。

同年6月1日からは、11系統の一部を従来から要望のあった平野・大学病院経由とし、板宿

－平野経由－神戸駅間で路線の運行を開始した。これに伴い、平野－神戸駅間を並行して運行する6系統を大幅に減便した。

11月1日には、41系統の磯上公園－湊川公園西口間を廃止し、湊川公園西口－吉田町1丁目間に路線短縮した。

従来から強い要望のあった51系統の学園都市駅延伸については、第二神明道路を跨ぐ高丸大橋が未完成であったことがネックとなっていた。その高丸大橋が平成10年7月23日に完成したことから、山陽バスと協議し、12月24日から共同運行の形で、舞子駅前－県商前経由－学園都市駅前の路線として運行開始された。

平成11（1999）年6月28日には、鉄道や他社のバス路線と並行・重複する12系統の大久保駅前－明石駅前間を廃止し、西神中央駅前－大久保駅前間に路線短縮した。

■ きめ細かな路線網の設定

中央区東部及び灘区西部の臨海部で整備が進められていたHAT神戸内に災害復興住宅が建設されたのに伴い、平成10（1998）年10月12日より臨時系統として六甲道－HAT神戸・灘の浜間の運行を開始した。この路線は、災害復興住宅入居者の多くが高齢者であるため、買い物や通院の足を確保するため運行することになったものである。

また、垂水区内に建設された西部在宅障害者

福祉センターへの足として、121系統（53系統の一部）が平成10年10月28日から運行開始した。学園都市駅前－西部在宅障害者福祉センター間の路線で、山陽バスとの共同運行である。山陽バスは舞子駅前－西部在宅障害者福祉センター間を運行し、センター－学園都市駅間は市バス、舞子駅へは山陽バスと役割を分担し、運行の効率化を図っている。車両についても、市バスはノンステップバス、山陽バスはワンステップバスと、高齢者や障害者にやさしい車両を導入している。

2 市バス路線再編成

■平成11年7月の審議会答申

モータリゼーションや少子化の進展など社会状況の変化に加え、阪神・大震災の影響もあって、市バスは乗客数の減少が続いた。平成10（1998）年度決算では累積欠損金が182億円に達するなど、財政状況は厳しさを増していた。需給調整規制の廃止が見込まれる平成13（2001）年度までに、現時点での乗客需要の動向に見合うよう、全市的なバス路線の再編成が急務となっていた。

平成10年5月には、局内にバス路線再編成検討委員会を設置。全路線を対象にバス路線の見直し案の検討を進めた。翌11（1999）年6月には、全路線で市バス交通調査を実施した。その結果と、同年7月21日に神戸市交通事業審議会が出した「神戸市バス路線再編成の考え方に関する答申」を踏まえて、平成11～13年度の3か年を期間とする再編成案をまとめた。審議会答申の基本的な考え方は、次のようなものである。

まず、見直しの視点として、①わかりやすく、利用しやすい路線設定を行う、②路線の統廃合、短絡、変更など運行の効率化を行い、経営の健全化を図る、③新たな乗客需要への対応を検討

する、という3点を挙げた。そして、再編成の基本方針として次の7点を掲げた。

- ① 路線の整理、単純化と街の構造に応じた路線設定
- ② 長大路線の整理
- ③ 最寄り鉄道駅への短絡
- ④ 鉄道並行路線の見直し
- ⑤ 重複路線の統廃合
- ⑥ 不採算路線の見直し
- ⑦ 需要増大地域への新設、増強

次に、見直しにあたって、①客観的基準の作成、②運行の適正化、③コスト削減等、④乗継割引制度、⑤小型バスの導入、⑥公共負担のあり方、というそれぞれの項目について、具体的な考え方を示した。

さらに、再編成にあたって配慮すべき事項として、次の5点を列挙した。

- ① 利用者の利便性を考慮し、トータルとして利用者サービスの低下を招かないようにすること
- ② 地下鉄海岸線の開業を機に、より一層市バスと地下鉄とのネットワークの維持・向上を図ること
- ③ 利用者の視点に立って民間事業者との協働・連携に努めること
- ④ 福祉、環境、まちづくり等市の行政施策との連携に努めること
- ⑤ 乗客誘致策の充実に努めること

その後、平成11年11月16日及び25日に市会港湾交通委員会が開かれ、市バス路線再編成計画案を報告。審議の結果、当局案のとおり実施することが確定した。

■再編成計画の実施

再編成計画は、全市79路線のうち、延長1、変更6、短絡9、統廃合2、廃止6、再編成による増減便17。計41路線の大幅な見直しとなった。また、路線の廃止や短縮・変更だけでなく、



地域に密着したデザインバス

新たな需要に対応するため、小型バスの運行も含めた5路線の新設が予定された。

再編成は平成11（1999）年度以降順次実施に移され、本格的には平成12（2000）年3月27日、東灘区路線の30・34・35系統の再編成を行ったのがスタートとなった。30系統については、魚崎車庫前－JR本山駅前間を廃止し、JR甲南山手に接続。原則としてJR甲南山手－第4工区間の路線とした。また、第4工区内の東灘高校前から深江浜町に一部延伸を行った。34・35系統については、JR甲南山手－岡本9－阪神御影－魚崎車庫前－JR甲南山手の両循環路線を3分割し、新たに33系統をJR甲南山手－岡本9－阪神御影の路線とし、JR高架（田中地下道）回りを山手幹線回りに経路変更。新34系統を魚崎車庫前－JR甲南山手間、新35系統を魚崎車庫前－阪神御影間の路線とするとともに、通勤対応のため一部について第3工区内を循環する路線とした。こうして33・34・35系統に3分割したことで、乗客需要に応じた運行回数の設定が可能になった。また利用者の利便向上を図るため、30・33・34・35系統を共通系統とし、34・35系統の定期券で乗降車できることとした。

平成12年4月1日には、西区内の路線再編成が実施された。西神南駅前－ハイテクパーク－友清間を運行していた45系統、西神中央駅前－平野－西体育館間を運行していた200系統については、いずれも乗客需要が少なく、代替交通

機関もあることから廃止した。また、大久保駅前－岩岡－西神中央駅前間を運行する12系統については、西神工業団地内の3ルート（高塚高校経由、西神工業会館経由、農業公園経由）を西神工業会館経由の1ルートに整理・統合することで、利用者にわかりやすい路線とした。

同年6月から9月にかけては、長年地元からの要望があり需要を見込むことができる路線の新設あるいは変更を相次いで実施した。まず6月19日には、灘区南北路線を新設。この路線は狭隘な道路や急坂が多く、大型バスの通行ができなかった地域である。ここに小型バスを導入することで、地元要望にこたえることができた。また、地域に密着したデザインバスを採用し、これまでのような系統番号は付さず、バスそのもので識別できるようにした。

7月21日には、5系統の一部を高齢化の進む須磨区の若草団地内に乗り入れ、妙法寺駅との間を結ぶ路線に変更した。

9月1日には、西区の西神南団地内に西神南駅前－井吹台西町の路線として47系統を新設し、団地の東側は46系統、西側は47系統とすることにより、団地住民の利便性向上を図った。

また同日、西神団地路線のうち23・27系統を、それぞれ乗客需要に応じて西神中央駅から西神工業団地や農業公園への路線に短絡した。12月20日には、HAT神戸脇の浜から三宮駅前への101系統を新設した。

平成13（2001）年に入り、3月2日には垂水区に待望の総合病院である掖済会病院が誕生した。その開業に合わせ、121系統を掖済会病院に乗り入れ、学園都市駅からの通院の便を確保した。舞子駅には、山陽バスが191系統で病院からの路線を結んだ。

同月5日には、神鉄バスと共同で箕谷駅－しあわせの村間を運行している158系統を谷上駅まで延長した。

4月1日、石屋川－メリケンパーク間を運行している急行1系統を廃止した。路線の大部分が鉄道や他系統と重複しており、震災以降乗客数も減少していることから、廃止に至ったものである。

7月7日には、地下鉄海岸線が待望の開業を迎えた。5時35分、新長田駅から三宮・花時計

前駅行きの5000形車両が発車。そして、この日は平成11年度から続けてきたバス路線再編成の総仕上げの日でもあった。路線変更2路線、路線短絡2路線、統廃合2路線、廃止3路線、関連路線の増減便といったダイヤ改正が一斉に行われた。前夜から時刻表や案内板の取り換え作業を行い、当日は職員が手分けして始発から終発まで主要停留所や地下鉄駅で案内にあたった。局職員が一丸となって対応したため、大きなトラブルもなく、長い1日を終えることができた。

こうして、3か年計画で実施してきた市バス路線再編成が終了した。大量輸送を担う地下鉄とそれを補完する市バスが役割を分担することで、市民にとってより利便性の高い公共交通ネットワークが構築されたと言える。

平成13年7月7日実施の再編成の内容

実施区分	系統	現 行	再 編 成 実 施 後										
変 更	⑧	鷹取町一板宿－兵庫駅－吉田町1	鷹取町一板宿－ <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="border: none;">┌</td> <td style="border: none;">宮川9</td> <td style="border: none;">┐</td> <td style="border: none;">地下鉄</td> <td style="border: none;">兵庫</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">└</td> <td style="border: none;">山下4(西代)</td> <td style="border: none;">┘</td> <td style="border: none;">長田駅前</td> <td style="border: none;">駅前</td> </tr> </table>	┌	宮川9	┐	地下鉄	兵庫	└	山下4(西代)	┘	長田駅前	駅前
	┌	宮川9	┐	地下鉄	兵庫								
└	山下4(西代)	┘	長田駅前	駅前									
⑨	吉田町1－大学病院前－平野－吉田町1	神戸駅前－大学病院前－平野－吉田町1											
短 絡	⑪	三宮－神戸駅前－名倉町－板宿	神戸駅前－名倉町－板宿										
	⑨1・⑨2	石屋川車庫前－湊川公園－石屋川車庫前	石屋川－三宮(一部元町1) (新系統 番号⑨2)										
統 廃 合	⑧1・⑧2	須磨水族園－上沢－神戸駅前－須磨水族園	須磨一の谷－ <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="border: none;">┌</td> <td style="border: none;">地下鉄長田駅前</td> <td style="border: none;">┐</td> <td style="border: none;">(新系統 番号⑧1)</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">└</td> <td style="border: none;">新長田駅前</td> <td style="border: none;">┘</td> <td></td> </tr> </table>	┌	地下鉄長田駅前	┐	(新系統 番号⑧1)	└	新長田駅前	┘			
	┌	地下鉄長田駅前	┐	(新系統 番号⑧1)									
└	新長田駅前	┘											
⑧5	須磨一の谷－松原5－神戸駅前	駒ヶ林公園－松原5－ <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="border: none;">┌</td> <td style="border: none;">新開地</td> <td style="border: none;">┐</td> <td style="border: none;">神戸駅前</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">└</td> <td style="border: none;">七宮町</td> <td style="border: none;">┘</td> <td></td> </tr> </table>	┌	新開地	┐	神戸駅前	└	七宮町	┘				
┌	新開地	┐	神戸駅前										
└	七宮町	┘											
廃 止	⑥	磯上公園前－平野－神戸駅前	⑦⑨系統を乗り継いで利用										
	⑩	磯上公園前－元町－神戸駅前－吉田町1－板宿	地下鉄海岸線・③⑤⑧5系統を利用										
	④1	湊川公園西口－吉田町1	③系統を利用										



神戸ワイン城への乗入れ

第5節 観光バス事業からの撤退

■平成元～6年度の観光バス事業

昭和63（1988）年度には、1年を通して観光客の需要にこたえるため、12月1日から3月20日までの期間、冬季コースとして午前・午後の半日コース各2コースを新設した。また、平成元（1989）年9月15日から20日まで、神戸総合運動公園を中心にフェスティック神戸大会（アジア及び太平洋地域の障害者スポーツの総合競技大会）が開催された。その効果もあって、昭和63年度の定期観光バス乗客数は前年度比64%増の4万4,818人、平成元年度も4万6,390人と前年度を上回った。

平成4（1992）年度には、新神戸オリエンタルホテル、ポートピアホテルからの出発、神戸ワイン城での自由昼食制の導入などにより利用者の利便性を高め、また新しくオープンした施設をコースに編入するなどの取組みの結果、市内全域を会場とするアーバンリゾートフェアが開催された平成5（1993）年度まで、毎年5万人前後の乗客数を記録した。

平成5年度には、新たにグルメバスの運行を開始した。「1日周遊観光・異人館コース」「六甲山納涼バス」の2コースで、合わせて約

4,400人の利用があった。翌6（1994）年度には、建設途中の明石海峡大橋の展望施設として舞子タワーをコースに加え、グルメバスについては有馬温泉入浴コースを加え好評をいただいた。

しかし、平成7（1995）年1月17日の阪神・淡路大震災により、観光バス事業は休止を余儀なくされた。

貸切バス事業については、平成元年のフェスティック神戸大会、翌2（1990）年の大阪での国際花と緑の博覧会と大きなイベントが続き、またバブル経済の絶頂期を迎えていたこともあって、乗客数は増加を続けた。取扱件数を見ると、昭和63（1988）年度が約2,740件だったのに対し、平成元年度4,072件、2年度3,523件、3（1991）年度2,873件と推移している。乗客数も、昭和63年度の約32万人から平成3年度は約64万人と倍増した。

平成4年度は、バブル崩壊や料金改定の影響もあって、取扱件数は前年度比3%減となったが、平成5年度はアーバンリゾートフェアが開催されたこともあって再び増加に転じ、取扱件数は3,088件と3年度比約7%増となった。

平成6年度は、阪神・淡路大震災前日までの取扱件数が前年度比2%減、運輸収入は約8%減となった。この年は、阪神高速湾岸線の開通や関西国際空港の開港など、観光、ビジネスにわたって特に関西圏の人の流れに大きなインパクトをもたらす出来事があったが、旅行業界の



ありがとうかもめバス

価格破壊の影響が貸切バス事業にも影響を及ぼす形となった。

■ 震災復旧後の観光バス事業

平成7（1995）年1月の阪神・淡路大震災により、市内観光施設や交通手段は壊滅的な打撃を受けた。第1節でも述べたが、神戸市交通局では観光バス全15両をポートルライナー、六甲ライナーの代替輸送や北区藤原台やしあわせの村の仮設住宅路線の対応、その他復興関連の貸切運行にあてた。

平成8（1996）年3月より、約1年2か月ぶりに観光バス事業を再開した。当初は4コースを4両体制で、コンパニオン乗務による近郊・日帰りを主体として運行した。同年9月には阪神高速道路が全線復旧し、翌9（1997）年3月21日には震災前の6コースに戻して、神戸ファッション美術館など新しい施設を加えたが、貸切需要は低調なままで、平成8年度の取扱件数は5（1993）年度に比べて約46%の1,421件にとどまった。平成9年度は、消費税率のアップなどの影響があったものの、前年度比2割増となった。

平成10（1998）年度は、4月5日に明石海峡大橋が開通したのに伴い、大橋中心のコース設定に見直しを行うとともに、ナイトコースを新設した。大橋の開通で淡路方面への日帰り貸切需要が高まり、取扱件数は前年度に比べ5.4%

増加した。しかし、1運行あたりの実収入額は減少傾向にあった。その背景には、経済の長期低迷、さらに平成11年度実施予定の規制緩和に向けバス事業者間の競争が激化していることなどがある。さらには、全国的な観光旅行形態の変化も見逃せない。社員旅行などの団体旅行が減り、個人や小グループの旅行についても、定められたコースを巡るツアーから自由に行き先を選択する旅へとシフトしつつあった。

■ 観光バス事業からの撤退

前述のような諸要因により、観光バス事業の経営環境は悪化する一方であった。神戸市交通事業審議会でも、平成10（1998）年2月の答申で観光バス事業の見直しの必要性を指摘。答申を受けて神戸市交通局では存続に向けて検討を重ねたが、貸切観光バス事業から平成11（1999）年度期首に撤退し、定期観光バス事業についても同年度末をもって撤退することを決めた。

定期観光バス最後の運行は、平成11年12月1日から冬コースとしてスタートした次の3コースとなった。

- <Gコース> 港めぐりと明石海峡大橋
半日（午前）コース（平日）
- <Hコース> 須磨海浜水族園と明石海峡大橋
半日（午後）コース（平日）
- <Iコース> 明石海峡大橋1日周遊
1日コース（土・日・祝日）

平成12（2000）年3月の1か月間は最後を飾るイベントとして、かもめのデザインのヘッドマークを装着した「ありがとうかもめバス」を

運行した。また、Iコースは3月25・26日、G・Hコースは3月30・31日を感謝デーとして、乗客に記念乗車証と観光バスチョロQを進呈した。

平成12年3月31日、Hコースのバスが帰着し、最後の出迎えが行われた。昭和11（1936）年10月1日の運行開始以来、市民や観光客に愛されてきた神戸市の観光バスは、64年の間に延べ約2,170万人を運びすべての運行を終了した。

貸切・定期観光バス乗客数

昭和11年度～平成11年度

年度別	貸切	定観	年度別	貸切	定観
昭和11		8,705	昭和47	311,985	19,469
12	18,698		48	281,490	20,667
13	7,758		49	281,008	20,278
14	7,542		50	276,503	17,909
15	8,644		51	294,049	18,130
24	5,088		52	338,787	20,294
25	35,280		53	292,838	25,204
26	79,296		54	268,002	28,403
27	115,057		55	325,136	28,644
28	176,674		56	349,321	30,786
29	220,193		57	346,866	29,321
30	252,192		58	347,473	30,128
31	335,753		59	389,347	32,203
32	346,073		60	393,153	27,717
33	360,700		61	334,078	30,185
34	602,492		62	317,451	28,277
35	673,492		63	316,855	44,809
36	704,200		平成元	353,327	46,390
37	614,400		2	629,606	55,530
38	574,300		3	636,276	50,211
39	546,450		4	594,740	50,594
40	482,950	15,670	5	773,948	49,357
41	475,200	17,502	6	920,081	37,873
42	312,400	19,628	7	1,027,917	846
43	282,800	14,679	8	486,124	22,550
44	270,100	13,578	9	561,615	24,221
45	296,003	18,212	10	636,945	26,912
46	330,499	17,646	11	531,185	22,916
計	5,684,234人（貸切・定観含）昭和12年度～39年度の間。 15,066,138人（貸切のみ）、956,755人（定観のみ） 合計21,707,127人				

第6節 財政再建への取組み

■ 労使経営改善研究会

阪神・淡路大震災は、財政再建の取組みにも大きな影を落とすことになった。それまでも、マイカーの増加に伴うバス走行環境の悪化、週休2日制の定着による土・日曜日の利用者減、少子化の進展など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していた。一方、市営交通事業には、環境施策や福祉施策まちづくりなどの行政施策と一体となった事業展開が期待されている。

震災は交通事業の経営をますます厳しいものにした。市財政が破綻寸前の状況に直面しており、一般会計からの支援には期待できなくなっている。

このように厳しい経営状況のもと交通事業に課せられた責務を再認識し、交通事業の発展に向けて、経営改善に取り組んだ。

■ 規制緩和の流れ

平成8（1996）年12月の行政改革委員会規制緩和小委員会において、新規参入に一定の規制をかけていた需給調整規則の廃止が提言され、これを受けて翌9（1997）年3月の閣議で、規制緩和推進計画の再改定がなされた。その要点は、次の2点である。

- ・貸切バス事業及び鉄道事業については、平成11（1999）年度に需給調整規則を廃止する。
- ・乗合バス事業については、生活路線の維持方策の確立を前提に、遅くとも平成13（2001）年度までに需給調整規則を廃止する。

続いて運輸政策審議会でも、平成10（1998）年6月に自動車部会及び鉄道部会からの答申があり、翌11年4月には乗合バス事業に関する答申がなされた。これを受けて、鉄道事業につい

ては平成11年12月に鉄道事業法が改正、貸切バスについては12（2000）年2月に道路運送法が改正され、乗合バスについても14（2002）年2月に改正道路運送法が施行された。道路運送法改正により、バス事業は需給調整規制を前提とする免許制から、輸送の安全確保に関する資格要件をチェックする許可制に移行した。

■ 委員会中間報告

神戸市交通局にとって規制緩和の動きは極めて影響が大きい問題であり、平成9（1997）年7月には交通事業審議会が委員会に対し、「規制緩和の動きと今後の交通事業のあり方について」研究・検討を依頼した。委員会は、同年11月に中間報告をまとめた。その要旨は次のとおりである。

- ・市場主義の流れの中で民間事業者と競争していくには、これまで以上に経営の効率化を進めていく必要がある。
- ・民間事業者の進出により、黒字路線の利益が減少し赤字路線の維持が困難になると考えられる。市バス路線のあり方について公共負担と利用負担の問題を含めて研究する必要がある。
- ・民間事業者との関係では、これまでのようなエリア別すみ分けがなくなることも考えられ、利用者の視点に立ってどのように調整を図っていくかが課題である。
- ・民間事業者との競争に勝ち残るため、これまで以上に企業活動等の情報の公開・提供を進める必要がある。
- ・市営交通事業は、市との連携により地球環境問題などの行政課題の解決と改善に積極的役割を果たすべきである。

■ 新たな経営健全化計画

これまでも経営改善に取り組んできたが、さらに厳しさを増しつつある、経営状況を踏まえ、

経営の効率化を一層効果的、計画的に進めることが必要となった。このため、これまでの具体的な取組項目の見直しを含めて検討を重ねた結果、平成11（1999）年4月、「神戸市交通事業経営健全化計画」を策定した。概要は次のとおりである。

(1) お客様サービスの向上及び乗客誘致策

<バス・地下鉄共通>

- ① 接客マナーの向上
- ② 広報・広聴の充実
(イメージアップの推進)
- ③ スルッとKANSAIへの参入
- ④ イベントの誘致・企画
- ⑤ 料金制度の見直し
- ⑥ 営業活動の強化

<バス事業>

- ① バス路線の見直し
- ② 走行環境の改善
- ③ バリアフリー化の推進
- ④ 環境定期の導入

<地下鉄事業>

- ① 沿線での人口・企業の早期定着
- ② バリアフリー化の推進
- ③ 時差・土休日回数券の導入

(2) 経営効率化及び組織の活性化の推進

<バス・地下鉄共通>

- ① 間接部門の削減
- ② 外注化・OA化の推進
- ③ 勤務条件の見直し
- ④ 希望退職の募集
- ⑤ 職員研修の充実など職員意識の向上
- ⑥ 職員提案制度の充実

<バス事業>

- ① 事務事業の見直し
- ② 組織の見直し
- ③ 嘱託化の推進
- ④ 表彰制度の見直し

<地下鉄事業>

- ① 事務事業の見直し
- ② 組織の見直し
- ③ 嘱託化の推進

(3) 財政基盤の確立

<バス・地下鉄共通>

- ① 付帯事業の展開
- ② 利用者負担の適正化

<バス事業>

- ① 公共助成の拡充
- ② 資産の有効活用

<地下鉄事業>

- ① 公共助成の拡充
- ② 付帯事業の展開



第9章

次代へつなぐ 多様なニーズへの対応と経営改善

第1節

公共交通としての サービス向上

阪神・淡路大震災からの復興が進み、時代はネットワークを活用した利便性が求められるようになってきた。また、平成13（2001）年に米国で同時多発テロが起こり、平成23（2011）年に東日本大震災が発生。その他にも、地震や台風等による風水害が全国各地で頻発しており、自然災害に悩まされる時代となった。交通機関の安全に対する期待は一層高まり、事業者の危機管理に対する取組みの強化が求められるようになった。

1 キャッシュレス時代に向けた ICカードの導入

■ ICカードシステムの導入

ICカードによる交通乗車は、平成13（2001）年に関東圏でJR東日本の「Suica」の取扱いが開始されたのが最初である。平成15（2003）年にはJR西日本の「ICOCA」、平成16（2004）年には阪急電鉄等で「PiTaPa」が導入され、関西圏でも徐々にICカードのエリア拡大が進むなか、神戸市交通局においてもICカードシ

テムの導入を検討していた。

導入するとなれば、地下鉄、バスを含め全機種の更新が必要となり、その更新費用が多額に及ぶため、厳しい経営状況のもと、なかなか導入に踏み切れなかった。

しかし、鉄道ネットワークの充実による利用促進と、乗客の利便性の向上を図るため、ICカード「PiTaPa」、「ICOCA」による乗車が可能となるようなシステムの整備を行い、駅務機器の更新時期にあわせて、平成18（2006）年10月より市営地下鉄においてICカードによる乗車サービスを開始した。

導入したサービスは、スルッとKANSAI協議会加盟事業者での利用及びJR西日本との相互利用を可能とするものである。一枚のICカードで神戸地域はもとより関西圏へと公共交通機関の利用可能エリアが広がった。

市バスについても、地下鉄と同様に車載機の更新時期にあわせて平成20（2008）年9月に同じシステムを導入した。

■ ICカードサービスの変遷

平成18（2006）年10月にICカードシステム「PiTaPa」を、平成19（2007）年9月にIC定期サービス（「PiTaPa定期」）を導入して以来、以下のとおり交通系ICカードサービスの充実に取り組み、利便性向上を図ってきた。

・平成20年9月 市バスにICカードシステム

「PiTaPa」導入

- 市バスでも「PiTaPa」及び「ICOCA」の利用が可能となった。
- ・平成20年10月 敬老優待乗車証IC化運用開始
→市内在住の満70歳以上の高齢者に交付される敬老優待乗車証をIC化した。
- ・平成25年3月 地下鉄にICカード全国相互利用サービス導入
→地下鉄で「Suica」や「PASMO」などの全国相互利用のできる交通系ICカードの利用が可能となった。
- ・平成25年4月 福祉乗車証IC化運用開始
→市内在住の障害のある人などに交付される福祉乗車証をIC化した。
- ・平成26年3月 市バスにIC定期サービス（「PiTaPa定期」）導入
→地下鉄と同様、市バスでもIC定期サービスを導入し、「PiTaPa」での定期利用が可能となった。
- ・平成26年4月 ICカードによる市バス乗車割引制度を新設
→「PiTaPa」や「ICOCA」などを利用し、1乗車目の降車から2乗車目の降車まで60分以内に連続して市バスを乗り継ぐ場合の割引を新設した。割引金額は210円（小児は110円）を上限とし、2乗車目が普通区の場合は無料となるような制度とした。



券面イメージ

■ 「ICOCA定期券」の発売等、さらなる交通系カードサービスの充実

これまで「PiTaPa」を中心に取り組んでいたICカードの普及・促進をより一層進めるため、平成29（2017）年4月15日より「ICOCA」及び「ICOCA定期券」の発売を開始した。

また、それに併せて、他社鉄道連絡IC定期券の発売範囲の拡大、市バス交通系ICカード全国相互利用サービスの開始など、さらなるICカードサービスの充実に努めた。

【参考】平成29年4月15日より新たに開始したICカードサービス

(1) 「ICOCA」及び「ICOCA定期券」の発売

① 「ICOCA」の発売

（発売場所）地下鉄西神・山手線及び海岸線各駅窓口及び定期券発売所

（券種）大人・小児

※小児は定期券発売所のみで発売

② 「ICOCA定期券」の発売

（発売区間）市バス全線及び地下鉄全線（連絡定期券を含む）

（発売箇所）定期券発売所及び各駅自動定期券発行機

※自動定期券発行機は継続定期券のみ発売

（券種）通勤（大人）定期券及び通学（大人・小児）定期券

それぞれ1か月、3か月、6か月。通学定期券については学期定期も発売

(2) 他社鉄道連絡IC定期券の発売範囲拡大

① 「ICOCA定期券」（新規）

地下鉄自線内、市バス自線内

地下鉄－市バス 連絡、市バス－市バス 連絡

地下鉄－阪急 連絡（三宮、三宮花時計前接続）

地下鉄－阪神 連絡（三宮、三宮花時計前接続）

地下鉄－神鉄 連絡（湊川公園接続）

地下鉄－北神 連絡

地下鉄－北神－神鉄 連絡
地下鉄－山陽 連絡（板宿接続）
地下鉄－ポートライナー 連絡
（三宮、三宮花時計前接続）

※市バスには山陽バス共用区も含む

- ② 「PiTaPa定期券」（連絡定期発売範囲拡大）
地下鉄－阪急 連絡（三宮、三宮花時計前接続）
地下鉄－阪神 連絡（三宮、三宮花時計前接続）
地下鉄－神鉄 連絡（湊川公園接続）
地下鉄－山陽 連絡（板宿接続）

(3) **市バスの交通系ICカード全国相互利用の開始**

市バスで「Suica」や「PASMO」などの全国相互利用のできる交通系ICカードの利用が可能となった。

2 乗客の安全・安心に対する取組み

■ 新型インフルエンザ対策実施

平成21（2009）年4月末より、メキシコをはじめ海外で、新型の豚インフルエンザ（A/H1N1）の流行が始まり、メキシコ、アメリカで多数の死者が発生した。4月25日にWHOがヒトへの新しいインフルエンザの感染が確認されている段階である「フェーズ3」を宣言（4月27日フェーズ4、4月29日にフェーズ5へ引上げ）し、26日に「神戸市保健所健康危機管理連絡会議」を神戸市で開催、28日には神戸市新型インフルエンザ対策本部を神戸市で設置した。

その後も海外での感染は拡大し、5月16日には神戸市で国内第1号の新型インフルエンザ患者が報告され、神戸まつりの中止や市内学校園の休校措置などがとられた。

神戸市交通局では、新型インフルエンザの発生を受け、平成20（2008）年に策定した「神戸

市新型インフルエンザ対策実施計画」に基づく対策を実行した。具体的には、4月28日に交通局新型インフルエンザ対策本部員会議を設置し、公共交通機関の事業者は社会機能維持のため、できる限り運行を続けることが基本という原則にしたがい、職員に対してはマスクの着用、手洗いやうがい励行の指示、点呼時の入念な健康状態のチェックを行うなど感染予防策の徹底を図り、運行にかかわる乗務員等の健康管理に万全を期した。

同時に、お客様に対して、マスクの着用や不要不急の外出を控えること、うがい・手洗い及び咳エチケットの励行を駅構内での掲示や市バス・地下鉄の車内放送で呼びかけるなど、できる限りの対策を図った。

そのほかにも、資材の備蓄及び配備、外郭団体や営業所委託事業者に対する情報提供及び連携した対応、発熱相談センターへの応援出務なども行い、的確な初動対応を行った。

その後感染は次第に終息へ向かい、5月28日、矢田市長より「ひとまず安心」宣言が発表された。交通局では同日以降、順次車内アナウンスやポスター掲示等を取り止めた。情報集積、感染予防対策の指揮にあたってきた交通局新型インフルエンザ対策本部員会議の開催回数は、5月28日までに11回に及んだ。

平成21年10月、「神戸市交通局新型インフルエンザ対策行動計画」が策定され、新型インフルエンザ発生時の来客や職員に対する感染防止策や車両・施設の取扱い、職員への感染が拡大した際の欠勤率に応じた人員確保・運行計画が定められた。

平成23（2011）年9月、国において、より病原性の高い新型インフルエンザが発生しまん延する場合に備えるため、「新型インフルエンザ対策行動計画」が改定された。また、神戸市もこれにあわせて平成24（2012）年2月、「神戸市新型インフルエンザ対策実施計画」を改定した。

このような国計画・市計画の改定を受け、神戸市交通局においても、平成21年10月に策定した「神戸市交通局新型インフルエンザ対策行動計画」を改定した。

改定後の計画では、新型インフルエンザは発生時期や毒性を予測するのは困難で、取るべき対策も不確定要素が大きいと、実際の新型インフルエンザ発生時には、計画に定める対策の中から感染の状況に応じて選択実施するよう見直した。

■ 運輸安全マネジメントに関する取組み

平成17（2005）年4月のJR福知山線脱線事故等、当時の運輸分野における事故発生状況等を受けて、国土交通省は運輸事業者における輸送の安全確保の取組みの強化を図るため、道路運送法及び鉄道事業法を改正することにより、自動車事業、高速鉄道事業ともに、全職員が一丸となって運輸安全マネジメントを推進し、輸送の安全性の向上に努めることとされた。

神戸市交通局では、国土交通省の運輸安全マネジメントに基づき、平成18（2006）年10月に自動車事業、高速鉄道事業両部門において、安全管理規程を制定するとともに、「安全統括管理者」を選任し、輸送の安全に関する基本方針、重点目標、重点施策及び実施計画の策定を行い、安全管理体制の強化に取り組んでいる。

また、両事業とも安全管理規程や関連施策等の全職員への周知、内部監査の実施とその結果に基づく改善、乗客への啓発活動、ヒヤリ・ハットなどの「事故の芽」情報の収集と活用、取組状況のホームページでの公表（安全報告書）など、PDCAサイクルに沿った運輸安全マネジメントを行っている。

さらに、安全方針・目標・計画等を策定するとともに、経営管理部門と現場部門とのコミュニケーションを図る必要がある。このため、高速鉄道事業では安全管理推進委員会（月1回）・

安全対策室会議（月1回）を設置し、自動車事業では市バス安全管理推進委員会（年4回以上）、安全対策会議（月1回）を設置している。

このほか、神戸市交通局内に監査室を設置して内部監査を実施するなど、さらなる事故等の未然防止に取り組んでいる。

これらの運輸安全マネジメントの取組状況に関して、平成19（2007）年から、毎年1回（平成25（2013）・27（2015）～29（2017）年度は実施延長）、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室により、運輸安全マネジメント評価が行われている。

【地下鉄の具体的な取組み】

- ①安全管理規程や重点目標・重点施策・実施計画の見直しと周知（2月～4月）
- ②安全対策室会議（毎月）で地下鉄全部署の安全情報を共有、事故防止対策、再発防止策、取組みの進捗状況等を報告、審議
- ③安全管理推進委員会（毎月）と見直し会議（4月）を開催
- ④運輸安全マネジメント内部監査の実施（3月）と指摘事項の改善
- ⑤関西鉄道協会主催の運輸安全マネジメント研修に参加、外部講師による高速鉄道部ヒューマンエラー防止研修・神戸市交通局安全講演会（年各1回）を実施
- ⑥局長や安全統括管理者の現地視察、安全統括管理者の巡視点検（年4回）、所属長等による各駅巡視（毎月）、他の事業者等との合同訓練を実施
- ⑦お客様への啓発等のため、ティッシュ配布（年4回）、ポスター掲出、アンケート（年1回）の実施、ホームページ（随時）によるお知らせ
- ⑧現場職員の定期教育訓練で各種実地訓練や机上研修を実施、アンケートにより「事故の芽」情報や安全に関する意見を集約

- ⑨高速運輸連絡会議、班長会議等でお客様からの苦情・要望及び安全対策室会議での報告事項等を毎月現場職員へフィードバック、報告書月報（事故、トラブル等）を現場の職場へ配付

【市バスの具体的な取組み】

- ①安全管理推進委員会（年4回）と見直し会議（年1回・3月）を開催
- ②安全対策会議で安全情報を共有、事故防止対策、取組みの進捗状況等を報告（毎月）
- ③局長や安全統括管理者の現地視察、安全統括管理者の巡視点検
- ④事故防止研究会の開催（事故原因やヒヤリ・ハット情報の分析）
- ⑤運輸安全マネジメント内部監査の実施（2・3月）と指摘事項の改善
- ⑥安全運転強化月間の取組み（平成14（2002）年の死亡事故を教訓に毎年8月20日から9月19日の間実施）
- ⑦厳正な点呼の実施（運転者の健康状態の把握と検知器によるアルコールチェック）
- ⑧管理職立番、添乗調査の実施（年4回実施）
- ⑨乗務員研修の実施（全乗務員対象、3年に一度適性診断を受診、平成28（2016）年度から新たなメニューで実施）
- ⑩ドライブレコーダーの導入（平成24（2012）年度全車両に装備）
- ⑪安全だよりの発行
- ⑫神戸市交通局安全講演会（年1回）に参加

3 乗客に親しまれる バス・地下鉄を目指して

■市営交通友の会

市営交通の日と定めた平成11（1999）年8月1日に、「神戸の市バス・地下鉄を愛し、その

発展を願う方々にご参加いただき、市営交通への理解を深めていただくとともに、会員相互の交流と親睦を図ること」を目的に市営交通友の会を設立した。

会員向けのイベントや、神戸市交通局のお仕事内容などの情報を掲載している会報紙を発行している（平成29（2017）年7月末現在で39号）。

また、地下鉄の車両を製造している川崎重工業株式会社 兵庫工場の見学会など、会員限定のイベントを実施している。過去には会員数が約1,500名を超える時期があったが、現在の会員数（18期：平成29年8月1日～平成30（2018）年7月31日）は約200名となっている。令和元（2019）年8月1日に設立20年目となる。

■イメージキャラクター 「ゆうちゃん・ばっしーくん」

「ばっしーくん」は平成12（2000）年4月に、市バスのイメージキャラクターとして認定された。市営地下鉄西神・山手線の愛称“みどりのUライン”などから命名された「ゆうちゃん」は、平成13（2001）年7月に市営地下鉄のイメージキャラクターに認定された。各種のイベントなどで活躍している。

《プロフィール》

名前：ばっしー君

所属：神戸市交通局営業推進課

お仕事：市バスのイメージキャラクター

各種イベントでのPR活動

性格・趣味など：男の子、やんちゃでおちゃめ。趣味はいろいろなお友達と遊ぶこと。

自己PR：平成9（1997）年9月に、市バス走行環境改善キャンペーンのイメージキャラクターとしてデビューしました。



みんなへのひとこと：

『これからも僕（市バス）に乗ってね！』

《プロフィール》

名前：ゆうちゃん

所属：神戸市交通局営業推進課

お仕事：市営地下鉄イメージキャラクター

市営地下鉄のイメージアップを図り、お客様に親しみをもってご利用いただくこと

性格・趣味など：男の子、恥ずかしがりや(時々表に出て遊びます)。

趣味はどうくつ探検。

自己PR：平成13年7月に、市営地下鉄のイメージアップキャラクターとして、地下鉄海岸線開業と共にデビューしました。

みんなへのひとこと：

『恥ずかしがりやだから、会いに来てね！』



◆近年の主な実績

(1) 交渉人 真下正義

(本広克行監督 平成16(2004)年撮影、平成17(2005)年公開)

大ヒット作「踊る大捜査線」のスピノフ作品として製作。最新型の地下鉄車両クモハE4-6000が、ハッカーの遠隔操作により首都圏の地下鉄網を縦横無尽に暴走するというストーリーで、神戸市交通局では2週間にわたり地下鉄が登場する各シーンの撮影を行った。

また、地下鉄を舞台とした作品であり、現役の地下鉄関係者として各種専門機器・専門用語の使い方・使われるタイミングや指令室での動き等を指導するため、神戸市交通局から東京のスタジオへ職員を派遣するなど、様々な面で協力を行った。

撮影場所：西神・山手線（本線、上沢駅、県庁前駅、三宮駅）、海岸線（御崎公園駅、御崎車両基地）

(2) 紙の月

(吉田大八監督 平成25(2013)年撮影、平成26(2014)年公開)

直木賞作家・角田光代氏が第25回柴田錬三郎賞を受賞した原作小説の映画化。主人公が年下の青年と心を通わせるシーンや電車を待つシーンなどで、朝・夕ラッシュ時間帯や早朝・深夜に西神・山手線や名谷車両基地を使用して撮影された。神戸市営地下鉄のほかにも、そごう西神店や旧居留地、神戸市役所1号館など市内各所で撮影が行われている。

撮影場所：西神・山手線（本線、長田駅、県庁前駅、西神中央駅、名谷車両基地）

(3) その他主な協力案件

◆映画

「GO」(行定 勲監督 平成13(2001)年撮影、公開)

4 地域とともに発展をめざす取組み

■映画撮影への協力

神戸市交通局では、映画やドラマ、各種出版物など多くの媒体で、バスや地下鉄の車両などを利用した取材・撮影の申し込みがあったときは積極的に協力をしている。平成12(2000)年に神戸フィルムオフィスが設立された後は、フィルムオフィスを通じての依頼が増え、神戸市交通局の良いアピールの機会となっている。

撮影場所：上沢駅

「Run 2U」(カン・ジョンス監督 平成13年撮影、平成15(2003)年公開)

撮影場所：新神戸駅

「ゴジラ FINAL WARS」(北村龍平監督 平成16(2004)年撮影、公開)

撮影場所：御崎車両基地

「ふたたび swing me again」(塩屋 俊監督 平成21(2009)年撮影、平成22(2010)年公開)

撮影場所：脇の浜住宅西停留所、東遊園地前停留所

「少年H」(降旗康男監督 平成24(2012)年撮影、平成25(2013)年公開)

撮影場所：名谷車両基地(市電庫)

◆ドラマ

「アイム ホーム 遥かなる家路」(平成16年撮影、公開 放送局：NHK)

撮影場所：大倉山駅

「蹴鞠師」(平成18(2006)年撮影、公開 放送局：関西テレビ)

撮影場所：新神戸駅

■ノエビアスタジアム神戸 利用促進事業

ノエビアスタジアム神戸へのアクセス手段として、地下鉄海岸線の利便性はきわめて高い。このため、地下鉄海岸線の利用者増に繋がるノエビアスタジアム神戸の活用のため、「ノエビアスタジアム利用促進事業」を平成24(2012)年度から実施している。同スタジアムの施設使用料の減額や一定の広報協力を神戸市交通局と神戸ウイングスタジアム株式会社で行うことにより、スタジアムの利用促進と地下鉄海岸線の乗客増を図っている。

天然芝部分を使用できない制約があるなか、神戸市交通局と神戸ウイングスタジアム株式会社が連携し、以下のとおり様々なイベントを実

施した。

◆実績

平成25年10月6日(日) ウイングフード祭り
(集客：約1,000人) ※演歌祭りと同時開催。

平成25年11月4日(月・祝) リレーマラソン
(集客：約100人)

平成25年12月21日(土) リレーマラソン
(集客：約400人)

平成26年3月21日(金・祝)
中央卸売市場即売会(集客：約7,000人)
※ウイング健康フェスタと同時開催

平成26年6月15日(日)
W杯パブリックビューイング
(VS.コートジボワール)
(集客実績：約12,000名)

平成26年7月21日(月・祝) リレーマラソン
(集客実績：約700人)

平成26年9月15日(月・祝) リレーマラソン
(集客実績：約650人)

平成26年11月8日(土) リレーマラソン
(集客実績：約450人)

平成26年12月20日(土) リレーマラソン
(集客実績：約550人)

平成27年1月17日(土)
阪神・淡路大震災20年1.17チャリティーマッチ
(集客実績：約24,000人)

平成27年1月18日(日)
出張！なんでも鑑定団 in 神戸
(集客実績：約10,000人)

平成28年7月16日(土) マラソンレース
(集客実績：約700人)

平成28年9月11日(日) マラソンレース
(集客実績：約600人)

平成28年11月27日(日) マラソンレース
(集客実績：約400人)

平成28年8月9～21日 ご当地グルメ合戦
(集客実績：約6,660人)

- 平成28年10月23日（日）
第2回ウイング歌謡ショー
（集客実績：約4,000人）
- 平成29年5月14日（日） マラソンレース
（集客実績：約450人）
- 平成29年7月17日（月・祝） マラソンレース
（集客実績：約720人）
- 平成29年9月10日（日） マラソンレース
（集客実績：約380人）
- 平成29年11月5日（日） マラソンレース
（集客実績：約390人）
- 平成29年5月6日（土） 第9回ウイング寄席
（集客実績：約4,000人）
- 平成29年6月18日（日） 全国地酒試飲大会
（集客実績：約1,680人）
- 平成29年10月9日（月・祝）
第3回ウイング歌謡ショー
（集客実績：約8,000人）
- 平成29年10月15日（日）
ウイングスポーツチャレンジパーク
（集客実績：約3,000人）

5 乗車券メニューの拡充

■エコファミリー・ エコショッピング制度

都市部での渋滞を緩和して市バス運行の定時性を改善するとともに、地球環境への負荷の軽減を図るため、マイカー利用から公共交通への転換を図る動機付けの施策として、土、日、祝日とお盆休み（平成22（2010）年度からは夏休みに拡充）・年末年始に、大人1人につき小学生以下2人まで市バス・地下鉄に無料で乗車できる「エコファミリー制度」を平成17（2005）年10月から本格導入している。この制度は、他都市にはほとんど例を見ない取組みであり、平

成15（2003）年10月からの社会実験を経て、本格実施をしたものである。社会実験の期間も含めて、平成28（2016）年度末までの利用者は約1,437万人となっている。

一方、市バス・地下鉄を利用して、提携店や施設での催し等に出かけた方に割引などのサービスを提供する「エコショッピング制度」についても、平成17年度から実施しており、平成28年度末までに約5万5千人にご利用いただいている。

■KANSAI ONE PASS

関西への訪日外国人旅行者の受入れ環境整備の一環として、訪日外国人旅行者向けに販売されているJR西日本の「ICOCA」をベースとしたチャージ式交通ICカード。平成28（2016）年4月からの試験販売を経て、平成29（2017）年度は1枚2,000円（デポジット500円）で本格実施された。

西日本旅客鉄道、阪神電気鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、大阪市交通局、京都市交通局、神戸市交通局の関西の鉄道9社局、関西経済連合会及び関西国際観光推進本部が参画し、関西空港駅及び京阪神の各社局主要駅を中心に19か所で販売されており、神戸市交通局では、三宮駅の市バス・地下鉄お客様サービスコーナーで販売している。

訪日外国人旅行者の回遊性の向上、消費意欲の喚起、及び観光情報の発信強化を図ることを目的としており、「ICOCA」エリアや「PiTaPa」エリアなど、「ICOCA」利用可能エリアの鉄道・バスを1枚のカードで周遊できる。

カードを提示すると、関西国際空港内の店舗を含めたショッピング施設や観光スポットで優待特典を受けることができる。

カード販売時に、関西広域の鉄道路線マップ付き利用ガイドを配付しており、利用ガイドには、専用のモバイルサイトに誘導する二次元バ

ーコードを掲載している。また、専用モバイルサイト（<http://kansaionepass.com>）ではカードの利用方法、優待特典情報（150か所）及び関西の観光情報（300か所）を紹介している。

専用のモバイルサイト及び鉄道路線マップ付き利用ガイドは、英語、中国語（簡体字、繁体字）、韓国語の4言語に対応している。

■各種企画乗車券の販売

神戸市交通局では地下鉄1日乗車券、市バス・地下鉄1日乗車券などのお得な乗車券をはじめ、ゴールデンウィークフリーチケットや年末年始3dayチケットのような期間限定で利用できる乗車券など、多様な企画乗車券を取り扱っている。特に近隣の交通事業者等と企画・作成している有馬・六甲周遊パスなど、特定施設での優待サービスが付加されている乗車券は、国内外の観光客から好評をいただいている。また、神戸街めぐり1dayクーポンは、三宮を中心とした神戸市内の観光に便利な街遊券が付いており、海外や他府県から訪れる観光客に人気が高い企画乗車券となっている。

6 その他の取組み

■東日本大震災に対する神戸市交通局からの支援

平成23（2011）年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震とそれに伴って発生した津波によって、東北地方の太平洋沿岸部は甚大な被害を受けた。

神戸市は、災害時応援協定を結んでいる仙台市等に、消防関係、医療関係、避難所運営、ボランティア関係等への職員派遣、緊急支援物資の提供、見舞金等の物的支援等を行った。神戸市交通局では、避難所運営、仮設住宅関係、各

種給付金申請受付関係、被害家屋調査等の業務等を行う職員延べ19人を派遣し、応援出務を行った。

■神戸市交通局公済会の解散

神戸市交通局公済会は昭和24（1949）年7月に「社団法人神戸市電公済会」として発足し、市電の廃止を控えた昭和45（1970）年8月には名称を「社団法人神戸市交通局公済会」に変更して、乗車券の販売やバス・地下鉄車両の清掃、駅構内営業といった様々な事業を行っていた。同じく神戸市交通局の外郭団体である神戸交通振興株式会社は、各種受託事業とともに駅ビル経営事業、売店事業やバス運輸事業などを行い、お客様サービスの向上と、神戸市交通事業の経営基盤の安定化を目的とした事業を実施している。

神戸市交通局では利用者減に伴い交通事業の経営状況が非常に厳しい局面を迎え、抜本的な経営改革が必要となっていた。平成15（2003）年に「神戸市交通局新たな経営計画」を策定するなど経営改善に取り組む中で、公済会・交通振興を含めて、お客様サービスの向上の観点、業務内容・採算面から精査を行い、効率化への検討が行われた。

公済会においては、収益事業が事業の大部分を占めており、また、両団体が実施している事業の中には、駅構内営業や駅売店事業、保険代理事業や駐車場事業など同種あるいは類似したものがあつた。

このような状況を踏まえ、公済会と神戸交通振興の類似事業を統合、効率的に事業を展開することで、よりよいサービス提供を図るとともに、経営基盤の強化を図るため、平成16（2004）年4月1日をもって公済会を解散し、事業を交通振興に移管した。

神戸交通振興と神戸市交通局公済会は、それぞれ株式会社と社団法人であるため、法人とし

での位置づけが異なり、法的に合併は不可能であった。そのため形式的には公済会の解散、その実施事業の交通振興への移管という形をとった。公済会の職員は解散日をもって全員解雇となり、4月1日に交通振興で雇用するとともに、公済会で保有の資産は交通振興に引き継がれた。これにより交通振興の営業規模は倍増、社員数は3倍を超える陣容となり、交通振興が神戸市交通局唯一の外郭団体となった。

平成16年4月に、交通振興に移管されたのは以下の11事業である。

- ・市バス及び市営高速鉄道事業の車両・駅舎・営業所清掃
- ・駅掌業務
- ・市バス運行・運転業務
- ・売店業務など高速鉄道駅構内営業事業
- ・コンビニ事業
- ・パーティ事業
- ・広告事業
- ・乗車券事業
- ・駐車場経営事業の一部
- ・自転車駐輪場事業
- ・保険事業の一部

■須磨浦荘の営業終了

所在地 神戸市須磨区須磨浦通2丁目2番40号

構造・規模 鉄骨造 地上2階

敷地 1,395.10㎡

建物 981.44㎡

須磨浦荘は、神戸市交通局共助組合の保養施設として、昭和54（1979）年6月1日に業務を開始した。30人収容の大広間、40人収容の大会議室、20人収容の小会議室、客室5室から構成されていた。須磨浦荘は、須磨海水浴場に面している好立地であることから、夏季には「海の家」としても大いに利用された。

しかし、福利厚生事業の見直しのため平成21（2009）年度に神戸市交通局共助組合が市職員

共助組合に一元化されたことに伴い、平成22（2010）年3月31日をもって営業を終了した。

■消費税率引き上げに伴う市バス・地下鉄料金改定

平成26（2014）年4月に、消費税率が5%から8%へ引き上げられた。

消費税は、消費一般に広く負担を求める税であり、最終的には消費者が負担すべき性格のものであることから、国土交通省から示された処理方針に沿って、税率の改定に合わせて市バス及び地下鉄の料金に消費税率を転嫁する料金改定を実施した。

その結果、普通料金については、市バスの普通区料金を200円から210円に、地下鉄の初乗り料金を200円から210円とした。定期料金については、地下鉄は値上げとした一方、市バス普通区については据え置きとした。

第2節 自動車事業

① 人にやさしいバスへの取組み

■全車両をバリアフリー化

神戸市交通局ではすべての乗客にとって乗降しやすいバスとするため、低床で車いすの方がそのまま乗り降りできるノンステップバスを平成10（1998）年度に試験的に導入した。その結果、以降も継続して導入し、平成12（2000）年に交通バリアフリー法^{*}が施行されたことから、平成13（2001）年度以降は導入するすべての車両を、交通バリアフリー法に適合したノンステップバスまたはワンステップバスとした。

平成17（2005）年度の「神戸市交通バリアフリー基本構想」に係る「公共交通特定事業計画」

バリアフリー適合車両



車いす用スペース



低床で幅広い乗降口

では、平成22（2010）年度末に交通バリアフリー適合車を約80%としていたところ、結果は87%と目標を達成。その後、平成23年度の「神戸市交通バリアフリー基本構想検証等実施報告書」などで、すべての車両を交通バリアフリー適合車とする提言を行い、ノンステップバス等の導入を進めた結果、平成24（2012）年度末に交通バリアフリー法適合車が100%となった。

※「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移転円滑化の促進に関する法律」…高齢者や身体障害者をはじめとするすべての利用者にとって公共交通機関を利用する際の身体の負担を軽減することにより、その移動の利便性及び安全性を向上させることを目的とした法律

■ふるさと納税制度を活用した「ハートフルベンチ」事業の実施

バス停でより快適にバスをお待ちいただけるよう、設置基準を満たしているバス停には上屋やベンチの設置を進めると同時に、老朽化等により修繕が必要な箇所について順次補修を行っている。

ベンチについては、税制上の優遇措置のあるふるさと納税制度を活用した「ハートフルベンチ」事業を実施している。1口5,000円単位で寄付を受け付け、10口50,000円の寄付をいただ

いた場合、ベンチを1基設置するとともに、ご希望によりベンチや神戸市交通局のホームページに寄付者名を掲載している。

上屋については、民間の広告付き上屋事業者と上屋整備に関する契約を締結する等、都心部における景観を統一する観点にも配慮しながらリニューアルを図っている。



ネームプレート
(電話番号は当時のもの)



ハートフルベンチ
(平成28（2016）年当時)

■市バス福祉体験授業

市バスを神戸市内の小学校の校庭などに乗り入れ、小学生（4年生対象）に福祉について学んでいただく「市バス福祉体験授業」を行っている。ノンステップバスの外観や特徴を知ってもらいながら、車いすや高齢者疑似体験装具を使用して、乗車体験や介助体験をしてもらうものである。市バスの運転士や整備に従事している職員が講師を務め、日頃の経験などを基に、小学生に理解しやすく楽しみながら学べるよう、授業内容を工夫している。

さらに、交通事故防止の観点から、運転士か



高齢者体験



車いす体験

ら見た死角の説明など、安全啓発も行っている。
平成11（1999）年度から始めたこの授業は、平成29（2017）年度までの19年間で、のべ217校、約14,260名の児童に利用されている。

2 より利用しやすい乗客サービスの取組み

■市バス乗継割引制度の導入

これまで、路線延長が長い路線の分割、ターミナルへの短絡などバス路線の再編を通して、定時性の向上や効率化を図ってきた。その結果、目的地によっては複数のバスを乗り継いでいただかなければならないケースが生じる。そこで、乗継による運賃の負担感を軽減することにより、利用増進とICカードの利用促進を図るため、平成26（2014）年4月より市バス乗継割引制度を導入した。ICカード利用者を対象に一定時間内に市バス→市バスを乗り継いだ場合、2乗車目以降の運賃を自動的に割引するものである。概要は次のとおり。

(1) 対象カード

PiTaPaカード・敬老ICパス・ICOCA

(2) 適用条件

・制限時間

1乗車目の降車から60分以内の降車まで

・乗継系統制限

設けない

・割引額

一般利用上限210円割引、敬老バス利用は上限110円割引

(3) 実施時期 平成26（2014）年4月1日

(4) その他

ICカードによる実施に伴い、乗継割引専用カードは廃止する。

■バスロケーションシステムの導入

平成28（2016）年2月から5月まで、市バス66系統を走行するバスを用いて実証実験を行った結果、システムの有用性を十分に確認できたことから、平成29（2017）年4月1日より市バス全路線・全車両で新たなバスロケーションシステムのサービスを開始している。システムの概要は次のとおり。

(1) 利用者向けバスロケーションシステム

画面はウェブページ形式で提供され、スマー



利用者向けバスロケーションシステム

トフォンやパソコンから閲覧できる。バス停の名称や系統番号を指定することで、該当するバスが今どこを走行しているか、バス停にあと何分で到着するのかを表示する。

(2) 営業所向け管理システム

各営業所のPCから確認することができ、運行中の車両の位置情報を地図上にバスのアイコンで表示する。系統や行先、車両番号の確認を容易に把握できるようになった。

(3) 無線通信システム

それまで無線を導入していなかった営業所（魚崎・落合・西神）においても、バスロケーションシステムの導入により、その通信機能を利用した無線通信が可能となった。

今後、バスロケーションシステムの機器が持つ通信機能等を活用し、一部の路線において市バス車両にデジタルサイネージを設置するな

ど、利用者・市民へのさらなる情報発信、機能の実証実験を行う予定である。

■ 直行便の運行

これまで、駅のバスターミナルにおいては、朝のラッシュ時に、学生と通勤者等の利用が混在し、長蛇の列をなすなど非常に混雑している状況であった。そのため、平成29（2017）年4月より高校や大学まで直行便の運行を開始した。これにより学生の利便性が向上するとともに、通常便に乗車する学生が減ることで混雑緩和を図ることができ、通勤者の利便性も向上させることができた。その後、平成30（2018）年4月に直行便路線の拡充を行うなど、さらなる利便向上を図っている。

直行便の内容については以下のとおりである。

(1) 平成29（2017）年4月からの実施内容

・53系統

舞子駅前から神戸国際大学附属高校まで。共同運行路線のため、神戸市バス2便、山陽バス2便の合計4便（朝のみ）を運行

・47系統

西神南駅前からいぶき明生支援学校まで。平成29年4月に西区井吹台西町に新たに開校した同校に自力通学する生徒の登下校時間にあわせて1往復運行

・16系統

JR六甲道から神戸国際文化学研究所前まで。神戸大学への通学時間にあわせて2便運行

・75系統

須磨駅前から高倉台南口まで。神戸女子大学への通学時間にあわせて2便運行（平成29年5月29日からは1便）

なお、神戸女子大学の寮が「西須磨小学校前」近くにあり、「西須磨小学校前」で乗り切れない場合があることから1便を通常便の増便に変更



営業所向け管理システム



無線通信システム

(2) 平成30 (2018) 年 4 月からの実施内容

• 2系統・18系統

混雑緩和及び沿線にある高校等の需要に対応するため、登校時間に合わせて、停車するバス停を学生の利用が多いバス停に限定して、三宮から摩耶ケーブル下まで運行(1日3便)
(三宮駅ターミナル前-地下鉄三宮駅前-布引-青谷-神戸高校前-摩耶ケーブル下)
(沿線高校等:神戸龍谷中学校高等学校、松蔭中学校高等学校、神戸海星女子学院、神戸高校)

• 72系統

神戸女子大学の学生の需要に対応するため、下校時間に合わせて、大学構内から須磨駅前までの直行便を運行(1日2便)

• 39系統

神大附属中等教育学校の需要に対応するため、登校時間に合わせて、JR住吉駅から学校までの直行便を運行(1日6便)。

なお、現在阪急御影駅から利用する生徒のため、19系統において深田池から学校までの便を運行していたが、これについても増便(1日2便→6便)

• 16系統

平成29(2017)年度より運行しているJR六甲道から神戸大学への直行便を運行の効率化及び利用者の利便性向上を図るため、運行経路を変更するとともに、大学の協力により大学構内まで延伸する(1日3便、ただし金曜日1便)。

また、阪急六甲からも大学構内への直行便を新たに運行(1日2便、ただし金曜日1便)

3 乗客サービス向上とPR事業

■市バス開業70周年 路線再編成を実施

経営健全化計画の中でも、緊急の課題として、市バス路線の見直しに関し、平成11(1999)年11月に「市バス路線再編成計画」を策定した。この計画では、平成13(2001)年7月の地下鉄海岸線開業時までの間を実施期間として、市バス全79路線のうち、延長1路線、変更6路線、短絡9路線、統廃合2路線、廃止6路線、再編成による増減便17路線の計41路線を見直した。一方、これまで市民からの要望が多かったもののうち、乗客需要の見込める5路線を新設した。

■大学との連携によるPRの取組み

大学との連携事業「大学生が企画する市バス旅企画PR事業」を平成25(2013)年度から実施している。観光学科を有する神戸夙川学院大学並びに観光や社会連携事業に熱心な流通科学大学の学生達に、市バスや地下鉄など公共交通機関の利用促進のための企画を提案いただく取組みである。

平成25年度には、通勤、通学、日常の買い物だけでなく、非日常的な市バス利用の促進を目的として、グルメ、ショッピング、観光などのスポットを市バスで周遊できるコース企画を2大学の学生よりそれぞれ提案していただいた。

神戸夙川学院大学の企画「早春のこうべ、山の手ツアー」と銘打った、岡本梅林公園から白鶴美術館、深田池公園などを回るコースについては、広告ポスターの掲示や、大学のホームページで紹介をする等のPRを実施した。

■ 八社巡り、重要文化財巡り、酒蔵バス、縁結びバスなど、路線バスを活用した乗客へのサービス

平成26（2014）年には、三宮駅から神戸駅周辺に点在する、一宮から八宮の神社を市バスで巡拝する「八社巡り」のPRを展開。神戸市交通局御朱印帳（日本語、英語、中国語版）を発行した。

平成28（2016）年7月には北区の国指定重要文化財を巡る「北区重要文化財めぐり」を、12月には灘の酒蔵を巡る「酒蔵めぐり」などのPR企画を展開。市バスの営業路線を気軽に周遊していただけるようなコースの案内などを行っている。

平成30（2018）年2月からは、市内の縁結びスポットを紹介したPR企画「恋愛パワースポットを市バスでめぐる」を開始。オリジナルデザインの市バス・地下鉄1日乗車券（縁結び切符）も発売している。

■ ボンネットバスの活用

昭和31（1956）年に登場したボンネットバス（こべっこ号）は、昭和47（1972）年に路線バスとしての引退後、様々なイベントで活躍していた。

その後、こべっこ号の老朽化に伴い、平成5（1993）年に中型トラックを改造して後継のボンネットバスとして登場したのがこべっこ2世号。このバスは、すべて手作りで製作されたものである。

当初は、自家用ナンバーで路線営業以外のイベント等で活躍していたが、平成12（2000）年に営業用ナンバーを取得し、臨時の路線営業など多様な活躍ができるようになった。

製造から満12年が経過した平成18（2006）年度には、ディーゼル・エンジンに対する排ガス規制に対応するため、規制をクリアできる圧縮

天然ガス（CNG）エンジンへの改造を行った。

現在は、中央営業所に在籍し、神戸市交通局が主催するイベント等で活躍している。

【最近の活動内容】

平成28年11月26日（土）

ボンネットバスで巡る兵庫区・長田区周遊ツアー

平成28年11月27日（日）

新旧ボンネットバス特別展示会

平成29年5月21日（日）

花バスデザインラッピングバスお披露目

平成29年6月～9月の土曜日（10日間）

ボンネットバスで巡る懐かしのお買い物ツアー

平成29年10月8日（日）

ラジオ関西まつり ～ハーバーボンバー～ など

4 その他の取組み

■ ドライブレコーダーの導入

市バスの安全な運行を推進するため、平成20（2008）年度よりドライブレコーダーの導入を開始し、平成24（2012）年度には委託営業所を含め全営業所で設置を完了した。

前方撮影用、車内撮影用、左側方撮影用と合計3台のカメラ、加速度、ブレーキ、縦G横G情報を計測する各種センサーを設置し、ドライバーの運転したデータ（車速、走行距離、運行時間等）を記録・分析し、グラフ化する機能を搭載している。これにより、車両の走行状況を常時記録し映像や運行データを再現できるようになった。

活用方法として、事故が発生した場合の原因の解析や再発防止に役立てているほか、ヒヤリハット情報の収集及び安全運転教育への活用など、安全に対する取組みを強化することによ

て、一層の安全運行に役立てている。

■ 須磨営業所の統廃合による廃止

須磨営業所は、昭和41（1966）年2月に灘・布引・松原に続く4番目の営業所として須磨電車庫跡地に開設された。昭和46（1971）年3月には市営住宅に併設された全国でも極めてユニークな新事務所が完成した。

平成7（1995）年の阪神・淡路大震災では、管内の須磨区、長田区が甚大な被害を受けた。営業所の運営も大混乱となったが、一日も早い運行の確保に職員一丸となって取り組んだ。

しかし、平成14（2002）年度に策定された「神戸市交通事業 新たな経営計画」の中で、須磨営業所を松原営業所に統合する案が示され、平成17（2005）年3月25日に閉所式が行われた。

営業所閉鎖後の跡地については、民間企業の持つ活力によりこの土地の可能性を最大限に引き出せるよう、平成17年8月に企業提案競技を実施した。

提案募集に対し6社の応募があり、学識経験者や公認会計士等からなる審査委員会で審査が行われた。その結果、食品スーパー事業案が採択され、運営企業に対し20年間の事業用定期借地として貸し付けることとなった。

■ 市バス営業所の管理委託

平成15（2003）年当時、予想を超えた乗客数の減少に加え、平成14（2002）年に実施された国における規制緩和等の動き、さらには本市の財政状況などの要因により、自動車事業が深刻な経営状況に陥ったことから、抜本的な経営改善施策の一つとして市バス営業所の管理委託を行うこととなった。

まず、平成16（2004）年度に有野営業所の運行を神戸交通振興株式会社に委託した。その後、提案競技を行い、平成17（2005）年度から魚崎と松原の2営業所、さらに平成18（2006）年度

からは落合・西神の2営業所の管理委託を実施した。

平成22（2010）年度には、平成21（2009）年度末で契約が終了した有野・魚崎・松原の3営業所について1年契約を延長したうえで、全7営業所のうち落合と西神を加えた5営業所について一括して提案競技を実施した。その後平成25（2013）年5月に阪急バス株式会社に路線移譲を行った有野営業所を除く4営業所について、平成28（2016）年度に提案競技を実施、管理委託を行っている。

さらに、自動車事業の経営健全化を推進するため、平成30（2018）年度には、中央営業所が担当している2系統の一部委託を実施した。受託事業者の施設の一部を活用して新たに中央南営業所を開設し、市バスの特定路線の一部委託という新たな手法による管理委託を開始した。

■ 市バス路線移譲

(1) 登山バス

平成14（2002）年に実施された国における規制緩和後の自由競争のもと、最小の経費でサービス提供を継続するため、バス事業者にはより弾力的な対応が求められた。こうした状況を踏まえ、先述の「神戸市交通事業 新たな経営計画」に基づき、コスト削減の一環として、当時、民間バス事業者2社と協調運行していた登山バスを、平成16（2004）年4月、民間事業者に移譲した。

【移譲路線】

系統	運行区間
26	摩耶ロープウェー山上駅－六甲山牧場－丁字ケ辻－記念碑台－六甲ケーブル山上駅
39	阪急六甲－丁字ケ辻－記念碑台－六甲ケーブル山上駅
40	阪急六甲－丁字ケ辻－六甲山牧場－摩耶ロープウェー山上駅

(2) 西神地域5路線

西神地域のニュータウン外の路線については、赤字幅が大きく、委託による効果だけでは、十分な収支改善効果が得られないと判断した。これらの路線の多くが、既に民間事業者と共同運行していたこともあり、平成17（2005）年4月より路線を移譲することとした。

西神地域の5路線の移譲は、西神営業所と連携をとりつつ運行されることが望ましい。このため提案競技において、対象路線の運行を条件として付したうえで、西神営業所を受託した民間事業者に路線移譲を行った。

【移譲路線】

系統	運行区間
12	大久保駅前－上岩岡－田井－西神中央駅前／五百蔵
13	明石駅前－榎谷－西神中央駅前－寺谷／友清
14	明石駅前－伊川谷連絡所－伊川谷駅－名谷駅前
20	西神中央駅前－桜が丘・秋葉台－押部谷（栄）
57	学園都市駅前－伊川谷駅－神戸学院大学

(3) 有野等9路線

有野営業所等9路線については、たいへん厳しい経営状況が続いていた。多数の市バス路線を有する市街地等とは異なり、ほかの路線との一体運営による効率化が難しいことなどから、さらなる効率化による路線の維持は困難であった。

そのため、当該地域にバス路線を有する民間事業者が既存路線と一体的な路線の運営を行うことなどにより、一層の効率的な路線の運営が期待できると判断し、平成25（2013）年5月に、民間事業者2社に有野営業所等9路線を移譲した。

【移譲路線】

系統	運行区間
60	岡場駅－東有野台
61	神戸駅南口－鈴蘭台
62	有馬中学校前－五社駅－岡場駅－藤原台北町－岡場駅－五社駅－有馬中学校前
63	五社駅前－有野台－五社駅前
67	岡場駅－藤原台南町－岡場駅
68	岡場駅－北神星和台
69	岡場駅－フルーツパーク
150	神戸駅前－しあわせの村－西鈴蘭台駅前
158	谷上駅－しあわせの村

■ 評価委員会の取組み

神戸市交通局は、危機的な財政状況を抜本的に改善するため、平成16（2004）年9月に神戸市交通事業の経営改革プラン「レポリューション2004」を策定したが、その中心施策の一つに「市バス営業所の管理の委託」があった。当該施策の実施の過程において、受託事業者の事業運営を安全・安定運行、サービス水準などの観点から検証、評価するため、平成17（2005）年10月に「市バス営業所管理の受委託に関する評価委員会」が設置された。

受託事業者の実績の評価は、神戸市交通局が当然第一義的に行う立場にあるものの、外部の第三者による評価も併せて行うことが不可欠だと考えられたからである。

この委員会による評価のまとめが平成19（2007）年11月に公表された。同月に神戸市交通事業管理者に行われた報告の中で管理の受委託に関する評価について「一時的なものに終わらせず、恒常的なものとし、絶えず改善・改良を重ねていくことが必要」とされている。

報告を受けた神戸市交通局は、「神戸市バス営業所管理の受委託に関する評価委員会」を常

設の機関として位置付けることとし、制度的に定着をみることとなった。

第3節 高速鉄道事業

1 安全な地下鉄を目指して

■ 列車非常停止装置の導入

他都市及び神戸市営地下鉄において、ホームからの転落事故が相次いでいた。軌道上への転落事故対策については、既にいろいろな方策が進められてきているが、バリアフリー化に関する研究、取組みが進む中で、可動式ホーム柵（ホームドア）等の設置が最も効果が高いと考えられている。

しかし、たいへん厳しい経営状況が続く中で、ただちに全駅に設置することは困難である。このため、当面の転落防止策として、平成13(2001)年の国通達「プラットホームからの転落事故に

対する安全対策について」に基づき、列車非常停止装置（非常停止押しボタン）を順次全駅に設置した。

西神・山手線各駅における非常停止押しボタンの設置は、平成14（2002）年度に着手、平成22（2010）年12月には全16駅での設置が完了した。

なお、海岸線は、運行本数が1時間当たり10本と少ないため通達による整備を要する路線には該当しないが、開業当初より全駅に非常停止押しボタンを設置している。

非常停止押しボタンが押されると自動的に列車を停止させる仕組みであるが、運転指令所から操作することも可能となっている。



列車非常停止装置

列車非常停止装置設置駅（平成30（2018）年4月現在）

西神・山手線	西神中央	西神南	伊川谷	学園都市	総合運動公園	名谷
合計 80 (84か所)	7	4	4	4	4（8）	8
	妙法寺	板宿	新長田	長田	上沢	湊川公園
	4	4	4	6	4	4
	大倉山	県庁前	三宮	新神戸		
	4	6	6	7		
海岸線	新長田	駒ヶ林	苅藻	御崎公園	和田岬	中央市場前
合計 41か所	4	4	4	7	3	4
	ハーバーランド	みなと元町	旧居留地・大丸前	三宮・花時計前		
	4	3	4	4		

※（ ）内は、係員用を含んだ数

■ ホームドアの設置

近年、鉄道駅のプラットホームにおける視覚障害のある人等の転落事故や列車との接触事故に対する予防対策として、全国的にホームドアの設置が進められている。

市営地下鉄においては、プラットホームからの転落が毎年10数件発生している。プラットホームからの転落対策として、ホーム縁端を警告するための内方線付き点状ブロックや列車非常停止装置等の設置などを実施しているが、プラットホームからの転落の抜本的な対策としては、可動式ホーム柵（ホームドア）の設置が最も効果が高いと考えられる。

国土交通省が平成28（2016）年12月に示した「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間取りまとめでは、利用者が10万人以上の駅については、原則として令和2（2020）年までに可動式ホーム柵の設置が求められている。まず、この要件に該当する西神・山手線三宮駅において、可動式ホーム柵を設置し平成30（2018）年3月3日に稼動した。

今後も、車両更新と関連するATO等地上設備の更新と併せて実施する予定である。令和4（2022）年度末には車両更新が完了し、令和5（2023）年度には西神・山手線全駅にホームドアを設置する方針である。



三宮駅ホームドア設置状況

■ 震災の日の早朝臨時便の運行

阪神・淡路大震災の発生から20年目となる平成27（2015）年1月17日土曜日の早朝、多くの市民が追悼行事に参加できるよう、西神・山手線で臨時列車を運行した。神戸市交通局では初の取組みであった。

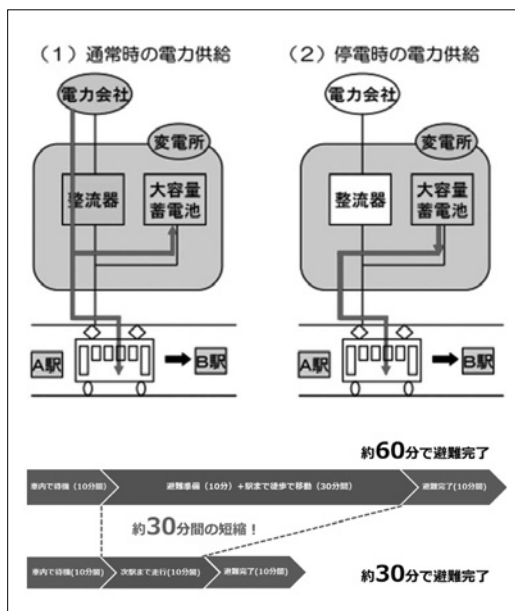
三宮東遊園地で毎年開催される追悼行事では、竹灯籠を並べるなどして多くの市民が集まり、震災が発生した午前5時46分に黙祷が捧げられる。西神・山手線の通常ダイヤでは、始発電車の三宮駅到着が午前5時53分のため黙祷に間に合わず、ほかに並行して走る鉄道もない。

このため、通常ダイヤの始発より1時間10分早い、西神中央駅を午前4時13分に出発、三宮駅に午前4時43分に到着する臨時列車（6両編成・各駅停車）を1本運行し、約900人に利用いただいた。

■ 災害対策の取組み

(1) 海岸線大容量蓄電池整備事業

大規模地震の発生に伴い電力会社が広域停電した場合、走行中の列車は駅到着前に停止し、





火災発生時の様子



初期消火訓練

乗客にはトンネル内を歩いて最寄駅まで避難していただくことになる。海岸線の場合は、地震後の津波の到達により4駅(和田岬・中央市場・ハーバーランド・みなと元町)での浸水が想定されており、一刻も早く駅間より脱出する必要がある。そのため、停電時でも列車が非常走行できるよう、列車走行用電力を供給する大容量蓄電池の整備を行い、平成29(2017)年12月に運用を開始した。

この大容量蓄電池の整備により、今までは避難完了までに約60分程度かかると想定していた避難時間を約30分短縮できた。また、トンネル内の徒歩移動が不要となり、より安全に避難誘導できるようになった。

(2) 火災発生時の初期対応の検証

平成29(2017)年7月30日(日)早朝、西神・山手線 県庁前駅において、改札階とプラットフォームとを連絡しているエスカレーターから白煙が上がった。駅係員が初期消火を行ったが鎮火せず、煙の勢いが増してきたため、消防、警察に通報。駅構内すべての利用者等の避難誘導を行った後、駅を一時的に閉鎖、さらに県庁前駅を含む大倉山駅-新神戸駅間の列車の運行を一時休止した。

負傷や健康被害などの影響はなかったが、駅の閉鎖は阪神・淡路大震災以来の出来事である。この火災を受け、すべての駅係員を対象に、「火

災発生時の初期対応」をテーマとして、県庁前駅で発生した火災の様子を記録した防犯カメラ映像を用いて検証を行うとともに、消防設備(防災装置、消化栓や消火器)の取扱い訓練を実施するなど、火災予防と適切な初期対応の徹底に努めることとなった。

2 人にやさしいサービスを目指して

■ 女性専用車両の導入

神戸市営地下鉄では、女性を標的とした迷惑行為等を未然に防止する観点から、様々な調査・検討を経て、平成14(2002)年12月16日より、女性専用車両を導入した。これは、女性を対象とした痴漢、盗撮、男性酔客等による嫌がらせなどの迷惑行為が、現実としてなくならないことを踏まえ、女性を保護するという観点で導入に至ったものである。



痴漢行為については、朝夕ラッシュ時以外にも発生していることから、西神・山手線及び海岸線とも4号車を、平日休日にかかわらず、終日(始発から終発まで)、女性専用車両の取扱いとした。ただし、イベント開催時や緊急時に

はお客様の安全確保などの見地から、女性専用車両を解除する場合があります。

導入当初は、身体の不自由な方と介助者のどちらかが男性の場合、女性専用車に乗車できるのか等の混乱もあった。

しかし、近畿管区行政評価局が近畿運輸局に対し、『障害を有する男性及び男性介助者等の「女性専用車両」等に起因する身体的・精神的な負担軽減を図るため、必要な対応を行うこと』とあっせんしたことを受け、平成29（2017）年4月1日からは身体の不自由な方や、男性の介助者、及び小学6年生以下の男児にも、より安心して市営地下鉄をご利用いただけるよう、女性専用車両の案内の内容を変更した。

■西神・山手線で平日最終電車の延長を含むダイヤ改正の実施

平成18（2006）年12月1日（金）より、市民・利用者のニーズにこたえるため、西神・山手線のダイヤ改正を実施した。

主な改正内容としては

- ・平日の最終列車を32分繰り下げ、最終電車前に東西行各2本を増便。
- ・また、土休日の谷上駅発最終列車を4分繰り下げた。これにより他鉄道から乗り換える旅客の利便の向上を図った。
- ・平日の朝6時台の西神中央駅発新神戸方面行を5本から7本へ増便し、混雑緩和を図った。
- ・平日、朝夕ラッシュ時前後、土・休日の9時台の便数を増やし、混雑緩和を図った。
- ・昼間の停車時間に余裕を持たせ、高齢者や障害者の乗降に配慮した。具体的には、三宮駅等主要駅での停車時間を5秒～10秒延長した。

■地下鉄海岸線／「1キロきっぷ」実験

短い区間でも気軽にご利用いただける地下鉄海岸線をめざして、1 km 以下のひと駅間の大

人料金210円を110円に割引（小児・敬老は110円を60円に割引）する地下鉄海岸線「1キロきっぷ」の実証実験を行った。

実績は、前年の同時期との比較では52人（715人 ⇒767

人）、7.3%の増加にとどまった。また、収支改善のためには（半額の料金であるため）利用者が少なくとも倍以上になり、加えて機器改修費用などの投資の回収も必要となることから、「1キロきっぷ」のような短い区間の優遇案では収支を改善するほどの効果が得られないことが明らかになった。

地下鉄海岸線「1キロきっぷ」の内容は以下のとおりである。

・実施期間

平成26（2014）年7月1日（火）～9月30日（火）

・発売額

大人110円、小児・敬老60円

・対象駅間

地下鉄海岸線の1 km 以下のひと駅

※ハーバーランド駅－中央市場前駅（1.4km）、和田岬駅－御崎公園駅（1.1km）は除く。

■子育て施策との連携

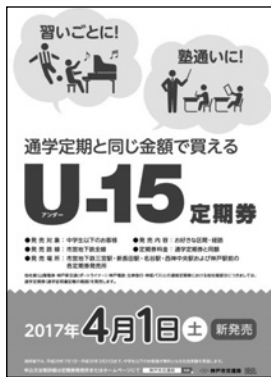
(1) U-15定期券

わが国が本格的な人口減少時代を迎えるなか、神戸市においては、特に若年代・子育て世代の人口定着が大きな課題として浮かび上がってきた。そのため、市は、若者が結婚、出産の希望を神戸で実現し、安心して子育て、教育ができるよう、結婚・妊娠・出産・子育て・教育に切れ目のない支援等に取り組んでいる。

神戸市交通局は市が進める「安心して子育て



て・教育ができる街づくり」への貢献と地下鉄の利用促進を目的として、平成29(2017)年4月1日より「U-15定期券」の発売を開始した。これは、中学生以下を対象に、従来通学目的に限定していた地



下鉄通学定期券の要件をなくし、塾や習い事など、自由な用途・目的に利用できるものである。料金は、大人(中学生)、小児(小学生以下)の通学定期券とそれぞれ同額であり、中学生以下であれば、誰でも購入することが可能である。

(2) 地下鉄海岸線中学生以下無料化社会実験

神戸市では、かねてより課題となっていた市街地西部地域の活性化を図るため、夜間人口・昼間人口・交流人口を増やすという方向性に沿って、様々な取組みを進めてきた。

神戸市交通局は、市街地西部地域への若年世代・子育て世代の人口流入・定着を促進する施策の一環として、平成29(2017)年7月1日、地下鉄海岸線で中学生以下の乗車料金を無料化する社会実験を開始した。

本社会実験では、中学生以下でその確認ができる方を対象に、「海岸線中学生以下フリーパス」(磁気カード)を交付し、このフリーパスを持って地下鉄海岸線全線がいつでも、無料で乗り放題となるようにしている。

・適用区間・時間帯

地下鉄海岸線「三宮・花時計前駅」から「新長田駅」間 終日(始発から終発まで)

・対象者

中学生以下で、



学生証・住民票等、公的機関が発行した書類等によりその確認ができる方

3 便利な情報提供・IT化への対応

■ SNSを活用した情報発信(沿線NAVIほか)

沿線で開催されるイベント等を紹介する情報をタイムリーに発信し、市民のお出かけを促進することによって、市バス・地下鉄の乗客増と沿線地域の活性化を図ることを目的として、ホームページ「沿線NAVI」を平成26(2014)年に立ち上げた。ホームページの中には、おすすめスポットやぶらり回遊ルート、市バスの接近情報が分かるバスロケーションシステム、KOBEM乗継検索などの項目を設け、利便性の高い魅力的なサイトになるよう工夫している。

また、ホームページでは表現し尽くせない、よりきめ細かな旬の情報を写真とともに多くの方にお伝えできるよう、平成27(2015)年にはFacebookにページを開設した。このFacebookページでは、神戸市交通局のお知らせや周辺イベントの情報のほか、SNSならではの「海岸線管区駅長が選んだ百押しメニュー」といった情報も掲載している。さらに、平成30(2018)年には、Instagramも開設しており、フォロワーの方にご満足いただけるコンテンツづくりを目指している。

■ 地下鉄空間内の携帯環境の整備

平成14(2002)年から駅構内で携帯電話が利用できるよう携帯電話設備の設置工事を開始し、平成14年度には海岸線で、平成16(2004)年度には西神・山手線神戸駅から板宿駅までの各駅構内で携帯電話サービスの提供が始まった。

その後、携帯電話の普及とともに駅間のトン

ネル内での携帯電話サービスの需要が高まったことから、平成26年度よりトンネル内での携帯電話設備設置工事を進め、平成27（2015）年4月17日には西神・山手線新神戸駅から上沢駅の区間で、平成28（2016）年3月31日には海岸線全線と西神・山手線上沢駅から学園都市駅の区間で携帯電話サービスの提供が受けられるようになった。

さらに平成28年9月30日に西神・山手線学園都市駅から西神中央駅までの区間での携帯電話サービスの提供が開始されたことで、神戸市営地下鉄全線で携帯電話の利用が可能となっている。

■ デジタルサイネージの設置

デジタルサイネージとは液晶ディスプレイなどに広告や案内情報を表示するもので、従来の看板やポスターを電子化したいわば「電子看板」である。ハードディスクに多数の表示情報を保持することで、多様な映像や動画を展開することができる。

広告媒体としてのデジタルサイネージの利点としては、

- ・動画を表示するとともに音声も出せるため、視聴者の注目度が高まる。
- ・1台の表示機で複数の広告主に対し、時間単位の広告表示枠を提供することができる。
- ・ネットワークを使って表示される広告内容を



西神中央駅 設置イメージ

随時に変更することができる。

- ・ポスターや看板のような印刷物の取替えの手間がかからない。

等があり、昨今の広告媒体の主流となっている。

神戸市交通局においては平成24（2012）年10月から名谷駅・西神中央駅に設置したのをはじめとして、平成26（2014）年10月に学園都市駅、平成27（2015）年11月に西神南駅、平成28（2016）年11月に新神戸駅と順次設置を進めている。

4 乗客に親しんでもらえる 地下鉄を目指して

■ たなばた列車の運行

地下鉄海岸線開業1周年の平成14（2002）年から、毎年7月に運行しており、沿線の保育所・幼稚園の子どもたちに願いごとや夢を書いてもらった短冊や、笹・星を模したたなばた飾りを貼り付けた「おりひめ号」と「ひこぼし号」を西神・山手線及び海岸線で各1編成ずつ運行している。

運行開始の前日には、短冊を作成した保育所・幼稚園の代表の園児に車内の飾り付けをしてもらうなど、地域にも定着してきたイベントで、これまでの16年間で参加した園児は約16,000名にのぼる。

■ 海岸線の乗客増加に向けた取組み

神戸を本拠地とするヴィッセル神戸、INAC神戸、神戸製鋼コベルコスティーラーズ等のトップスポーツチームと連携し、地下鉄を利用された方がお得に試合を観戦できるような企画や、クイズラリーなどのイベントを実施している。

また、近年では、人気アニメ「かいけつゾロリ」や「クレヨンしんちゃん」とタイアップしたスタンプラリーや宝探しなど、ご家族で海岸



西神・山手線開業30周年記念事業



線に乗車いただけるようなイベントを実施している。一方、市街地西部活性化の取組みの一つとして、中央卸売市場やランスタ神戸とタイアップし、ポスター・チラシを駅に設置するなどの広報協力をしている。

さらに、平成29（2017）年6月に中央市場前駅にイオンモール神戸南が開業した際には、店舗のメイン入口につながる連絡通路の整備や、交通系ICカードを活用したポイント制度「グリーンスコア」の運用など、店舗と協力しながら乗客増に努めている。

■西神・山手線開業30周年記念事業の開催

平成19（2007）年3月13日、神戸市営地下鉄は開業から30年を迎えた。これを記念して、西神・山手線において、記念列車「開業30周年記念タイムトレイン」を運行した。この記念列車には、当時の開業記念列車と同じく1000形1101号編成を充当、列車の前面装飾を、30年前の開業記念列車と同じデザインとした。車内では中吊り広告を撤去し、開業してから30年間の、各年の主な出来事と新聞紙面を展示した。

「30周年記念タイムトレイン」は、通常の定期列車の間を走る臨時列車としてダイヤ設定されており、名谷駅2番線での出発式の後、名谷駅10時54分発新神戸行きから夕方16時13分名谷着まで、営業列車として西神中央－新神戸間を3往復半運行した。

■海岸線周年企画（7周年、10周年）

●7周年

平成13（2001）年7月7日に開業した海岸線は、7周年と10周年に記念事業を開催した。

7周年記念事業の際には、ハーバーランド駅構内でのNゲージジオラマ展示や、おりひめ号とひこぼし号が御崎公園駅で出会うイベントを開催した。また、これに合わせて、織姫と彦星に扮したお客様が、天の川の上で金の笹飾りと銀の笹飾りを交換するセレモニーも行った。

また「さんちか」では、ゆうちゃんとおぼしー君が共にパレードを実施し、たくさんの買い物客などに祝っていただいた。

●10周年

10周年記念事業では、記念列車の出発式や「海岸線10周年まつり」、さんちかでの「市地下鉄海岸線10歳お誕生日パレード」を行った。

セレモニーでクス玉割りや花束贈呈などを行ったあと、10周年記念列車（たなばた列車 おりひめ号）が出発し、7月7日から12月31日まで運行した。期間中は「たなばた列車の10周年バージョンヘッドマーク」や10周年ロゴをあしらった「10周年記念ヘッドマーク」を掲出した。

海岸線10周年まつりでは、「復活！ 夢のおもちゃ箱列車で遊ぼう！」と題して、車両ごとに、プラレールやNゲージ展示、運転台見学な



海岸線 7周年記念事業



海岸線10周年記念事業

どを実施するとともに、電車の側面に絵を描いていただいた。また、御崎公園駅から御崎車両基地（海岸線の車庫）までを往復し、列車内から基地を見学できる「御崎車両基地見学列車」を実施したほか、御崎公園駅構内でのミニステージ開催や、神戸市交通局特別販売ブースを設けて記念カードなどを販売した。

5 快適な利用に向けた駅、駅周辺施設や車両等の整備

■新神戸連絡通路のリニューアル

新幹線の神戸駅がリニューアルされたのは平成19（2007）年10月のことだが、昭和60（1985）年の開業以来30年以上が経過した地下鉄新神戸駅は老朽化が目立ってきていた。そこで、「デザイン都市」神戸の玄関口に相応しいものとな



新神戸連絡通路リニューアル状況

るよう、最も効果的な箇所に重点をおいてリニューアル工事を行った。

まず、神戸市が『デザイン都市・神戸』推進のための連携協力に関する協定を結んでいる神戸芸術工科大学に、新神戸駅の現状分析、デザイン案の提案を委託し、学生たちの協力も得ながらデザイン検討を行った。次にコンセプトの作成にあたり、市内外に向けて広く意見募集を行い、応募された意見を採り入れながら検討を進めた。その結果、「山から海へ 神戸らしさの展開」をデザインコンセプトに、連絡通路を大きく3つのゾーンに分け、神戸らしい雰囲気を感じられる内装や照明等のデザインとした。

また、北出入口に大型ディスプレイを設置して、神戸の観光や物産をPRする仕掛けづくりや通路に面した店舗のリニューアルもあわせて行い、平成28（2016）年11月に完成した。

■新型車両の導入

平成30（2018）年度より、従来車両の老朽化に伴う更新のため、西神・山手線では25年ぶりに新型車両が導入される。新型の6000形車両は、平成27（2015）年度に契約発注を行い、平成28（2016）年度に詳細設計を実施した。平成31（2019）年2月16日、西神中央駅10時7分発谷上行の列車として営業運行を開始しており、令和4（2022）年度にかけて、全車両の更新を計画している。

市民・利用者に新型車両への興味や親しみを持ってもらうため、神戸市交通局100周年記念事業の取組みの一つとして「新型車両デザイン総選挙」を実施した。3つのデザイン案の中から、平成28年度の交通フェスティバル会場及びWEBでの一般投票により、採用するデザインを決定した。

6000形車両は安全性向上、バリアフリー対応・快適性向上、省エネ性能向上を重点項目としており、また、ホームドアとの連動対応やワンマン運転に対応が可能な仕様としている。

主な仕様については次のとおりである。

(1) 安全性の向上

- ①連結部全箇所に扉を設置、天井部材の耐溶融滴下材料の使用などにより火災対策を強化している。
- ②機器の運転を監視する装置により、機器故障時等の迅速で的確な対応が可能となった。
- ③戸ばさみ事故防止対策として、乗降扉の戸閉装置に、戸閉力を弱める減圧機能を設け、戸ばさみの際に抜けやすくするとともに、検知能力を向上させている。



落ち着いたカラーリングと丸みを帯びたシンプルな形状を多用した上質な室内を目指した。外観で使用しているグリーン系を室内の座席にも取り入れ、西神・山手線＝グリーンを印象付けている。壁には木目や布目等の柄を使用して、親しみがあり人々が集い会話が生まれるような空間としている。座席表皮には千鳥柄を採用し、神戸らしいモダンなイメージも加わっている。大型袖仕切を採用し、立っているお客様と座っているお客様との干渉を避け、快適にご乗車いただけるよう配慮している。



車内案内表示器

視線を集めやすい乗降口上部に案内モニターを設置し乗換案内や停車駅情報を4か国語でご案内する。



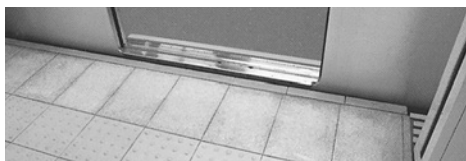
乗降口

戸挟み発生時に扉を閉める力を弱くする減圧機能付きの戸閉装置を採用している。乗降口の扉と床にイエローラインを施すことで、引き込みの防止や乗り降り時の注意を促している。



仕切扉

全面をガラスにし、見通しを良くしている。ガラスには大人・子供の目線高さに衝突防止の柄を入れている。



ホームと車両の床面

乗降がスムーズに行えるよう、車両床面高さを下げ、ホームとの段差を緩和している。



VVVFインバータ制御装置／主電動機

1台の制御装置で誘導電動機4台を一括制御する1C4Mの駆動システムとしており、SiC (Silicon Carbide) を応用した低損失なパワーデバイスを採用することで、装置の小型・軽量化を図るとともに、低損失のフィルタリアクトルも合わせて更なる省エネルギー化を実現する。主電動機は効率的な三相かご形誘導電動機とし省エネルギーを追求している。また、全閉（内扇）形とすることで、塵埃対策と低騒音化を図っている。さらに、軸受を解体せずに交換できるなど、内部構造を最適化することにより保守作業の軽減も図っている。

(2) バリアフリー対応・快適性向上

- ①現在1編成で2両に設置している車いすスペース・ベビーカースペースを拡大。またその他の車両にフリースペースを設置した。
- ②優先座席を現在の1編成あたり36席から56席に増加させた。
- ③車両内に案内表示装置を設置し、放送装置による音声案内だけでなく、文字や画像による情報提供を充実している。また停車駅案内等の多言語表示を行う。(日、英、中、韓、ひらがな)
- ④吊手、縦型手すりを増設した。
- ⑤車両の床面高さを下げ、ホームとの段差を縮小した。
※ホーム基準高さと車両床面高さの差 既存車両70mm、新型車両40mm
- ⑥急速暖房機能による、冬期早朝の暖房能力の向上など空調性能を向上させた。

(3) 省エネ性能の向上

- ①新型機器の導入により、車両の走行に必要な電力を削減した。
- ②照明設備をLED灯とした。

■ 駅ナカビジネスの推移

駅ナカビジネスは、地下鉄の開業当初の駅売店から公衆無線LANサービスまで幅広く駅構内のスペースを活用した事業である。

平成18(2006)年、西神南駅売店を従来の対面式からウォークイン形式にリニューアルしたのをはじめ、平成19(2007)年には、新長田駅と妙法寺駅でコンビニエンスストアの出店を発表、翌年開店した。また、平成20(2008)年、西神・山手線三宮駅に「Uラインスイーツステーション」をオープンした。

店舗ばかりでなく、平成21(2009)年5月にゆうちょ銀行のATMを設置したのに続き、平成23(2011)年3月にはセブン銀行のATMを三宮・花時計前駅に設置、その後新神戸、三宮、

新長田、学園都市、西神中央に順次設置した。

また、4月には名谷駅構内でスイーツ専門常設型ワゴンショップを開設し5月には三宮駅にも拡大した。

利用者の利便性のさらなる向上と神戸市交通局収入増の観点から、平成24(2012)年以降は駅売店の運営事業者を公募で決定する方式に改めた。また、平成25(2013)年3月駅構内公衆無線LANサービスを開始し、平成28(2016)年には地下鉄の地下区域全域で携帯通信サービスを開始した。

平成29(2017)年から新たな事業として宅配ロッカーを西神中央駅と西神南駅に設置するなど、輸送サービスだけでなく、時代の要請にあわせて利用者の利便向上と収益拡大を目指し、駅の空間を有効に活用して幅広いサービスを提供している。

■ 地下鉄海岸線の事後評価 (H18)

国土交通省の指導により、公共事業を実施した場合、その効率性及び実施過程における透明性の一層の向上を図ることを目的として、事業完了(事業採択を行った区間がすべて供用を開始した時点)後5年が経過した時点で事後評価を行うことになっている。地下鉄海岸線は、平成18(2006)年7月に開業5周年を迎えて「事後評価」を実施し、平成19(2007)年3月に事後評価報告を行った。

地下鉄海岸線の整備計画時から事業評価当時までの社会経済情勢の変化として、阪神・淡路大震災による甚大な被害、事業計画時に比して景気の大きな後退、少子高齢化の進展、モータリゼーションのさらなる進展があげられる。このため、費用便益分析によると地下鉄海岸線事業は、事業効率の発現性が比較的低いものであった。しかし、海岸線は、兵庫区・長田区南部地域のインナーシティ活性化対策として整備され、阪神・淡路大震災後は、インナーシティの

復興促進並びにまちづくりの先導的な役割を担っている。今後、インナーシティ活性化のための総合的・長期的な対策が講じられ、活力と魅力の豊かなインナーシティが実現に向かえば、海岸線の事業効率の向上が見られると考えられる。

開業後の実績及び社会経済情勢に基づく需要予測では、開業後20年目（平成32年度）の輸送人員を1日あたり5.3万人と予測している。これを前提とした採算性（収支）を見ると、全線（地下鉄全体）は償却前経常収支の黒字を維持しているものの、累積資金不足解消には長期間を要する。

一方、地下鉄海岸線事業による効果・影響としては、

- ・インナーシティ再生プロジェクトの始動や実現のペースを加速させ、インナーシティの都市環境の改善と活力向上に一定の寄与をしていること
- ・沿線地域の課題であった公共交通サービスの利便性を改善し、生活・企業活動の行動圏を都心（三宮）や副都心（新長田）まで拡大するなど、同地域の交通課題の解消と交通利便性の向上に貢献したこと
- ・沿線プロジェクトの進捗により発生する都市内交通需要に十分対応しており、道路整備や沿線開発による自動車交通量の増加を最小限に食い止め、道路混雑の緩和に一定の役割を果たすとともに、並行する鉄道の車内混雑緩和にも寄与していること
- ・海岸線利用者の66%が西神・山手線やほかの鉄道路線との乗継利用であり、海岸線は、ほかの鉄道と連携してネットワークを形成し、利用者のルート選択の幅を広げ、路線間の役割分担を適正化する上で大いに貢献しており、また、鉄道ネットワークを多重化し、災害時のリダンダンシー（代替性）向上にも大きな役割を果たしていること

と評価された。

今後の改善措置の必要性として、

- ・今後さらに事業効率を高めていくためには、整備中の沿線プロジェクトの着実な推進と、海岸線を軸とした集中的なまちづくりの推進が必要不可欠であること
 - ・さらなる経費節減と乗客増対策が必要であること
 - ・市の強力な支援が必要であること
 - ・市職員の率先した利用等、不断の地道な取組が必要であること
- とされ、高速鉄道事業の経営の健全化を図るためにも、この評価結果に示されたような各方面での海岸線対策をあらためて検討し、講じていく必要があるとされた。

第4節 経営計画

◆ 経営改善に関する取組み （～現在に至るまで）

■ 神戸市交通事業 新たな経営計画 （平成14(2002)～18(2006)年度）

(1) 策定経緯

昭和40年代以降の市街地の発展と急激なモータリゼーションの進展に対応して、神戸市交通局が都市において供給する公共交通サービスの形態は、路面電車からバス、地下鉄へと変遷してきた。そうした時代の要請に応じた交通事業の確立に要した費用を工面するため、神戸市交通局は、第1次・第2次の財政再建計画を策定し、着実に取り組んできた。しかし、モータリゼーションの一層の拡大、バブル経済崩壊以降の不況の長期化・深刻化、週休2日制の定着、少子・超高齢化社会の到来などにより、自動車

事業の乗客数は、震災による影響を除いて平成5（1993）年度より減少傾向に歯止めがかからない状態が続いている。また、高速鉄道事業の乗客数についても、震災までは伸び率が低下しながらも増加していたが、平成8（1996）年度より減少に転じた。

このような状況を踏まえ、平成11（1999）年4月に「神戸市交通事業経営健全化計画」を策定し、着実に取り組んだにもかかわらず、デフレ経済の進行は予想を超えたさらなる乗客減少を招き、健全化計画の目標である平成13（2001）年度の収支均衡を達成することができず、交通事業の経営は危機的な状況に陥った。そこで、事業の再構築を図り、神戸市における公営交通事業としての役割を引き続き果たしていくことを目的として、平成14（2002）年度を初年度とする「新たな経営計画」を策定した。

(2) 計画期間と財政目標

計画期間：平成14～18年度

財政目標：＜自動車事業＞平成18年度 単年度収支均衡を図る。

＜高速鉄道事業＞西神・山手線の早期の単年度収支均衡を達成し、収支の改善を図る。

(3) 主な取り組み

お客様サービスの向上及び乗客誘致対策の強化

- ・市バス定期券の全線共通化
- ・地下鉄ゾーン定期券の範囲拡大
- ・CNGバスの導入
- ・沿線施設との連携（エコショッピング制度）

財務基盤の確立

- ・公共助成の維持
- ・駅構内のコンビニエンスストアの設置など、関連事業の積極的な展開

経営の効率化

- ・退職者不補充と嘱託化の拡大

- ・労働生産性の向上
- ・勤務条件の見直し
- ・給与の削減（全市で実施）
- ・（社）神戸市交通局公済会、神戸交通振興（株）の統合

柔軟でスピーディーな運営

- ・登山バスの民間事業者への移譲
- ・有野営業所の管理委託

■神戸市交通事業の経営改革プラン 《レボリューション2004》 (平成16(2004)～18(2006)年度)

(1) 策定経緯

全国的な公共交通利用者の減少に歯止めがかからず市内の公共輸送機関輸送人員も減少が続くなか、「新たな経営計画」に基づき、お客様重視のサービスの展開や乗客誘致対策の強化に努めたが、計画で見込んでいた乗客数の目標値の達成は困難な状況となり、財政状況の悪化はより一層深刻な事態となっていた。さらに、神戸市の財政が極めて深刻な状況に直面していたうえ、交通事業基金も枯渇するなど資金調達も極めて深刻な状況となっていた。

このような状況の中で、まず公営企業として経営が安定的に継続していけるよう企業体質を改善し、コスト削減を徹底して行うこと、市民本位、顧客重視の立場に立って的確なニーズの把握と迅速な対応に努めること、福祉、環境、まちづくりとの連携という公営交通でしかできない施策の充実を図ること、を基本方針に掲げ、平成16年9月に「神戸市営交通事業の経営改革プラン《レボリューション2004》」を策定した。

(2) 計画期間と財政目標

計画期間：平成16～18年度

財政目標：＜自動車事業＞平成18（2006）年度の単年度収支均衡を図る。

＜高速鉄道事業＞平成18（2006）年

度に海岸線のランニング収支の赤字を全線で解消するとともに、国、一般会計に対し制度改正等の要望を粘り強く行っていく。

(3) 主な取組み

サービス向上、乗客増対策の展開

- ・地下鉄へのICカードシステムの導入
- ・地域密着型バス路線の拡大
- ・地下鉄西神・山手線の増便、最終列車の繰り下げ

資産の活用

- ・駅構内店舗の拡充
- ・資産の売却、流動化

効率的経営の展開

- ・営業所の管理委託の拡大（有野、魚崎、松原、落合、西神）
- ・西神地域での一部路線移譲
- ・海岸線駅業務の委託拡大
- ・地下鉄保守業務の見直し、外注拡大
- ・特殊勤務手当の見直し、市長部局等への配置転換

■ 神戸市営交通ステップ・アップ プラン (平成19(2007)～22(2010)年度)

(1) 策定経緯

「神戸市交通事業の経営改革プラン《レボリューション2004》」では、市営交通の存続を懸けて、職員の大幅な削減も行いながら、管理委託の拡大をはじめ収支構造の転換を図るための抜本的な経営改革に取り組んだその結果、大幅に収支を改善することができた。

一方、本格的な少子高齢社会の到来など、公共交通・公営交通を取り巻く社会経済情勢は変化し続けており、その変化に対応しながら、神戸市営交通に求められている役割に着実にこたえていくための経営計画として、「神戸市営交通ステップ・アップ プラン」を策定した。

(2) 計画期間と財政目標

計画期間：平成19～22年度

財政目標：＜自動車事業＞累積損失の縮小

＜高速鉄道事業＞平成22年度の営業収支の均衡

(3) 主な取組み

時代のニーズに対応したサービスの向上

- ・地下鉄IC定期券サービスの開始、市バスICカードシステムの導入
- ・ノンステップバスの導入推進
- ・地下鉄駅のバリアフリー化の推進

快適な環境の将来への継承

- ・モビリティ・マネジメントの実施
- ・エコドライブの推進

まちのモビリティ・回遊性の向上

- ・利用者ニーズに対応した路線・ダイヤの設定
- ・バス停環境の改善

市営交通の根幹を支える経営基盤の強化

- ・給与構造の見直し、特殊勤務手当の原則廃止
- ・多様な雇用形態の導入（80%水準での新規採用、再任用、派遣）
- ・駅施設等を活用した関連事業の展開

■ 神戸市営交通事業経営計画2015 (平成23(2011)～27(2015)年度)

(1) 策定経緯

これまでの経営計画に基づき経営改善に取り組んできた結果、一定の成果が得られ、交通事業審議会答申で「これからもあらゆる経営改善努力を怠らないならば改善型地方公営企業として存立しうる」とされるにいたった。しかし、リーマンショック以降の景気低迷に加え、少子高齢化の進展により市バス・地下鉄の乗車人員は減少傾向にあり、自動車事業については平成27年度の経営健全化団体への転落が、高速鉄道事業についても多額の赤字決算が見込まれていた。

このような状況の中、厳しい経営環境の中で

も安定した経営を維持するため、「神戸市営交通事業経営計画2015」を策定し、さらなる経営改善に取り組んだ。

(2) 計画期間と財政目標

計画期間：平成23～27年度

財政目標：＜自動車事業＞単年度黒字の確保と
累積資金不足の縮小
＜高速鉄道事業＞営業収支の黒字確保と
海岸線ランニング収支の均衡

(3) 主な取組み

安全で安心な「市民の足」の確保

- ・市バス全車両へのドライブレコーダーの設置
- ・地下鉄における交通系ICカード全国相互利用サービスの導入
- ・市バスIC定期券サービスの開始
- ・ICカードによる市バス乗継割引の実施

人と環境にやさしい市バス・地下鉄

- ・市バス車両低床化100%達成
- ・地下鉄駅のバリアフリー化の推進

安定した経営を維持するためのさらなる経営改善

- ・職員定数の削減
- ・民間委託の推進（市バス車検業務の一部委託等）
- ・市バス車両更新期間の延長
- ・遊休資産の活用

■神戸市営交通事業経営計画2020 (平成28(2016)～平成32(2020)年度)

(1) 策定経緯

経営環境の変化に適切に対応しながら、数次にわたる経営計画を策定し経営改善に取り組んできた結果、自動車事業は平成18（2006）年度から24（2012）年度まで7年続けて単年度黒字を計上、高速鉄道事業では平成25（2013）年度に両線あわせて初めての黒字を計上するなど、

一定の成果をあげることができた。しかし、福祉乗車制度の見直しなどにより、自動車事業は平成25・26年度と2年連続で赤字となり、高速鉄道事業では営業収支は黒字であるものの西神・山手線の黒字で海岸線の赤字を補填している状況であり、依然多額の債務・累積欠損金を抱えていた。収支見直しを見ると、自動車事業では、有料乗車人員が減少傾向にあり、何らかの対策を講じなければ平成28年度に経営健全化団体に陥る恐れがある。高速鉄道事業では、海岸線の有料乗車人員こそ増加していく見込みにあるものの、西神・山手線では有料乗車人員の減少が見込まれるうえ、車両・設備の大規模な更新を控えており、このままでは減価償却費の増高等により平成32（2020）年度に赤字となる見込みにあった。

こうした厳しい状況の中で、これからも市民に安全で信頼できるサービスを提供するため、これを支えるしっかりとした経営基盤の確立に取り組むことを目的として、「神戸市営交通事業経営計画2020」を策定した。

(2) 計画期間と財政目標

計画期間：平成28～平成32年度

財政目標：＜自動車事業＞単年度収支の均衡
累積資金不足額の縮減
＜高速鉄道事業＞累積欠損金の縮減
海岸線ランニング収支の均衡に向けた収支改善

(3) 主な取組み

安全でお客様に信頼される公共交通を目指す

- ・西神・山手線新型車両の導入
- ・西神・山手線全駅でのホームドア設置に向けた取組み
- ・ICOCAによるIC定期券の導入
- ・バスロケーションシステムの導入

公共交通として神戸のまちづくりや地域社会に貢献する

- ・新神戸駅における新幹線との連絡通路のリニューアル
- ・「U-15定期券」の導入
- ・地下鉄海岸線中学生以下無料化社会実験の実施

「市民の足」であり続けるために、経営基盤を強化する

- ・市営交通100周年記念事業の実施
- ・勤務の効率化などによる時間外勤務手当等の縮減
- ・事務事業の見直しによる職員定数の見直し

第5節 市営交通100周年

神戸市営交通は、大正6（1917）年に神戸市電気局として設置され、市営として発電、配電及び市街地路面電車事業を開始して以来、平成29（2017）年8月1日に100周年を迎えた。神戸市交通局では、ご利用・ご支援いただいた方への感謝の気持ちを発信するとともに、交通事業に対する理解と関心を深めていただき、市バス・地下鉄の利用促進につなげるため、3月より運行している市電デザイン列車を皮切りに、神戸市交通局ならではの特別企画を実施した。

【具体的な事業】

<イベント>

平成28（2016）年

- 2月15日（月）～4月15日（金）
100周年記念事業に関する企画アイデア募集を実施
- 10月16日（日）～23日（日）
新型車両デザイン総選挙

- 11月26日（土）
ボンネットバス（こべっこⅡ世号）で巡る兵庫区・長田区周遊ツアー

- 11月27日（日）
新旧ボンネットバス特別展示会in市バス車両工場

<100周年記念事業>

平成29（2017）年

- 3月5日（日）
市電デザイン列車特別試乗会
- 5月20日（土）
そごう西神店前でのボンネットバス（こべっこⅡ世号）の展示
- 5月20日（土）
各区神戸まつりでの市営交通100周年PR
- 5月21日（日）
花バスデザインラッピングバスお披露目@神戸まつり
- 5月28日（日）
大丸須磨店での花バスデザインラッピングバスの展示
- 6月3日（土）～9月2日（土）
ボンネットバスで巡る懐かしのお買い物ツアー
- 6月20日（火）～8月18日（金）
小学生絵画・中学生作文コンクール
- 7月6日（木）～8月16日（水）
神戸花時計の図柄が神戸市交通局の局章に
- 8月1日（火）
100周年記念グッズ発売開始
- 8月1日（火）～6日（日）
神戸市営交通100周年懐かしの写真パネル展
- 8月1日（火）～31日（木）
花時計ギャラリー・アドウィンドーでの展示
- 9月23日（土・祝）
湊川公園（手しごと市）でのボンネットバス（こべっこⅡ世号）展示
- 9月24日（日）
交通フェスティバル2017 in 名谷車両基地



新型車両デザイン総選挙



ボンネットバス（こべっこⅡ世号）で巡るツアー

～B-FREE～

記念式典

小学生絵画・中学生作文コンクール表彰式

鉄道コレクション発売

○10月21日（土）

御崎車両基地見学ツアー

○11月4日（土）

100周年クイズ王決定戦

○11月12日（日）

市バス車両工場フェスティバル

○12月2日（土）

車両連結及び軌道内施設見学会

■100周年記念事業に関する 企画アイデア募集

4つのテーマ（「名谷車両基地を活用した企画」、「御崎車両基地を活用した企画」、「市営交通100周年記念グッズ・カードに関する企画」、「その他市営交通と関係のある企画」）に応じて企画を募集し、2か月間で427名から、合計573件もの多くの応募があった。

■新型車両デザイン総選挙

名谷車両基地において開催した「交通フェスティバル2016 in 名谷車両基地～B-FREE～」及びWEB（神戸市交通局沿線NAVI）で投票を受け付けた。予め選定した3つの案の中から、最も票を集めた次のデザインを新型車両に採用

することを決定した。

・投票日

会場：平成28年10月16日（日）

WEB：平成28年10月17日（月）～23日（日）

・投票総数 8,001票（会場・WEB合計）

うち採用案3,102票



■ボンネットバス（こべっこⅡ世号）で 巡る兵庫区・長田区周遊ツアー

100周年のイベントとして、懐かしのボンネットバス「こべっこⅡ世号」を特別運行し、長田区・兵庫区を巡るツアーを開催した。

当日は、御崎Uビルを出発し、新長田の鉄人28号の前まで行く1周約50分のコースで、約600名の応募をいただき、その中から当選された約80名の参加者と、兵庫区・長田区をめぐる。



新旧ボンネットバス特別展示会



市電デザイン列車特別試乗会

- ・日程 平成28年11月26日（土）
- ・コース
御崎Uビル（集合）→清盛塚→兵庫大仏→
新長田鉄人28号（解散）
- ・参加者数 約80名

■新旧ボンネットバス特別展示会

市バス車両工場に保管されている初代ボンネットバス「こべっこ号」と、イベント等で活躍中の2代目ボンネットバス「こべっこⅡ世号」を並べて展示する特別展示会を市バス車両工場で開催した。当日は、神戸市交通局の貴重な写真等の閲覧コーナーの設置や、市バス車両工場の部品等の展示をあわせて行った。

- ・日時 平成28年11月27日（日）10時から15時
- ・場所 市バス車両工場
- ・参加者数 約100名

■市電デザイン列車特別試乗会

市営交通100周年特別企画の第1弾及び地下鉄開業40周年を記念して、特別試乗会を開催した。

大正8（1919）年に最初に製造した市電をイメージした小豆色の車体と、昭和10（1935）年に製造され、東洋一の市電と称された「700形ロマンス・カー」をイメージしたカラーリングを施した車両（3000形）に乗りいただいた。写真撮影もできたこともあり、100名の募集に対

し、約1,300名もの応募をいただいた。

特別試乗会の後、平成29（2017）年3月13日から通常運行を行った。

- ・日時 平成29年3月5日（日）10時から15時
- ・場所 名谷車両基地
- ・参加者数 約100名

■ふるさと納税制度の活用による寄付の受付

平成29（2017）年4月3日から、神戸市営交通100周年記念事業に対する寄付の受付を開始した（ふるさとKOBE寄付金制度）。返礼品としては、(1)1～3万円未満については市バス・地下鉄共通NEW Uラインカードと平成30年秋頃に実施予定の新型車両試乗会の参加券のセット、(2)3万円以上の寄付については、鉄道コレクション（1000形車両・3両セット）と平成30年秋頃に実施予定の新型車両試乗会の参加券のセットを設けた。

136名の方から193件、約467万円の寄付をいただいた。

■神戸市各区のまつりでの100周年PR

5月20日に行われた各区のまつりに神戸市交通局のブースを出展し、なつかしの写真パネル展示と100周年記念グッズが当たる抽選会を実施した。地域に密着した身近なイベントである各区のまつりに神戸市交通局職員が出向くこと



花バスデザインラッピングバスお披露目



ボンネットバスで巡る懐かしのお買物ツアー

で、市営交通100周年をPRにあわせて、日ごろ市バス・地下鉄を利用いただいていることへの感謝の気持ちをお伝えする機会となった。

■花バスデザインラッピングバスお披露目

昭和50（1975）年開催の第5回神戸まつりに華々しく登場した5両の「花バス」のうち、1号車「太陽号」のデザインをモチーフに「花バスデザインラッピングバス」を製作した。

神戸まつりで、花飾りをつけたボンネットバスと一緒に披露目された後、ラッピングバスは翌5月22日から12月まで、90・92系統で営業運行した。

- ・日程 平成29年5月21日（日）
- ・場所 神戸まつりパレード

■ボンネットバスで巡る懐かしのお買物ツアー

平成28（2016）年度に実施し、好評だったボンネットバスツアーを引き続き開催した。兵庫区・長田区にある昔ながらの商店街や神社等のスポットを、ボンネットバス（こべっこⅡ世号）で巡るツアーとして実施した。

神戸市在住の方で各区限定のツアー日や市内・市外限らず応募できる日など、6月から9月にわたり合計で10日間開催し、1日あたりの乗車人数は約30名のところ、全体で約1,400名もの応募があった。

募集にあたっては、実施日ごとに応募者の在住区を限定したり、市外の方にも応募いただける日を設けるなど工夫した。

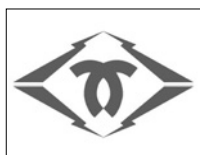
- ・日程
平成29年6月3日（土）、6月10日（土）、6月17日（土）、7月1日（土）、7月8日（土）、7月15日（土）、8月5日（土）、8月19日（土）、8月26日（土）、9月2日（土）
- ・コース
御崎Uビル（集合）→兵庫大仏→兵庫津歴史館・岡方倶楽部→神戸新鮮市場→新長田鉄人広場（解散）
- ・参加者数 約280名

■“未来の市バス・地下鉄”小学生絵画コンクール、「誰もが安全・安心に乗車できる市バス・地下鉄」中学生作文コンクール

将来の神戸を担う子どもたちに交通事業への理解・関心を深めてもらうため、市内在住・在学の小学生を対象に“未来の市バス・地下鉄”をテーマにした絵画コンクールを実施した。また、市内在住・在学の中学生を対象に“誰もが安全・安心に乗車できる市バス・地下鉄”をテーマにした作文コンクールを実施した。6月20日～8月18日まで作品募集を行い、絵画87点、作文26点の応募のうち最優秀・優秀作品・佳作を選定した。最優秀・優秀作品については交通



小学生絵画コンクール・中学生作文コンクール表彰者



神戸花時計の図柄が交通局の局章に

フェスティバルで展示・表彰したほか、表彰者には地下鉄西神・山手線名谷駅～西神中央駅間での運転台乗車体験に参加していただいた。

■ 神戸花時計の図柄が 神戸市交通局の局章に

神戸市役所北側にある花時計が神戸市営交通100周年を記念して「交通局の局章」となった。

・ 期間

平成29年7月6日（木）～8月16日（水）

・ 使用花苗

タマリユウ（濃緑）：600株、シロタエギク（白）：2,400株 合計：3,000株

■ 100周年記念パンフレット 及び記念動画の作成

神戸市営交通100周年の周知・PR事業の一環



神戸市営交通100周年PR動画

として、神戸市営交通100年の歩みを写真や年表を使って紹介するパンフレット及び記念動画を作成した。動画のBGMには地下鉄沿線出身のデュオ「にこいち」に提供いただいた楽曲を使用した。

■ 8月1日に向けた周知・PR

・ 地下鉄駅やバスターミナルでのPR

7月21日（金）から8月21日（月）にかけて、地下鉄西神・山手線三宮駅で、柱巻きや駅構内の壁面などを活用し、100年間の歩みや歴代の市電・市バス車両などの写真を掲出した。また、地下鉄全駅と市バス主要バスターミナルで、市営交通100周年と神戸開港150年のロゴを用いたのぼりを掲出し、併せてPRを行った。

・ 地下鉄での車内放送及び駅・バスターミナルでの職員によるPR

7月25日から8月6日までの間、地下鉄車内で100周年をお知らせするアナウンスを実施した。8月1日当日は、西神・山手線三宮駅など主要駅やバスターミナルで、職員自らが、感謝の気持ちを伝えるべく、100周年オリジナルポケットティッシュや記念シールの配布を行った。

■ 100周年記念グッズ発売

市営交通が100周年を迎えた8月1日より、「100周年記念NEW Uラインカード（特別パッケージ）」を販売した。大好評で用意した100セ



懐かしの写真パネル展



交通フェスティバル2017 in 名谷基地

ットはその日のうちに売り切れた。

・発売日

平成29年8月1日(火) ※限定100セット

・内容物

NEW Uラインカード3,000円(利用額3,200円)

神戸市営交通100周年×神戸開港150年記念タオル

バス停型うちわ

100周年記念パンフレット

「神戸市営交通100年の歩み」

100周年記念トートバッグ

100周年記念ポストカード

・発売価格 3,000円

■神戸市営交通100周年
懐かしの写真パネル展

市営交通100周年を迎えた8月1日から6日まで、市役所の市民ギャラリーで「市営交通100周年懐かしの写真パネル展」を開催した。初日のオープニングセレモニーには100周年関連商品を製作した民間事業者のオリジナル商品を展示するとともに、商品贈呈式などを行った。期間中は夏休みを利用した家族連れや市電当時を知る方など、6日間合計で約2,000名もの方にご来場いただき賑わった。

・期間

平成29年8月1日(火)～8月6日(日)

・場所 市役所1号館2階市民ギャラリー

■花時計ギャラリー・
アドウィンドーへの展示

Santicaから市役所につながる通路にある、「花時計ギャラリー」と「アドウィンドー」に市営交通100周年をPRする展示を行った。

・期間

花時計ギャラリー：

平成29年7月27日(木)～8月2日(水)

アドウィンドー：

平成29年8月1日(火)～8月31日(木)

■交通フェスティバル2017
in 名谷車両基地～B-FREE～

鉄道の日(10月14日)を記念して、毎年「交通フェスティバル」を開催しているが、市営交通100周年記念事業のメインイベントとして位置づけ、企画内容を充実させて開催した。100周年記念セレモニーには、地元出身のデュオ「にこいち」ほか、鉄道ファンとして有名なタレントの齊藤雪乃さんに出演いただき、神戸市交通局職員とのトークセッションなどを行った。そのほか、記念式典や小学生絵画コンクール、中学生作文コンクールの表彰式を行った。

100周年特別企画として、名谷駅から名谷車両基地まで「100周年記念特別便」を運行、車内では齊藤さんに車掌を務めていただいた。会場では100周年のヘッドマークをつけた車両が



御崎車両基地見学ツアー



クイズ王決定戦

並んだ「神戸市営地下鉄・北神急行の車両写真撮影会」、模型やイラスト、写真など、貴重な展示を行った「鉄道ファンによる自慢のコレクション展示会」が好評だった。

神戸市交通局では初めての「鉄道コレクション」も販売をしたこともあり、グッズ販売には長蛇の列ができた。

- ・日時 平成29年9月24日（日）10時から15時
- ・場所 名谷車両基地
- ・来場者数 約12,000名

イベント応募状況詳細

イベント名	応募者数	参加者数
100周年記念特別便の運行	891名	100組 190名
市営地下鉄・北神急行車両写真撮影会	127名	20名
検車庫ピット見学ツアー	296名	50名
地下鉄運転シミュレーター体験	182名	90名



■ 御崎車両基地見学ツアー

御崎公園の地下に位置し、海岸線の車両の各種点検を行っている「神戸市交通局御崎車両基地」の見学ツアーを開催した。

基地内の見学だけでなく、洗車体験やクレーンによる車体吊り上げの模様などを見学してもらった。100名の参加者募集に対し約1,050名もの応募をいただいた。

- ・日程 平成29年10月21日（土）
- ・場所 御崎車両基地
- ・参加者数 約100名

■ 市営交通100周年クイズ王決定戦

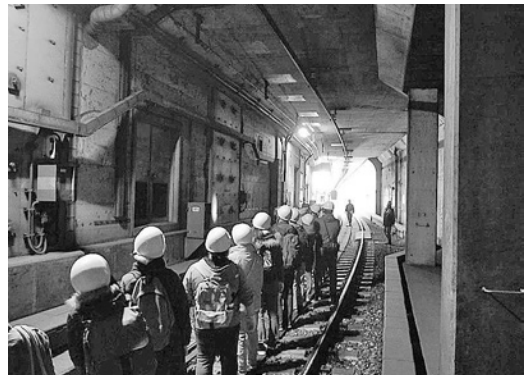
神戸市交通局では初めて、電車車内を使った「クイズ大会」を開催した。

予選は西神・山手線の車内、決勝は特別MCにタレントの齊藤雪乃さんを迎え、西神中央駅前のプレンティ広場で開催した。途中、雨に見舞われるなどハプニングもあったが、無事に初代クイズ王が決定した。

- ・日時 平成29年11月4日（土）9時30分から13時頃
- ・場所 【予選】市営地下鉄西神・山手線「市営交通100周年クイズ王決定戦」特別便
【決勝】プレンティ広場
- ・参加者数 約120名



市バス車両工場フェスティバル



車両連結及び軌道内施設見学会

■市バス車両工場フェスティバル

平成2（1990）年に神戸市西区室谷のハイテクパークにある市バス車両工場を公開するイベント「市バス車両工場フェスティバル～車両工場ってなんだろう～」を開催した。車両工場内では、神戸市バスの整備や車両検査装置の見学のほか、懐かしのボンネットバス特別運行、お子様向けのミニバス運行やゲームコーナーなど各種イベントを行った。

ミニバスは神戸市交通局「ミニバス・プロジェクトチーム」の手作りで、子どもたちにも大人気であった。普段は一般の方が立ち入ることのできない市バス車両工場をハイテクパークに移転後、初めて公開する機会ということで約1,200名もの参加をいただき大盛況となった。

- ・日時 平成29年11月12日（日）10時から15時
- ・場所 市バス車両工場
- ・来場者数 約1,200名

■車両連結及び軌道内施設見学会

営業運行が終了して、始発までの約5時間、緊急時しか実施しない車両同士の連結や普段は公開していない線路内各施設を見学していただいた。営業区間を利用したイベントとあって深夜にもかかわらず、関東や四国等の遠方からも含め約500名もの応募があるなど、大きな反響があった。

名谷駅で地下鉄開業当時の記録映像を鑑賞した後、板宿駅では車両が故障したことを想定した車両連結を行い、12両編成で新長田駅まで走行した。県庁前駅から三宮駅までは軌道内を歩いていただくなど、地下鉄の「裏側」を数多く見学していただいた。

- ・日時
平成29年12月2日（土）深夜24時から
12月3日（日）早朝5時まで
- ・場所
神戸市営地下鉄西神・山手線「名谷駅」から「三宮駅」間
- ・参加者数 80名



保守車両(主なもの)



電気作業車 堀川工機 WD-H15CTA



電気検測車 松山重車両工業 MS153



架線作業車 松山重車両工業 MS217



軌道検測車 マティサ MPV-8



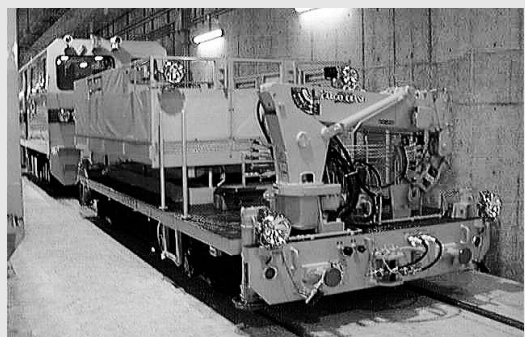
軌道モーターカー 松山重車両工業 MR839と作業用トローラー



架線作業車 堀川工機 BD-H23TA



電気検測車 堀川工機 WD-H15EIA



高所作業台車 堀川工機 TST-6

C O L U M N

第1章

統計資料

第1節 事業規模の推移

(単位：km)

1 営業キロの推移

年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
大正6	12.262		
7	12.262		
8	12.960		
9	12.968		
10	17.713		
11	19.734		
12	21.458		
13	24.541		
14	27.353		
15	29.274		
昭和2	29.274		
3	30.313		
4	30.261		
5	30.261	44.390	
6	30.241	44.390	
7	30.752	51.000	
8	31.842	65.514	
9	31.350	66.820	
10	31.391	69.610	
11	31.391	69.773	
12	32.578	78.483	
13	32.578	62.014	
14	32.578	56.962	
15	33.343	55.972	
16	33.343	39.036	
17	33.343	42.853	
18	33.343	29.851	
19	34.569	24.283	
20	31.866	24.283	
21	34.314	20.877	
22	34.314	77.244	
23	34.314	97.411	
24	34.953	115.645	
25	34.953	119.710	
26	34.953	119.935	
27	34.873	173.448	
28	35.543	184.408	
29	35.543	202.781	
30	35.543	207.436	
31	35.543	203.763	
32	35.543	214.832	
33	35.543	240.872	
34	35.632	245.792	
35	35.606	249.542	
36	35.606	249.891	
37	37.583	261.821	

年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
昭和38	35.527	264.581	
39	35.537	267.851	
40	35.537	276.731	
41	34.916	282.301	
42	34.920	288.925	
43	20.105	318.065	
44	10.644	298.315	
45	10.644	315.646	
46		317.076	
47		318.806	
48		288.925	
49		316.256	
50		314.031	
51		330.891	5.7
52		301.671	5.7
53		308.921	5.7
54		311.921	5.7
55		306.641	5.7
56		314.001	5.7
57		318.691	5.7
58		328.691	10.0
59		331.741	10.0
60		344.271	16.8
61		359.861	22.7
62		415.131	22.7
63		430.911	22.7
平成元		432.961	22.7
2		442.361	22.7
3		449.711	22.7
4		465.041	22.7
5		485.021	22.7
6		522.121	22.7
7		528.571	22.7
8		534.591	22.7
9		538.610	22.7
10		534.930	22.7
11		521.290	22.7
12		431.940	22.7
13		436.7	30.6
14		440.1	30.6
15		446.6	30.6
16		429.0	30.6
17		361.4	30.6
18		364.1	30.6
19		380.1	30.6
20		380.9	30.6
21		381.5	30.6
22		380.6	30.6
23		385.4	30.6
24		392.7	30.6
25		357.0	30.6
26		357.1	30.6
27		362.7	30.6
28		367.6	30.6
29		369.6	30.6

2 在籍車両の推移

(単位：両)

年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
大正 6	94		
7	94		
8	94		
9	114		
10	162		
11	178		
12	203		
13	236		
14	248		
15	258		
昭和 2	270		
3	275		
4	275		
5	289	55	
6	289	90	
7	289	112	
8	289	171	
9	289	183	
10	289	203	
11	289	247	
12	289	253	
13	299	250	
14	299	222	
15	299	217	
16	296	232	
17	294	200	
18	294	200	
19	272	200	
20	162	125	
21	164	73	
22	179	109	
23	220	147	
24	243	174	
25	247	181	
26	249	182	
27	237	191	
28	240	218	
29	245	229	
30	246	243	
31	246	249	
32	246	261	
33	241	302	
34	243	324	
35	240	351	
36	240	364	
37	240	391	
38	236	398	
39	230	421	
40	230	452	
41	230	502	
42	230	535	

年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
昭和43	131	588	
44	69	601	
45	49	650	
46		673	
47		687	
48		699	
49		719	
50		739	
51		712	24
52		685	24
53		680	24
54		679	24
55		726	32
56		680	32
57		680	32
58		680	55
59		680	55
60		650	75
61		649	75
62		649	90
63		649	110
平成元		619	132
2		628	132
3		639	132
4		647	132
5		655	144
6		662	168
7		670	168
8		668	168
9		664	168
10		659	168
11		646	168
12		639	168
13		601	208
14		594	208
15		584	208
16		576	208
17		540	208
18		539	208
19		545	208
20		545	208
21		545	208
22		545	208
23		531	208
24		535	208
25		518	208
26		517	208
27		517	208
28		517	208
29		515	208

3 運転キロの推移 (1日平均)

(単位: km)

年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
大正 6	10,694		
7	10,764		
8	11,897		
9	15,193		
10	21,189		
11	27,017		
12	29,391		
13	32,984		
14	37,178		
15	45,394		
昭和 2	46,492		
3	45,619		
4	46,697		
5	47,069	11,365	
6	47,891	21,059	
7	46,832	21,747	
8	45,800	20,097	
9	46,687	25,474	
10	47,373	28,822	
11	48,422	31,445	
12	46,484	31,540	
13	42,856	19,839	
14	43,547	18,531	
15	44,222	15,461	
16	46,081	9,056	
17	44,091	5,500	
18	42,643	2,323	
19	28,250	1,455	
20	10,695	461	
21	16,167	670	
22	16,189	2,631	
23	20,145	5,636	
24	23,307	7,815	
25	23,971	11,469	
26	25,050	11,994	
27	26,814	15,168	
28	28,053	17,753	
29	29,278	20,062	
30	30,133	22,520	
31	30,280	24,375	
32	31,321	26,694	
33	31,653	29,497	
34	31,306	32,848	
35	31,248	35,159	
36	29,967	35,479	
37	28,931	38,212	
38	28,812	40,803	
39	27,776	41,993	
40	27,123	44,161	
41	25,405	46,568	
42	23,549	47,277	

年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
昭和43	18,291	49,808	
44	10,316	50,461	
45	4,168	56,741	
46		61,186	
47		60,292	
48		59,090	
49		59,239	
50		61,087	
51		62,249	3,864
52		57,454	3,807
53		56,382	3,809
54		57,226	3,812
55		57,289	3,810
56		57,847	4,513
57		57,759	4,614
58		58,568	9,544
59		59,302	10,582
60		58,638	17,080
61		59,077	18,970
62		57,542	26,932
63		59,599	28,020
平成元		60,378	29,971
2		60,696	33,777
3		62,275	36,805
4		63,432	37,271
5		64,296	42,164
6		59,499	41,265
7		57,947	40,827
8		60,957	43,220
9		61,438	43,869
10		62,225	43,897
11		61,716	44,552
12		60,540	44,955
13		56,605	52,179
14		55,405	52,152
15		54,795	52,218
16		54,135	52,161
17		51,432	52,159
18		51,931	52,573
19		52,202	53,194
20		52,439	53,282
21		52,407	53,227
22		50,507	53,358
23		50,432	53,321
24		51,189	53,296
25		49,434	53,319
26		48,438	53,275
27		48,386	53,271
28		48,069	53,165
29		47,211	53,186

4 乗車者数の推移 (1日平均)

(単位:人)

年 度	市 電	市 バス	地 下 鉄
大正 6	113,769		
7	140,505		
8	143,133		
9	157,026		
10	175,641		
11	202,167		
12	220,436		
13	239,388		
14	249,982		
15	278,580		
昭和 2	297,775		
3	303,440		
4	283,779		
5	257,975	8,594	
6	227,757	14,505	
7	220,329	19,123	
8	234,089	20,097	
9	240,087	32,892	
10	242,689	40,988	
11	242,934	46,185	
12	248,532	48,739	
13	255,255	43,104	
14	290,170	47,015	
15	339,796	46,851	
16	395,402	35,079	
17	443,689	31,331	
18	483,800	19,582	
19	438,877	10,725	
20	204,399	3,484	
21	299,129	4,731	
22	340,995	14,456	
23	313,146	32,068	
24	305,094	39,057	
25	302,815	52,058	
26	324,552	58,881	
27	341,173	64,033	
28	346,156	87,723	
29	327,321	101,804	
30	327,457	116,763	
31	345,656	134,051	
32	367,873	154,889	
33	367,923	174,664	
34	373,369	199,658	
35	388,516	226,519	
36	401,060	255,389	
37	383,735	287,101	
38	373,160	318,017	
39	364,882	338,098	
40	354,783	296,318	
41	327,052	294,516	
42	291,407	279,991	

年 度	市 電	市 バス	地 下 鉄
昭和43	195,597	268,118	
44	107,920	301,207	
45	42,077	354,809	
46		392,152	
47		388,954	
48		365,296	
49		369,530	
50		364,741	
51		328,732	47,145
52		350,426	22,935
53		340,853	29,815
54		337,217	39,047
55		351,299	45,238
56		345,997	51,065
57		335,718	55,729
58		331,018	68,291
59		328,770	77,526
60		321,293	121,950
61		319,684	143,070
62		314,419	162,765
63		320,065	193,162
平成元		323,897	209,596
2		326,931	228,626
3		330,051	245,805
4		333,992	253,575
5		325,120	259,571
6		305,730	242,832
7		290,091	286,793
8		292,941	284,109
9		284,467	276,298
10		279,621	268,344
11		268,206	261,578
12		261,492	252,154
13		246,802	310,421
14		237,521	310,060
15		232,207	306,928
16		227,795	302,430
17		216,027	303,101
18		225,481	306,486
19		225,252	307,519
20		211,176	309,447
21		198,540	304,258
22		194,608	304,257
23		192,034	301,689
24		191,850	303,634
25		189,337	303,753
26		189,286	303,383
27		189,564	306,785
28		189,174	306,403
29		185,577	309,235

5 乗車料収入の推移（1日平均）

				(単位：円)			
年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄	年 度	市 電	市 バ ス	地 下 鉄
大正 6	3,478			昭和43	3,901,086	6,986,406	
7	4,107			44	2,154,611	7,930,723	
8	5,115			45	842,825	9,364,408	
9	7,685			46		10,441,758	
10	8,603			47		12,447,164	
11	9,960			48		15,351,827	
12	10,857			49		16,103,784	
13	11,784			50		18,416,674	
14	12,302			51		24,838,562	3,670,614
15	13,713			52		27,013,221	1,574,440
昭和 2	14,655			53		29,554,322	2,046,728
3	14,922			54		31,767,291	2,696,060
4	16,244			55		34,079,681	3,641,441
5	14,692	836		56		38,185,108	4,218,202
6	12,848	1,385		57		38,999,316	5,019,294
7	12,230	1,736		58		38,784,593	7,306,241
8	12,952	2,124		59		42,100,503	8,445,876
9	13,202	2,881		60		42,777,451	16,323,666
10	13,332	3,556		61		42,586,068	19,512,549
11	13,327	3,970		62		41,690,288	23,050,528
12	13,538	4,290		63		43,105,828	28,364,588
13	13,885	3,716		平成元		45,210,675	31,401,766
14	15,756	4,009		2		46,557,128	34,298,770
15	18,438	3,884		3		46,910,928	37,301,705
16	21,397	2,734		4		52,206,740	41,621,003
17	23,880	2,356		5		51,053,865	43,731,723
18	33,488	1,344		6		48,211,260	41,630,706
19	31,046	747		7		45,812,793	49,243,757
20	15,023	279		8		46,128,643	49,244,382
21	81,122	1,537		9		44,695,826	46,827,005
22	385,260	23,846		10		43,999,251	45,155,938
23	1,227,422	145,943		11		42,091,819	46,373,843
24	1,953,934	336,616		12		41,143,068	47,008,293
25	2,091,126	526,636		13		38,758,000	49,855,000
26	2,377,977	673,649		14		37,276,000	48,819,000
27	2,908,366	849,914		15		36,193,000	47,670,000
28	3,478,399	1,253,540		16		36,548,000	46,844,000
29	3,400,586	1,451,627		17		34,839,000	46,410,000
30	3,398,158	1,648,683		18		35,447,000	46,748,000
31	3,575,885	1,877,257		19		33,642,000	46,708,000
32	3,788,597	2,153,087		20		32,552,000	48,251,000
33	3,770,586	2,392,740		21		31,224,000	48,536,000
34	3,817,003	2,690,830		22		30,505,000	49,184,000
35	3,979,613	3,026,031		23		30,784,000	49,123,000
36	4,109,048	3,374,645		24		31,197,000	49,299,000
37	4,368,903	3,734,203		25		28,586,000	50,844,000
38	4,486,068	4,076,892		26		27,598,000	50,451,000
39	4,371,720	4,455,583		27		27,506,000	51,183,000
40	4,229,342	5,197,204		28		27,612,000	50,752,000
41	4,598,232	5,915,387		29		26,931,000	51,148,000
42	4,931,752	6,454,840					

6 市内交通機関別シェア

(上段：輸送人員(単位：人)、下段：シェア(単位：%))

交通機関 \ 年度	昭和50年度	昭和55年度	昭和60年度	平成2年度	平成7年度	平成12年度
市バス	1億4,256万	1億2,822万	1億1,727万	1億1,933万	1億617万	9,581万
	25.9	22.6	20.6	18.7	17.2	16.5
市営地下鉄	—	1,651万	4,451万	8,345万	1億497万	9,204万
	—	2.9	7.8	13.0	17.0	15.9
JR西日本	1億3,664万	1億3,139万	1億2,181万	1億3,691万	1億7,746万	1億7,351万
	24.8	23.1	21.4	21.4	28.7	30.0
私鉄	1億9,826万	2億1,475万	2億2,072万	2億3,148万	1億8,211万	1億8,091万
	36.0	37.9	38.7	36.2	29.4	31.2
タクシー	7,315万	7,688万	6,587万	6,835万	4,759万	3,714万
	13.3	13.5	11.5	10.7	7.7	6.4
合計	5億5,061万	5億6,775万	5億7,018万	6億3,952万	6億1,830万	5億7,941万
神戸市内 自動車保有台数	256,383 (100)	312,518 (122)	389,838 (152)	512,886 (198)	589,531 (230)	613,833 (239)
神戸市内 原動機付自転車 保有台数	54,262 (100)	106,678 (197)	184,407 (340)	171,330 (316)	181,059 (334)	167,338 (308)

交通機関 \ 年度	平成17年度	平成22年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
市バス	7,885万	7,103万	6,938万	6,835万	6,817万
	13.9	12.6	12.1	11.9	11.7
市営地下鉄	1億1,063万	1億442万	1億552万	1億527万	1億705万
	19.5	18.6	18.3	18.3	18.5
JR西日本	1億7,372万	1億7,978万	1億8,527万	1億8,612万	1億8,707万
	30.7	32.0	32.1	32.3	32.3
私鉄	1億7,584万	1億8,589万	1億9,898万	2億87万	2億380万
	31.0	33.1	34.5	34.8	35.2
タクシー	2,769万	2,064万	1,749万	1,565万	1,318万
	4.9	3.7	3.0	2.7	2.3
合計	5億6,673万	5億6,176万	5億7,664万	5億7,626万	5億7,927万
神戸市内 自動車保有台数	634,797 (248)	631,482 (246)	648,884 (253)	650,557 (254)	653,507 (255)
神戸市内 原動機付自転車 保有台数	161,987 (299)	149,224 (275)	140,318 (259)	136,378 (251)	132,114 (243)

(注)・神戸高速鉄道(昭和43年4月7日開通)、ポートライナー(昭和56年2月5日開通)、六甲ライナー(平成2年2月21日開通)は、私鉄に含まれる。

- ・()内は昭和50年を100とした指数。
- ・小型特殊自動車は、自動車保有台数から除く。

第2節 事業成績の推移

1 自動車運送事業（一般乗合・観光）

種別		年度別	昭和5年度	昭和6年度	昭和7年度	昭和8年度	昭和9年度
営業	キロ	(km)	44.390	44.390	51.000	65.514	66.820
乗車者数	年間	(人)	1,693,046	5,308,852	6,979,845	8,759,514	12,005,451
	一日平均	(人)	8,594	14,505	19,123	20,097	32,892
走行キロ	年間	(km)	2,238,826	7,707,462	7,937,519	7,335,373	9,297,915
	一日平均	(km)	11,365	21,059	21,747	23,999	25,474
在籍車	両（期末）	(両)	55	90	112	171	183
収入	運輸収入	(円)	164,772	507,148	633,975	775,538	1,051,703
	その他	(円)	346	5,173	9,426	16,218	50,461
	計	(円)	165,118	512,321	643,401	791,756	1,102,164
支出	(円)	183,058	559,247	599,939	719,024	1,029,094	
収支差引	(円)	△17,940	△46,926	43,462	72,732	73,070	

(備考) 1 事業開始は、昭和5年9月16日 2 収支差引は、経常収益を示す。

種別		年度別	昭和10年度	昭和11年度	昭和12年度	昭和13年度	昭和14年度
営業	キロ	(km)	69.610	69.773	78.483	62.014	56.962
乗車者数	年間	(人)	15,001,785	16,857,838	17,789,756	15,740,806	17,207,521
	一日平均	(人)	40,988	46,185	48,739	43,104	47,015
走行キロ	年間	(km)	10,548,706	11,477,371	11,512,387	7,241,255	6,782,191
	一日平均	(km)	28,822	31,445	31,540	19,839	18,531
在籍車	両（期末）	(両)	203	247	253	250	222
収入	運輸収入	(円)	1,301,697	1,449,150	1,586,371	1,364,504	1,476,419
	その他	(円)	31,080	160,265	249,353	240,369	273,481
	計	(円)	1,332,777	1,609,415	1,835,724	1,749,972	1,749,972
支出	(円)	1,243,137	1,472,330	1,761,971	1,465,512	1,629,488	
収支差引	(円)	89,640	137,085	73,753	284,460	120,484	

種別		年度別	昭和15年度	昭和16年度	昭和17年度	昭和18年度	昭和19年度
営業	キロ	(km)	55.972	39.036	42.853	29.851	24.283
乗車者数	年間	(人)	17,100,767	12,804,006	11,435,670	7,167,025	3,893,312
	一日平均	(人)	46,851	35,079	31,331	19,582	10,725
走行キロ	年間	(km)	5,643,410	3,305,592	2,007,445	850,253	531,002
	一日平均	(km)	15,461	9,056	5,500	2,323	1,455
在籍車	両（期末）	(両)	217	232	200	200	200
収入	運輸収入	(円)	1,427,726	998,161	859,998	492,119	380,195
	その他	(円)	88,696	69,543	282,263	298,497	140,010
	計	(円)	1,516,422	1,067,704	1,142,261	790,616	520,205
支出	(円)	1,710,945	1,571,000	1,950,599	1,602,242	1,469,174	
収支差引	(円)	△194,523	△503,296	△808,838	△811,626	△948,969	

種 別		年度別	昭和20年度	昭和21年度	昭和22年度	昭和23年度	昭和24年度
営 業	キ 口	(km)	24,283	20,877	77,244	97,411	115,645
乗車者数	年 間	(人)	1,209,089	1,726,987	5,290,908	11,704,868	14,255,820
	一日平均	(人)	3,484	4,731	14,456	32,068	39,057
走行キロ	年 間	(km)	152,281	255,142	962,780	2,057,147	2,852,691
	一日平均	(km)	461	670	2,630	5,636	7,815
在 籍 車	両 (期末)	(両)	125	73	109	147	174
収 入	運輸収入	(円)	103,568	621,128	11,068,413	53,274,627	123,476,175
	そ の 他	(円)	363,094	1,976,875	421,222	2,145,913	4,444,286
	計	(円)	466,662	2,598,003	11,489,635	55,420,540	127,920,461
支 出	(円)	1,630,549	7,154,413	36,859,591	116,261,960	204,714,537	
収 支 差 引	(円)	△1,163,887	△4,556,410	△25,369,956	△60,841,420	△76,794,076	

種 別		年度別	昭和25年度	昭和26年度	昭和27年度	昭和28年度	昭和29年度
営 業	キ 口	(km)	119,710	119,935	173,448	184,408	202,781
乗車者数	年 間	(人)	19,001,321	21,550,357	23,372,095	32,018,806	37,158,306
	一日平均	(人)	52,058	58,881	64,033	87,723	101,804
走行キロ	年 間	(km)	4,168,318	4,389,627	5,536,152	6,479,975	7,322,528
	一日平均	(km)	11,469	11,994	15,168	17,753	20,062
在 籍 車	両 (期末)	(両)	181	182	191	218	235
収 入	運輸収入	(円)	192,883,526	246,555,569	333,711,620	457,542,081	529,843,810
	そ の 他	(円)	9,671,269	12,052,853	15,045,290	16,478,864	19,651,015
	計	(円)	202,554,795	258,608,422	348,756,910	473,920,945	549,494,825
支 出	(円)	265,430,687	340,386,186	405,188,839	496,204,293	584,954,705	
収 支 差 引	(円)	△62,875,892	△81,777,764	△56,431,926	△22,283,348	△35,459,880	

種 別		年度別	昭和30年度	昭和31年度	昭和32年度	昭和33年度	昭和34年度
営 業	キ 口	(km)	207,436	203,763	214,832	240,872	245,792
乗車者数	年 間	(人)	42,735,131	48,928,877	56,534,342	63,752,237	73,074,819
	一日平均	(人)	116,763	134,051	154,889	174,664	199,658
走行キロ	年 間	(km)	8,242,332	8,896,943	9,743,419	10,766,500	12,022,224
	一日平均	(km)	22,520	24,375	26,694	29,497	32,848
在 籍 車	両 (期末)	(両)	243	249	261	302	324
収 入	運輸収入	(円)	603,417,821	685,198,668	785,876,855	873,350,305	984,843,902
	そ の 他	(円)	25,454,685	32,050,970	38,521,487	40,220,738	55,568,249
	計	(円)	628,872,506	717,249,638	824,398,342	913,571,043	1,040,412,151
支 出	(円)	617,133,066	692,494,877	799,372,788	902,005,228	1,037,658,424	
収 支 差 引	(円)	11,739,440	25,754,761	25,025,554	11,565,815	2,753,727	

種 別		年度別	昭和35年度	昭和36年度	昭和37年度	昭和38年度	昭和39年度
営 業	キ 口	(km)	249,542	249,891	261,821	264,581	267,851
乗車者数	年 間	(人)	82,679,582	93,217,142	104,792,010	116,394,295	123,405,860
	一日平均	(人)	226,519	255,389	287,101	318,017	333,098
走行キロ	年 間	(km)	12,833,211	12,949,755	13,947,415	14,933,856	15,327,359
	一日平均	(km)	35,159	35,479	38,212	40,803	41,993
在 籍 車	両 (期末)	(両)	352	364	391	398	421
収 入	運輸収入	(千円)	1,104,501	1,231,745	1,362,983	1,492,142	1,626,287
	そ の 他	(千円)	58,168	81,460	95,662	117,898	117,898
	計	(千円)	1,162,670	1,313,205	1,458,646	1,610,040	1,610,040
支 出	(千円)	1,192,130	1,421,221	1,755,154	1,997,557	1,997,557	
収 支 差 引	(千円)	△29,460	△108,016	△296,508	△387,517	△387,517	

種 別		年度別	昭和40年度	昭和41年度	昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度
営 業	キ 口	(km)	276,731	282,301	288,925	318,065	298,315
乗車者数	年 間	(人)	108,156,210	107,498,167	102,476,602	97,863,048	109,940,462
	一日平均	(人)	296,318	294,516	279,991	268,118	301,207
走行キロ	年 間	(km)	16,118,835	16,997,185	17,303,378	18,180,036	18,418,169
	一日平均	(km)	44,161	46,568	47,277	49,808	50,461
在 籍 車	両 (期末)	(両)	452	502	535	588	601
収 入	運輸収入	(千円)	1,896,979	2,159,116	2,362,471	2,550,038	2,894,713
	そ の 他	(千円)	135,438	159,798	226,151	217,971	249,941
	計	(千円)	2,032,417	2,318,914	2,588,622	2,768,009	3,144,654
支 出	(千円)	2,463,344	2,762,934	3,109,804	3,448,928	3,789,970	
収 支 差 引	(千円)	△430,927	△444,020	△521,182	△680,919	△645,316	

種 別		年度別	昭和45年度	昭和46年度	昭和47年度	昭和48年度	昭和49年度
営 業	キ 口	(km)	315,646	317,076	318,806	318,906	288,925
乗車者数	年 間	(人)	129,505,352	143,527,597	141,968,227	133,332,980	134,508,947
	一日平均	(人)	354,809	392,152	388,954	365,296	369,530
走行キロ	年 間	(km)	20,710,395	22,394,078	22,006,408	21,567,789	21,562,909
	一日平均	(km)	56,741	61,186	60,292	59,090	59,239
在 籍 車	両 (期末)	(両)	650	673	687	699	719
収 入	運輸収入	(千円)	3,418,009	3,821,683	4,543,215	5,603,417	5,861,778
	そ の 他	(千円)	329,170	373,526	398,457	1,031,700	2,020,844
	計	(千円)	3,747,179	4,195,209	4,941,672	6,635,117	7,882,622
支 出	(千円)	4,559,931	5,200,246	6,824,785	8,394,893	10,829,677	
収 支 差 引	(千円)	△812,752	△1,005,037	△1,883,113	△1,759,776	△2,947,055	

種 別		年度別	昭和50年度	昭和51年度	昭和52年度	昭和53年度	昭和54年度
営 業	キ 口	(km)	314,031	330,891	301,671	308,921	311,921
乗車者数	年 間	(人)	133,130,515	119,987,257	127,905,380	124,411,389	123,421,314
	一日平均	(人)	364,741	328,732	350,426	340,853	337,217
走行キロ	年 間	(km)	22,296,607	22,720,828	20,970,571	20,579,609	20,944,851
	一日平均	(km)	61,087	62,249	57,454	56,382	57,226
在 籍 車	両 (期末)	(両)	739	712	685	680	679
収 入	運輸収入	(千円)	6,722,086	9,066,075	9,859,826	10,787,328	11,626,829
	そ の 他	(千円)	2,107,795	2,357,479	1,679,652	2,070,063	2,135,598
	計	(千円)	8,829,881	11,423,554	11,539,478	12,857,391	13,762,427
支 出	(千円)	12,103,338	13,290,638	13,856,096	14,186,147	14,539,832	
収 支 差 引	(千円)	△3,273,457	△1,867,084	△2,316,618	△1,328,756	△777,405	

種 別		年度別	昭和55年度	昭和56年度	昭和57年度	昭和58年度	昭和59年度
営 業	キ 口	(km)	306,641	314,001	318,691	328,691	331,741
乗車者数	年 間	(人)	128,224,020	126,289,027	122,537,231	121,152,724	120,001,146
	一日平均	(人)	351,299	345,997	335,718	331,018	328,770
走行キロ	年 間	(km)	20,910,463	21,113,971	21,082,229	21,435,921	21,645,232
	一日平均	(km)	57,289	57,846	57,760	58,568	59,302
在 籍 車	両 (期末)	(両)	726	680	680	680	680
収 入	運輸収入	(千円)	12,439,083	13,922,632	14,234,750	14,195,161	15,366,683
	そ の 他	(千円)	2,249,664	2,345,464	2,581,344	2,845,379	2,784,110
	計	(千円)	14,688,747	16,268,096	16,816,094	17,040,540	18,150,793
支 出	(千円)	15,519,215	15,917,230	16,416,262	16,596,716	17,193,407	
収 支 差 引	(千円)	△830,468	350,866	399,832	443,824	957,386	

種 別		年度別	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度
営 業	キ 口	(km)	344,271	359,861	415,131	430,911	432,961
乗車者数	年 間	(人)	117,271,997	116,684,667	115,077,289	116,823,572	118,222,401
	一日平均	(人)	321,293	319,684	314,419	320,065	323,897
走行キロ	年 間	(km)	21,403,106	21,562,891	21,096,909	21,753,658	22,037,660
	一日平均	(km)	58,639	59,076	57,542	59,599	60,377
在 籍 車	両 (期末)	(両)	650	649	649	649	619
収 入	運輸収入	(千円)	15,613,770	15,543,915	15,258,646	15,733,627	16,501,896
	そ の 他	(千円)	2,869,755	2,762,453	2,655,978	2,437,371	2,789,019
	計	(千円)	18,483,525	18,306,368	17,914,624	18,170,998	19,290,915
支 出	(千円)	17,995,816	17,413,621	17,708,612	18,079,602	18,971,563	
収 支 差 引	(千円)	487,709	892,747	206,012	91,396	319,352	

種 別		年度別	平成 2 年度	平成 3 年度	平成 4 年度	平成 5 年度	平成 6 年度
営 業	キ 口	(km)	442,361	449,711	465,041	485,021	522,121
乗車者数	年 間	(人)	119,329,734	120,798,448	121,907,210	118,668,719	111,591,284
	一日平均	(人)	326,931	330,051	333,992	325,120	305,730
走行キロ	年 間	(km)	22,153,651	2,279,582	23,152,786	23,468,060	21,716,752
	一日平均	(km)	60,695	62,275	63,432	64,296	59,498
在 籍 車 両 (期末)		(両)	628	639	647	655	662
収 入	運輸収入	(千円)	16,993,352	17,169,400	19,055,460	18,634,661	17,595,110
	そ の 他	(千円)	2,760,146	3,301,326	3,749,251	3,956,079	4,027,163
	計	(千円)	19,753,498	20,470,726	22,804,711	22,590,740	21,622,273
支 出		(千円)	19,641,090	21,119,177	22,626,921	23,373,942	24,176,967
収 支 差 引		(千円)	112,408	△648,451	177,790	△783,202	△2,554,694

種 別		年度別	平成 7 年度	平成 8 年度	平成 9 年度	平成10年度	平成11年度
営 業	キ 口	(km)	528,571	534,591	538,610	534,930	521,290
乗車者数	年 間	(人)	106,173,257	106,923,511	103,830,610	102,061,609	98,163,537
	一日平均	(人)	290,091	292,941	284,467	279,621	268,206
走行キロ	年 間	(km)	21,208,664	22,249,328	22,424,766	22,712,384	22,588,211
	一日平均	(km)	57,947	60,957	61,438	62,226	61,716
在 籍 車 両 (期末)		(両)	670	668	664	659	646
収 入	運輸収入	(千円)	16,767,482	16,836,954	16,313,977	16,059,727	15,405,606
	そ の 他	(千円)	4,116,037	4,104,964	4,180,100	4,215,836	3,950,268
	計	(千円)	20,883,519	20,941,918	20,494,077	20,275,563	19,355,874
支 出		(千円)	24,970,126	24,214,529	24,659,883	24,254,416	23,216,576
収 支 差 引		(千円)	△4,086,607	△3,272,611	△4,165,806	△3,978,853	△3,860,702

種 別		年度別	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
営 業	キ 口	(km)	431,940	436,700	440,100	446,600	429,000
乗車者数	年 間	(人)	95,809,506	90,083,000	86,695,000	84,998,000	83,145,000
	一日平均	(人)	262,491	246,802	237,521	232,207	227,795
走行キロ	年 間	(km)	22,097,256	20,660,650	20,222,995	20,055,135	19,759,255
	一日平均	(km)	60,540	56,605	55,405	54,795	54,135
在 籍 車 両 (期末)		(両)	639	601	594	584	576
収 入	運輸収入	(千円)	15,017,220	14,146,653	13,605,630	13,246,480	12,938,335
	そ の 他	(千円)	3,730,536	3,864,548	3,647,905	2,883,744	2,839,456
	計	(千円)	18,747,756	18,011,201	17,253,535	16,130,224	15,777,791
支 出		(千円)	22,887,549	20,472,767	20,040,381	18,964,471	18,416,010
収 支 差 引		(千円)	△4,139,793	△255,362	△2,786,846	△2,834,247	△2,638,219

種 別		年度別	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
営 業	キ 口	(km)	361.400	364.100	380.100	380.900	381.500
乗車者数	年 間	(人)	78,850,000	82,301,000	82,442,000	77,079,000	72,467,000
	一日平均	(人)	216,027	225,481	225,252	211,176	198,540
走行キロ	年 間	(km)	18,772,615	18,954,735	19,106,146	19,140,142	19,128,464
	一日平均	(km)	51,432	51,931	52,202	52,439	52,407
在籍車両(期末)		(両)	540	539	545	545	545
収 入	運輸収入	(千円)	12,275,827	12,286,611	12,313,122	11,881,553	11,396,760
	そ の 他	(千円)	2,706,256	2,617,307	2,698,086	2,278,213	2,255,099
	計	(千円)	14,982,083	14,903,918	15,011,208	14,159,766	13,651,859
支 出		(千円)	15,940,290	14,746,933	14,837,385	14,124,111	13,469,791
収 支 差 引		(千円)	△877,428	156,985	253,323	154,080	218,869

種 別		年度別	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
営 業	キ 口	(km)	380.600	385.400	392.700	357.000	357.100
乗車者数	年 間	(人)	71,032,000	70,284,000	70,025,000	69,108,000	69,090,000
	一日平均	(人)	194,608	192,034	191,850	189,337	189,286
走行キロ	年 間	(km)	18,434,897	18,458,325	18,684,004	18,043,265	17,679,760
	一日平均	(km)	50,507	50,432	51,189	49,434	48,438
在 籍 車 両(期末)		(両)	545	531	535	518	517
収 入	運輸収入	(千円)	11,134,425	11,267,042	11,387,010	10,433,785	10,073,275
	そ の 他	(千円)	1,977,464	1,587,250	1,486,699	1,367,086	1,092,725
	計	(千円)	13,111,889	12,854,292	12,873,709	11,800,871	11,166,000
支 出		(千円)	12,965,692	12,703,563	12,666,888	12,137,686	15,301,308
収 支 差 引		(千円)	146,196	150,729	206,821	△27,791	△3,835,308

種 別		年度別	平成27年度	平成28年度	平成29年度
営 業	キ 口	(km)	362.670	367.720	369.590
乗車者数	年 間	(人)	69,380,000	68,348,000	68,168,000
	一日平均	(人)	189,564	187,255	186,763
走行キロ	年 間	(km)	17,709,402	17,533,737	17,274,021
	一日平均	(km)	48,386	48,038	47,326
在 籍 車 両(期末)		(両)	517	517	515
収 入	運輸収入	(千円)	10,067,207	9,915,303	9,865,818
	そ の 他	(千円)	909,491	842,906	829,463
	計	(千円)	10,976,698	10,758,209	10,695,281
支 出		(千円)	10,886,863	11,059,732	10,829,930
収 支 差 引		(千円)	284,489	△301,523	△134,649

(※平成13年度以降の年間乗車者数は、千人未満の数値を端数処理している。)

2 高速鉄道事業

種別		年度別	昭和51年度	昭和52年度	昭和53年度	昭和54年度	昭和55年度
営業	キロ	(km)	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
乗車者数	年間	(人)	895,762	8,371,230	10,882,613	14,291,151	16,511,733
	一日平均	(人)	47,145	22,935	29,815	39,047	45,238
走行キロ	年間	(km)	73,416	1,389,728	1,390,230	1,395,314	1,390,663
	一日平均	(km)	3,864	3,807	3,809	3,812	3,810
在籍車	両(期末)	(両)	24	24	24	24	32
収入	運輸収入	(円)	69,742	574,670	747,056	986,758	1,329,115
	その他	(円)	3,368,705	4,856,757	5,237,309	5,889,160	6,093,008
	計	(円)	3,438,447	5,431,427	5,984,365	6,875,918	7,422,123
支出	(円)	520,568	8,406,218	8,659,770	8,463,307	8,442,267	
収支差引	(円)	2,917,879	△2,974,791	△2,675,405	△1,587,389	△1,020,144	

(備考) 事業開始は昭和51年3月13日

種別		年度別	昭和56年度	昭和57年度	昭和58年度	昭和59年度	昭和60年度
営業	キロ	(km)	5.7	5.7	10.0	10.0	16.8
乗車者数	年間	(人)	18,638,866	20,341,166	24,994,640	28,297,154	44,511,635
	一日平均	(人)	51,065	55,729	68,291	77,526	121,950
走行キロ	年間	(km)	1,647,254	1,684,259	3,493,262	3,862,250	6,234,310
	一日平均	(km)	4,513	4,614	9,544	17,080	17,080
在籍車	両(期末)	(両)	32	40	55	75	90
収入	運輸収入	(千円)	1,539,644	1,832,042	2,674,084	3,082,745	5,958,138
	その他	(千円)	6,455,822	6,645,135	8,494,030	8,808,164	8,199,502
	計	(千円)	7,995,466	8,477,177	11,168,114	11,890,909	14,157,640
支出	(千円)	8,348,986	8,563,774	14,505,335	16,362,892	23,098,745	
収支差引	(千円)	△353,520	△86,597	△3,337,221	△4,471,983	△8,941,105	

種別		年度別	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度
営業	キロ	(km)	22.7	22.7	22.7	22.7	22.7
乗車者数	年間	(人)	52,220,520	59,572,009	70,504,260	76,502,540	83,448,490
	一日平均	(人)	143,070	162,765	193,162	209,596	228,626
走行キロ	年間	(km)	6,924,050	9,857,100	10,227,314	10,939,485	12,328,654
	一日平均	(km)	18,970	26,932	28,020	29,971	33,777
在籍車	両(期末)	(両)	90	110	110	132	132
収入	運輸収入	(千円)	7,122,080	8,436,493	10,353,074	11,461,645	12,409,531
	その他	(千円)	10,183,562	9,561,922	10,009,120	9,749,071	9,042,360
	計	(千円)	17,305,642	17,998,415	20,362,194	21,210,716	21,451,891
支出	(千円)	25,176,772	27,329,339	27,656,101	26,834,259	26,483,982	
収支差引	(千円)	△7,871,130	△9,330,924	△7,293,907	△5,623,543	△5,032,091	

種 別		年度別	平成 3 年度	平成 4 年度	平成 5 年度	平成 6 年度	平成 7 年度
営 業	キ 口	(km)	22.7	22.7	22.7	22.7	22.7
乗車者数	年 間	(人)	89,964,630	92,554,875	94,743,491	88,633,667	104,966,055
	一日平均	(人)	245,805	253,575	259,571	242,832	286,793
走行キロ	年 間	(km)	13,470,489	13,604,092	15,389,686	15,061,633	14,942,578
	一日平均	(km)	36,805	37,271	42,164	41,265	40,827
在 籍 車	両 (期末)	(両)	132	144	168	168	168
収 入	運輸収入	(千円)	13,542,924	15,072,180	15,845,595	17,230,917	18,023,215
	そ の 他	(千円)	5,937,456	5,452,948	4,420,506	2,246,484	4,185,372
	計	(千円)	19,480,380	20,525,128	20,266,101	19,477,401	22,208,587
支 出	(千円)	26,796,373	26,294,288	26,850,602	28,270,989	28,421,926	
収 支 差 引	(千円)	△7,315,993	△5,769,160	△6,584,501	△8,793,588	△6,213,339	

種 別		年度別	平成 8 年度	平成 9 年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
営 業	キ 口	(km)	22.7	22.7	22.7	22.7	22.7
乗車者数	年 間	(人)	103,699,699	100,848,805	97,945,471	95,737,593	92,036,357
	一日平均	(人)	284,109	276,298	268,344	261,578	252,154
走行キロ	年 間	(km)	15,775,158	16,012,156	16,022,279	16,305,936	16,408,636
	一日平均	(km)	43,220	43,869	43,897	44,552	44,955
在籍車	両 (期末)	(両)	168	168	168	168	168
収 入	運輸収入	(千円)	17,974,200	17,091,857	16,481,917	16,972,826	17,158,027
	そ の 他	(千円)	3,854,944	3,719,502	3,772,086	3,784,515	3,585,884
	計	(千円)	21,829,144	20,811,359	20,254,003	20,757,341	20,743,911
支 出	(千円)	26,797,343	25,901,000	25,081,103	23,567,300	22,515,224	
収 支 差 引	(千円)	△4,968,199	△5,089,641	△4,827,100	△2,809,959	△1,771,313	

種 別		年度別	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
営 業	キ 口	(km)	30.6	30.6	30.6	30.6	30.6
乗車者数	年 間	(人)	109,962,000	113,172,000	112,336,000	110,387,000	110,633,000
	一日平均	(人)	310,421	310,060	306,928	302,430	303,101
走行キロ	年 間	(km)	18,341,941	19,035,490	19,111,765	19,038,769	19,038,119
	一日平均	(km)	52,179	52,152	52,218	52,161	52,159
在籍車	両 (期末)	(両)	208	208	208	208	208
収 入	運輸収入	(千円)	17,839,976	17,818,800	17,447,040	17,098,094	16,939,808
	そ の 他	(千円)	4,403,692	4,440,853	6,576,988	6,398,390	6,237,405
	計	(千円)	22,243,668	22,259,653	24,024,028	23,496,484	23,177,213
支 出	(千円)	30,669,296	32,102,682	31,453,904	29,387,258	27,258,312	
収 支 差 引	(千円)	△8,425,628	△9,843,029	△7,429,876	△5,890,774	△4,081,099	

種 別		年度別	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
営 業 キ 口		(km)	30.6	30.6	30.6	30.6	30.6
乗車者数	年 間	(人)	111,867,000	112,552,000	112,948,000	111,054,000	111,054,000
	一日平均	(人)	306,486	307,519	309,447	304,258	304,257
走行キロ	年 間	(km)	19,189,102	19,469,052	19,447,967	19,428,036	19,475,679
	一日平均	(km)	52,573	53,194	53,282	53,227	53,358
在 籍 車 両 (期末)		(両)	208	208	208	208	208
収 入	運輸収入	(千円)	17,063,147	17,095,071	17,611,693	17,715,498	17,952,301
	そ の 他	(千円)	5,901,796	5,691,482	5,026,907	4,430,636	4,251,380
	計	(千円)	22,964,943	22,786,553	22,638,600	22,146,134	22,203,681
支 出		(千円)	26,245,328	25,742,484	24,061,143	23,475,246	22,835,113
収 支 差 引		(千円)	△3,277,955	△2,955,931	△1,422,543	△1,329,112	△631,432

種 別		年度別	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
営 業 キ 口		(km)	30.6	30.6	30.6	30.6	30.6
乗車者数	年 間	(人)	110,418,000	110,826,000	110,870,000	110,735,000	112,283,000
	一日平均	(人)	301,689	303,634	303,753	303,383	306,785
走行キロ	年 間	(km)	19,515,361	19,452,922	19,412,880	19,445,093	19,497,005
	一日平均	(km)	53,321	53,296	53,319	53,275	53,271
在 籍 車 両 (期末)		(両)	208	208	208	208	208
収 入	運輸収入	(千円)	17,979,129	17,993,962	18,558,053	18,414,773	18,733,174
	そ の 他	(千円)	3,999,764	3,859,652	3,713,982	6,466,336	6,764,529
	計	(千円)	21,978,893	21,853,614	22,272,035	24,881,109	25,497,703
支 出		(千円)	22,756,503	22,565,791	22,109,089	30,010,510	23,321,681
収 支 差 引		(千円)	△777,610	△712,177	181,873	△5,129,401	2,176,022

種 別		年度別	平成28年度	平成29年度
営 業 キ 口		(km)	30.6	30.6
乗車者数	年 間	(人)	112,035,000	113,960,000
	一日平均	(人)	306,946	312,219
走行キロ	年 間	(km)	19,463,959	19,460,605
	一日平均	(km)	53,326	53,317
在 籍 車 両 (期末)		(両)	208	208
収 入	運輸収入	(千円)	18,666,954	18,873,484
	そ の 他	(千円)	6,763,825	6,292,282
	計	(千円)	25,430,779	25,165,765
支 出		(千円)	23,663,734	23,483,998
収 支 差 引		(千円)	1,767,045	1,681,767

(※平成13年度以降の年間乗車者数は、千人未満の数値を端数処理している。)

3 過去の事業

(1) 観光バス事業

観光・貸切バス運輸成績

年度別	営業日数	使用車数		運転キロ数		乗客数		乗客数収入	
		年度計	1日平均	年度計	1日平均	年度計	1日平均	年度計	1日平均
昭和	日	両	両	km	km	人	人	円 銭	円 銭
11	171	569	3	45,905	268	8,705	51	9,455.80	55.30
12	363	1,118	3	90,084	248	18,698	52	20,186.70	55.61
13	98	446	4	32,810	335	7,758	79	7,936.40	80.98
14	349	460	1	34,603	99	7,542	22	8,873.10	25.42
15	179	466	2	35,565	199	8,644	48	9,802.20	54.76
(この間休止)									
24	243	106	1	10,721	44	5,088	21	876,850.—	360.84
25	365	735	2	74,948	205	35,280	97	4,686,800.—	12,840.54
26	366	1,652	5	170,203	465	79,296	249	14,148,148.—	38,656.14
27	365	2,317	6	238,418	653	115,057	315	23,226,890.—	97,420.87
28	365	3,347	9	371,841	1,019	176,674	484	38,746,722.—	104,471.32
29	365	4,555	13	489,782	1,342	220,193	603	51,017,515.—	104,163.71
30	366	4,385	12	520,328	1,422	252,192	689	55,909,476.—	152,758.13
31	365	5,150	14	580,018	1,589	335,753	920	61,233,369.—	167,762.65
32	365	5,308	15	618,717	1,695	346,073	948	64,935,164.—	177,904.55
33	365	5,274	14	617,590	1,692	360,700	988	66,201,886.—	181,375.03
34	366	4,874	13	577,857	1,579	602,444	1,646	64,277,992.—	175,622.92
35	365	5,641	15	667,024	1,827	673,492	1,845	72,660,017.—	199,069.53
36	365	6,033	17	659,258	1,806	704,200	1,929	73,082,473.—	200,225.95
37	365	5,853	16	585,490	1,604	614,400	1,683	67,061,790.—	183,730.93
38	366	5,221	14	550,202	1,503	574,300	1,569	62,111,575.—	169,703.75
39	365	4,421	12	487,095	1,335	546,450	1,497	56,554,360.—	154,943.45
40	365	5,624	15	420,968	1,153	482,950	1,323	58,467,000.—	160,183.56
41	365	5,444	15	416,184	1,140	475,200	1,302	57,730,410.—	158,165.50
42	366	5,834	16	440,587	1,204	312,400	854	61,308,360.—	167,509.18
43	365	5,073	14	391,431	1,072	282,800	775	51,650,860.—	141,509.20
44	365	5,443	15	361,319	990	270,100	740	53,033,520.—	145,297.31
45	365	5,522	15	371,586	1,018	296,003	811	63,026,700.—	172,675.89
46	366	4,772	13	408,071	1,115	330,499	903	67,421,900.—	184,212.84
47	365	4,089	11	427,503	1,171	311,985	855	74,094,220.—	202,997.86
48	365	4,041	11	461,671	1,265	281,490	771	83,004,250.—	227,408.90
49	364	3,749	10	455,792	1,252	281,008	772	117,626,200.—	323,148.90
50	366	3,275	9	394,460	1,078	276,503	755	143,084,520.—	390,941.31
51	365	3,385	9	469,053	1,285	294,049	805	161,310,150.—	441,945.61
52	365	3,626	10	482,881	1,323	338,787	928	181,626,600.—	497,607.12
53	365	3,228	9	456,731	1,251	292,838	802	186,608,900.—	511,257.26
54	366	3,079	8	519,023	1,418	268,002	732	205,625,900.—	561,819.40

年度別	営業日数	使用車数		運転キロ数		乗客数		乗客数収入	
		年度計	1日平均	年度計	1日平均	年度計	1日平均	年度計	1日平均
昭和	日	両	両	km	km	人	人	円 銭	円 銭
55	365	3,384	9	513,916	1,408	325,136	891	239,873,500.—	657,188.—
56	365	3,618	10	428,673	1,174	349,321	957	246,381,000.—	675,016.—
57	365	3,491	10	426,178	1,168	346,866	950	284,169,000.—	778,545.—
58	366	3,841	11	471,586	1,288	347,473	949	294,297,000.—	804,090.—
59	365	3,670	10	447,557	1,226	289,347	1,067	293,052,200.—	802,883.—
60	365	3,587	10	445,899	1,222	393,153	1,077	322,945,400.—	884,782.—
61	365	3,304	9	434,165	1,189	334,078	915	267,906,000.—	733,989.—
62	366	3,431	9	453,066	1,238	317,451	867	272,129,500.—	743,523.—
63	365	2,740	8	394,766	1,082	316,855	868	262,156,000.—	718,236.—
平成									
元	365	2,779	8	382,637	1,048	353,327	968	274,495,195.—	752,042.—
2	365	2,669	7	393,231	1,077	629,686	1,725	319,726,265.—	875,962.—
3	366	2,094	6	342,540	936	636,276	1,748	298,548,571.—	815,706.—
4	365	1,926	5	330,276	905	594,740	1,629	297,647,248.—	815,472.—
5	365	2,164	6	318,783	873	773,948	2,120	329,295,688.—	902,180.—
6	291	3,084	10	326,906	1,123	920,081	3,162	339,469,316.—	1,166,561.—
7	256	2,331	9	138,984	543	1,027,917	4,015	230,069,055.—	898,707.—
8	365	536	2	66,634	183	486,124	1,332	140,284,391.—	384,341.—
9	365	921	3	99,880	274	561,615	1,539	182,219,511.—	499,232.—
10	365	1,042	3	165,689	454	636,945	1,745	202,094,944.—	553,685.—
11	366	—	—	—	—	531,185	1,455	114,590,306.—	313,088.—

※ H11. 3. 31観光バス事業廃止

※ H11年度乗客数・収入はシティー・ループのみ

(参考) 歴代観光車愛称一覧表

導入年月	抹消年月	メーカー	型式	愛称	導入年月	抹消年月	メーカー	型式	愛称
1950. 2	1959. 3	いすゞ	BX91	むらさめ	1955. 3	1967. 3	三菱	R-21	むこ
1950. 9	1957. 12	いすゞ	BX95	ろっこう	1956. 3	1966. 12	三菱	R270	ふくはら
1950. 10	1958. 3	いすゞ	BX81	ありま	1956. 3	1965. 10	三菱	R270	さんのみや
1951. 10	1957. 12	日野	BH-10	すま	1956. 3	1967. 3	日野	BD-33	いちのたに
1951. 10	1957. 12	日野	BH-10	まいこ	1956. 3	1967. 5	日野	BD-33	すまうら
1951. 11	1957. 12	いすゞ	BX95	まや	1956. 3	1966. 12	三菱	R270	かすがの
1952. 3	1960. 12	日野	BH-10	ながた	1956. 4	1965. 10	日野	BD-33	かみさわ
1952. 3	1962. 1	日野	BH-10	ぬのびき	1956. 4	1965. 10	日野	BD-33	つきみやま
1952. 3	1962. 3	日野	BH-10	いくた	1956. 5	1966. 12	三菱	R270	たもん
1953. 3	1962. 8	三菱	B-25	つきしま	1956. 10	1966. 12	日野	BD-33	てっかい
1953. 3	1963. 7	三菱	B-25	すわやま	1956. 10	1967. 3	三菱	R270	いわや
1953. 3	1963. 7	三菱	B-25	ゆめの	1956. 10	1967. 3	三菱	R270	あおたに
1953. 3	1963. 7	三菱	B-25	おおわだ	1957. 4	1967. 12	日野	BK-30	はちぶせ
1953. 3	1963. 7	三菱	B-25	ひよどり	1957. 4	1967. 12	日野	BK-30	いたやど
1953. 3	1964. 7	三菱	B-25	かるも	1957. 4	1967. 12	日野	BK-30	すさの
1953. 3	1963. 7	三菱	B-25	みさき	1957. 5	1967. 3	三菱	R280	もとやま
1953. 3	1964. 7	日野	BH11-54	たちばな	1957. 5	1967. 3	三菱	R280	くもち
1953. 3	1964. 7	日野	BH11-53	くすのき	1957. 5	1967. 12	三菱	R270	KOBE
1953. 4	1962. 7	三菱	B-25	たるみ	1957. 5	1967. 5	日野	BD-33	ひょうご
1953. 4	1963. 5	三菱	B-25	ひょうご	1957. 5	1967. 12	日野	BD-33	わかみや
1953. 4	1962. 7	三菱	B-25	ふきあい	1957. 5	1967. 12	日野	BD-33	やなぎはら
1953. 4	1963. 5	三菱	B-25	たかとり	1957. 5	1964. 7	いすゞ	BC-20-1	いかりやま
1953. 5	1963. 5	日野	BD-10	きぬがけ	1957. 6	1964. 7	いすゞ	BC-20-1	いそがみ
1953. 5	1963. 5	日野	BD-10	いそなれ	1958. 4	1963. 10	いすゞ	BC-20-1	ひらの
1953. 6	1963. 3	いすゞ	BX95X	みなと	1958. 4	1964. 7	いすゞ	BC-20-1	ゆめの
1953. 6	1962. 7	三菱	B-25	みぬめ	1958. 4	1967. 12	いすゞ	BA351	はなくま
1953. 6	1962. 7	三菱	B-25	すみよし	1958. 4	1967. 12	三菱	R275	みかげ
1953. 6	1963. 7	三菱	B-25	みなとがわ	1958. 4	1969. 8	三菱	R275	ふきあい
1953. 6	1964. 7	三菱	B-25	もとまち	1958. 4	1969. 9	三菱	R275	みぬめ
1953. 10	1963. 3	日野	BH-11	しおや	1958. 4	1969. 8	日野	BD-34	すま
1953. 10	1963. 3	日野	BH-11	ひらの	1958. 4	1969. 8	日野	BK-32	たかとり
1953. 10	1963. 3	日野	BH-11	みかげ	1958. 4	1969. 8	日野	BK-32	かるも
1953. 10	1963. 3	日野	BH-11	はなくま	1958. 4	1970. 2	日野	BD-34	まいこ
1953. 10	1964. 1	日野	BH-11	せきもり	1958. 4	1970. 2	日野	BD-34	たるみ
1954. 3	1964. 1	日野	BH11-54	ながた	1958. 10	1969. 8	三菱	R380	すみよし
1954. 3	1964. 7	日野	BH11-54	いくた	1958. 10	1969. 8	三菱	R380	なだ
1954. 3	1964. 7	日野	BH-11	なだ	1958. 10	1970. 3	日野	BK-32	ぬのびき
1954. 3	1964. 7	日野	BH11-54	ぬのびき	1958. 10	1970. 3	日野	BK-32	いくた
1955. 3	1965. 10	三菱	R-21	ろっこう	1959. 3	1970. 3	日野	BD-34	おおわだ
1955. 3	1965. 10	三菱	R-21	ありま	1959. 4	1970. 2	日野	BD-34	みなとがわ
1955. 3	1965. 3	日野	BD-12	こうべ	1959. 4	1970. 2	日野	BD-34	つきしま
1955. 3	1965. 10	日野	BD-32	むらさめ	1959. 4	1969. 8	三菱	AR475	ひよどり
1955. 3	1966. 12	日野	BD-32	まつかぜ	1959. 4	1969. 8	三菱	R375	みなと
1955. 3	1966. 12	日野	BD-32	ひらの	1959. 4	1969. 8	日野	BD-14-P	きぬがけ
1955. 3	1965. 10	三菱	R-21	おくまや	1959. 4	1970. 2	日野	BD-14-P	いそなれ

導入年月	抹消年月	メーカー	型 式	愛 称	導入年月	抹消年月	メーカー	型 式	愛 称
1959. 4	1969. 8	三 菱	AR471	きくすい	1973. 3	1982. 3	三 菱	B806N	みなとがわ
1960. 3	1970. 12	三 菱	R475	ろっこう	1973. 3	1982. 3	三 菱	B806N	ありま
1960. 3	1970. 12	三 菱	R475	ありま	1975. 9	1983. 9	三 菱	B806N	ぬのびき
1960. 3	1970. 2	日 野	BD-14-P	むらさめ	1975. 9	1983. 9	三 菱	B806N	さんのみや
1960. 3	1970. 7	日 野	BD-14-P	まつかぜ	1976. 8	1985. 3	三 菱	B905N	ろっこう
1960. 3	1970. 12	日 野	BD-14	まや	1976. 8	1985. 3	三 菱	B905N	まや
1960. 8	1970. 12	三 菱	R470A	おくまや	1976. 8	1983. 7	三 菱	B806N	KOBE
1960. 8	1971. 6	日 野	BD-14	すまうら	1977. 8	1986. 2	三 菱	B905N	みかげ
1960. 8	1971. 6	日 野	BD-14	いちのたに	1977. 8	1986. 2	三 菱	B905N	ふたたび
1960. 8	1970. 2	日 野	BD-14-P	たちばな	1977. 8	1986. 2	三 菱	B905N	きぬがけ
1960. 8	1970. 2	日 野	BD-14-P	くすのき	1979. 5	1988. 4	ネオブラン	N122/3	二階バス
1961. 1	1970. 7	三 菱	R470	いわや	1979. 6	1988. 4	三 菱	B905NP	すま
1961. 1	1971. 6	日 野	BD-15	ふくはら	1979. 6	1988. 4	三 菱	B905NP	まいこ
1961. 1	1971. 6	日 野	BD-15	たもん	1979. 6	1989. 5	三 菱	B905NP	なだ
1961. 1	1971. 6	日 野	BD-15	あおたに	1981. 4	1990. 4	三 菱	MS615N	かざみどり
1961. 1	1971. 6	日 野	BD-15	かすがの	1981. 4	1990. 4	三 菱	MS615N	あじさい
1961. 7	1972. 3	三 菱	R475	ふかえ	1981. 4	1990. 4	三 菱	MS615N	ごしきづか
1961. 7	1971. 6	日 野	BD-15	つきみやま	1983. 4	1991. 11	三 菱	MS615N	ぬのびき
1961. 7	1971. 6	日 野	BD-15	せきもり	1983. 4	1991. 11	三 菱	MS615N	ありま
1961. 7	1971. 6	日 野	BD-15	すわやま	1983. 4	1992. 5	三 菱	MS615N	こうべ
1961. 7	1971. 9	日 野	BD-15	もとまち	1985. 3	1994. 3	三 菱	P-MS725S	ろっこう
1962. 3	1972. 4	日 野	RB-10	ひょうご	1985. 3	1994. 3	三 菱	P-MS725S	まや
1962. 3	1973. 3	三 菱	R470	うおざき	1986. 6	1994. 4	三 菱	P-MS725S	みかげ
1962. 3	1973. 3	いすゞ	BC151	はなくま	1986. 6	1994. 4	三 菱	P-MS725S	ふたたび
1962. 7	1971. 6	日野R	B-10	わかみや	1986. 6	1994. 4	三 菱	P-MS725S	きぬがけ
1962. 7	1971. 6	日野R	B-10	ながた	1988. 4	1997. 4	三 菱	P-MS725S	すま
1962. 7	1970. 3	三 菱	MR470	なだ	1988. 4	1997. 4	三 菱	P-MS725S	まいこ
1962. 7	1970. 3	三 菱	MR470	いくた	1988. 4	1998. 5	三 菱	P-MS725S	むらさめ
1962. 7	1971. 11	三 菱	MR470	くもち	1989. 5	1999. 4	三 菱	P-MS725S	まつかぜ
1963. 2	1974. 3	三 菱	MR470	みかげ	1990. 4	1999. 4	いすゞ	P-LV719N	あじさい
1963. 2	1974. 11	三 菱	MR470	ぬのびき	1990. 4	1999. 4	いすゞ	P-LV719N	かざみどり
1963. 7	1974. 3	三 菱	MR470	すみよし	1990. 4	1999. 4	三 菱	P-MS725S	ひよどり
1963. 7	1974. 11	三 菱	MR470	さんのみや	1991. 11	1999. 4	三 菱	U-MS726S	ぬのびき
1963. 7	1974. 11	日野R	B-10	たるみ	1991. 11	1999. 4	三 菱	U-MS726S	ありま
1966. 12	1975. 8	日 野	RC100TP	まや	1992. 5	1999. 4	三 菱	U-MS726N	こうべ
1966. 12	1976. 7	日 野	RC100TP	こうべ	1994. 3	1999. 4	三 菱	U-MS821P	ろっこう
1967. 1	1975. 8	三 菱	MAR470	ろっこう	1994. 3	1999. 4	三 菱	U-MS821P	まや
1970. 3	1977. 7	三 菱	B-805L	KOBE	1994. 4	1999. 4	三 菱	U-MS821P	みかげ
1970. 7	1978. 3	三 菱	B-806N	すま	1994. 4	1999. 4	三 菱	U-MS821P	ふたたび
1970. 7	1978. 3	三 菱	B-806N	あじさい	1994. 4	1999. 4	三 菱	U-MS821P	きぬがけ
1971. 6	1978. 3	三 菱	B-806N	むらさめ	1997. 4	1999. 4	三 菱	KC-MS822PH	ぬのびき
1971. 6	1978. 3	三 菱	B-806N	まつかぜ	1997. 4	1999. 4	三 菱	KC-MS822PH	ありま
1972. 3	1980. 2	三 菱	B-806N	まいこ	1997. 4	1999. 4	三 菱	KC-MS822PH	むらさめ
1972. 3	1979. 7	三 菱	B-806N	なだ					
1972. 3	1979. 7	三 菱	B-806N	いくた					
1973. 3	1982. 3	三 菱	B806N	きくすい					

(2) 軌道事業

大正6年度～昭和45年度

種別		年度別	大正6年度	大正7年度	大正8年度	大正9年度	大正10年度
営業	キロ	(km)	12.262	12.262	12.960	12.968	17.713
乗車者数	年間	(人)	24,645,771	51,284,411	52,386,816	57,313,414	64,108,981
	一日平均	(人)	113,768	140,505	143,133	157,026	175,641
走行キロ	年間	(km)	2,598,642	3,928,742	4,354,230	5,545,270	7,734,140
	一日平均	(km)	10,694	10,764	11,897	15,193	21,189
在籍車	両(期末)	(両)	90	90	90	110	156
収入	運輸収入	(円)	845,379	1,499,329	1,872,106	2,805,173	3,140,304
	その他	(円)	—	—	—	—	—
	計	(円)	—	—	—	—	—
支出	(円)	—	—	—	—	—	
収支差引	(円)	—	—	—	—	—	

(備考) 1 事業開始は大正6年8月1日
3 銭以下は切り捨て

2 昭和46年3月14日軌道事業廃止

種別		年度別	大正11年度	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度
営業	キロ	(km)	19.734	21.458	24.541	27.353	29.274
乗車者数	年間	(人)	73,791,111	80,679,672	87,376,615	91,243,582	101,681,548
	一日平均	(人)	202,167	220,436	239,388	249,982	278,580
走行キロ	年間	(km)	9,861,070	10,757,064	12,039,220	13,569,958	16,568,781
	一日平均	(km)	27,017	29,391	32,984	37,178	45,394
在籍車	両(期末)	(両)	170	195	228	240	248
収入	運輸収入	(円)	3,635,410	3,973,737	4,301,364	4,490,340	5,005,577
	その他	(円)	—	—	—	—	—
	計	(円)	—	—	—	—	—
支出	(円)	—	—	—	—	—	
収支差引	(円)	—	—	—	—	—	

種別		年度別	昭和2年度	昭和3年度	昭和4年度	昭和5年度	昭和6年度
営業	キロ	(km)	29.274	30.313	30.261	30.261	30.241
乗車者数	年間	(人)	108,985,701	110,755,718	103,579,295	94,161,025	83,359,149
	一日平均	(人)	297,775	303,440	283,779	257,975	227,757
走行キロ	年間	(km)	17,016,035	16,651,073	17,044,338	17,180,281	17,528,015
	一日平均	(km)	46,492	45,619	46,697	47,069	47,891
在籍車	両(期末)	(両)	260	265	265	275	275
収入	運輸収入	(円)	5,363,757	5,446,884	5,929,232	5,362,698	4,702,445
	その他	(円)	—	—	—	—	—
	計	(円)	—	—	—	—	—
支出	(円)	—	—	—	—	—	
収支差引	(円)	—	—	—	—	—	

種 別		年度別	昭和7年度	昭和8年度	昭和9年度	昭和10年度	昭和11年度
営 業 キ 口		(km)	30,752	31,842	31,350	31,391	31,391
乗車者数	年 間	(人)	80,420,103	85,442,384	87,631,889	88,824,009	88,670,894
	一日平均	(人)	220,329	234,089	240,087	242,689	242,934
走行キロ	年 間	(km)	17,093,394	16,717,167	17,040,663	17,338,433	17,673,857
	一日平均	(km)	46,832	45,800	46,687	47,373	48,422
在 籍 車 両 (期末)		(両)	275	275	275	275	275
収 入	運輸収入	(円)	4,464,132	4,727,663	4,819,037	4,879,855	4,864,467
	そ の 他	(円)	—	169,584	157,416	197,713	202,531
	計	(円)	—	4,897,247	4,976,453	5,077,568	5,066,998
支 出		(円)	—	4,535,774	4,538,344	5,258,440	4,315,180
収 支 差 引		(円)	—	361,473	438,109	△180,872	751,818

種 別		年度別	昭和12年度	昭和13年度	昭和14年度	昭和15年度	昭和16年度
営 業 キ 口		(km)	32,578	32,578	32,578	33,343	33,343
乗車者数	年 間	(人)	90,714,346	93,167,947	106,202,044	124,025,639	144,321,713
	一日平均	(人)	248,532	255,255	290,170	339,796	395,402
走行キロ	年 間	(km)	16,966,796	15,642,409	15,938,244	16,140,936	16,819,251
	一日平均	(km)	46,484	42,856	43,547	44,222	46,081
在 籍 車 両 (期末)		(両)	275	285	285	285	282
収 入	運輸収入	(円)	4,941,658	5,068,150	5,766,949	6,730,079	7,810,225
	そ の 他	(円)	194,820	196,007	195,969	206,278	379,236
	計	(円)	5,136,478	5,264,157	5,962,918	6,936,537	8,189,461
支 出		(円)	4,220,074	4,359,177	4,384,841	4,493,388	5,120,696
収 支 差 引		(円)	916,404	904,980	1,578,077	2,443,149	3,068,765

種 別		年度別	昭和17年度	昭和18年度	昭和19年度	昭和20年度	昭和21年度
営 業 キ 口		(km)	33,343	33,343	34,569	31,866	34,314
乗車者数	年 間	(人)	161,946,475	177,070,872	159,751,238	74,605,695	109,182,103
	一日平均	(人)	443,689	483,800	438,877	204,399	299,129
走行キロ	年 間	(km)	16,093,176	15,607,472	10,282,845	3,903,709	5,900,845
	一日平均	(km)	44,091	42,643	28,250	10,695	16,167
在 籍 車 両 (期末)		(両)	282	282	261	161	163
収 入	運輸収入	(円)	8,716,367	12,256,902	11,377,762	5,530,826	29,846,926
	そ の 他	(円)	7,241,692	8,481,188	7,721,087	10,913,598	6,675,568
	計	(円)	15,958,059	20,738,090	19,098,849	16,444,424	36,524,494
支 出		(円)	8,140,816	7,732,136	9,606,128	15,192,378	45,582,875
収 支 差 引		(円)	7,817,243	13,005,954	9,492,721	1,252,046	△9,058,381

種 別		年度別	昭和22年度	昭和23年度	昭和24年度	昭和25年度	昭和26年度
営 業	キ 口	(km)	34,314	34,314	34,953	34,953	34,953
乗車者数	年 間	(人)	124,803,999	114,298,392	111,359,226	110,527,480	118,786,156
	一日平均	(人)	340,995	313,146	305,094	302,815	324,552
走行キロ	年 間	(km)	5,925,091	7,353,100	8,506,930	8,749,302	9,168,126
	一日平均	(km)	16,189	20,145	23,307	23,971	25,050
在 籍 車	両 (期末)	(両)	178	219	240	244	246
収 入	運輸収入	(円)	143,405,826	448,120,750	713,192,324	763,261,170	870,346,930
	そ の 他	(円)	10,540,546	24,473,079	50,067,613	101,226,249	122,159,534
	計	(円)	153,946,372	472,593,829	763,259,937	864,487,419	992,506,464
支 出		(円)	139,239,618	359,206,277	596,047,311	747,722,039	924,709,355
収 支 差 引		(円)	14,706,754	113,387,552	167,212,626	116,765,380	67,797,109

種 別		年度別	昭和27年度	昭和28年度	昭和29年度	昭和30年度	昭和31年度
営 業	キ 口	(km)	34,873	35,543	35,543	35,543	35,543
乗車者数	年 間	(人)	124,528,312	126,347,025	119,472,276	119,849,408	126,164,378
	一日平均	(人)	341,173	346,156	327,321	327,457	345,656
走行キロ	年 間	(km)	9,787,289	10,239,224	10,686,525	11,028,693	11,052,104
	一日平均	(km)	26,814	28,053	29,278	30,133	30,280
在 籍 車	両 (期末)	(両)	234	237	239	240	240
収 入	運輸収入	(円)	1,089,447,155	1,269,615,460	1,241,213,821	1,243,726,172	1,305,197,926
	そ の 他	(円)	73,743,149	83,385,659	88,049,434	96,013,442	122,495,552
	計	(円)	1,163,190,304	1,353,001,119	1,329,263,255	1,339,739,614	1,427,693,478
支 出		(円)	1,116,894,033	1,199,692,037	1,292,432,968	1,333,044,099	1,390,781,868
収 支 差 引		(円)	46,296,271	153,309,082	36,830,287	6,695,515	36,911,610

種 別		年度別	昭和32年度	昭和33年度	昭和34年度	昭和35年度	昭和36年度
営 業	キ 口	(km)	35,543	35,543	35,632	35,606	35,606
乗車者数	年 間	(人)	134,273,660	134,291,729	136,652,950	141,808,363	146,386,741
	一日平均	(人)	367,873	367,923	373,369	388,516	401,060
走行キロ	年 間	(km)	11,432,221	11,553,188	11,458,171	11,405,644	10,937,802
	一日平均	(km)	31,321	31,653	31,306	31,248	29,967
在 籍 車	両 (期末)	(両)	240	235	237	234	234
収 入	運輸収入	(円)	1,382,837,790	1,376,263,775	1,397,022,984	1,452,558,607	1,499,802,427
	そ の 他	(円)	138,799,383	159,758,237	166,389,660	150,877,507	140,605,956
	計	(円)	1,521,637,173	1,536,022,012	1,563,412,644	1,603,436,114	1,640,408,383
支 出		(円)	1,515,425,961	1,540,058,376	1,561,877,241	1,683,178,284	1,916,552,957
収 支 差 引		(円)	6,211,212	△4,036,364	1,535,403	△79,742,170	△276,144,574

種 別		年度別				
		昭和37年度	昭和38年度	昭和39年度	昭和40年度	昭和41年度
営 業	キ 口	(km) 35,583	35,527	35,537	35,537	34,916
乗車者数	年 間	(人) 140,063,171	136,576,619	133,181,919	129,496,151	119,374,049
	一日平均	(人) 383,735	373,160	364,882	354,783	327,052
走行キロ	年 間	(km) 10,559,794	10,545,371	10,138,371	9,900,033	9,272,902
	一日平均	(km) 28,931	28,812	27,776	27,123	25,405
在 籍 車 両 (期末)		(両) 234	230	224	224	224
収 入	運輸収入	(円) 1,594,649,872	1,641,900,890	1,595,677,856	1,543,709,830	1,678,354,715
	そ の 他	(円) 160,325,855	256,088,932	195,311,730	351,586,581	366,490,847
	計	(円) 1,754,975,727	1,897,989,822	1,790,989,586	1,895,296,411	2,044,845,562
支 出		(円) 2,057,265,121	2,237,402,946	2,322,395,658	2,680,744,769	2,875,490,705
収 支 差 引		(円) △302,289,394	△339,413,124	△531,406,072	△785,448,358	△830,645,143

種 別		年度別			
		昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度	昭和45年度
営 業	キ 口	(km) 34,920	20,105	10,644	10,644
乗車者数	年 間	(人) 106,654,867	71,392,763	39,390,732	14,600,559
	一日平均	(人) 291,407	195,597	107,920	42,077
走行キロ	年 間	(km) 8,618,840	6,676,127	3,765,499	1,446,287
	一日平均	(km) 23,549	18,291	10,316	4,168
在 籍 車 両 (期末)		(両) 224	125	65	45
収 入	運輸収入	(円) 1,805,021,587	1,423,896,541	786,432,868	292,460,242
	そ の 他	(円) 493,964,674	519,648,012	362,000,071	606,407,863
	計	(円) 2,298,986,261	1,943,544,553	1,148,432,939	898,860,105
支 出		(円) 3,348,317,474	3,280,345,915	2,317,964,382	1,783,322,667
収 支 差 引		(円) △1,049,331,213	△1,336,801,362	△1,169,531,443	△884,462,562

(3) 市営以前の市街電車事業

明治43年～大正6年

種別	年 期	明治43年		明治44年		明治45年		大正2年	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
運 転 日 数 (日)		179	182	183	183	183	212	184	181
使 用 車 両 (両)		6,142	6,784	7,032	6,772	6,981	8,922	8,369	9,893
運 転 マ イ ル (マイル)		625,276	756,981	822,786	827,045	880,071	1,238,511	1,143,787	1,309,342
一 日 平 均	乗車者数(人)	32,277	30,530	35,646	34,170	38,715	42,170	53,671	60,609
	乗車収入(円)	1,021	974	1,116	1,064	1,193	1,295	1,656	1,849

(備考) 上期：4/1～9/30(明治45年まで) 5/1～10/31(大正2年以降)
 下期：10/1～3/31(明治45年まで) 11/1～4/30(大正2年以降)

種別	年 期	大正3年		大正4年		大正5年		大正6年	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	5/1～7/31	
運 転 日 数 (日)		184	181	184	182	184	181	92	
使 用 車 両 (両)		10,155	9,007	9,272	9,174	9,230	9,376	4,813	
運 転 マ イ ル (マイル)		1,295,931	1,186,974	1,202,792	1,186,974	1,202,792	1,185,763	641,619	
一 日 平 均	乗車者数(人)	63,028	60,521	64,710	69,644	77,146	84,982	92,427	
	乗車収入(円)	1,911	1,836	1,957	2,116	2,344	2,593	2,805	

(4) 索道事業 (奥摩耶ロープウェイ)

昭和30年度～昭和52年度

種 別		年度別	昭和30年度	昭和31年度	昭和32年度	昭和33年度	昭和34年度
運転回数	年 間	(回)	12,308	15,989	16,434	16,060	16,333
	一日平均	(回)	48	44	46	45	46
乗車者数	年 間	(人)	383,193	445,842	399,873	354,814	353,553
	一日平均	(人)	1,485	1,235	1,123	983	996
収 入	運輸収入	(円)	13,441,780	15,990,114	14,496,868	12,933,294	12,804,632
	そ の 他	(円)	5,816,543	8,274,110	8,937,246	7,151,368	8,303,186
	計	(円)	19,258,323	24,264,224	23,434,114	20,084,662	21,107,818
支 出		(円)	15,337,060	23,368,207	26,251,901	22,097,722	23,574,099
収 支 差 引		(円)	3,921,263	896,017	△2,817,787	△2,013,060	△2,466,281

(備考) 1 事業開始は昭和30年7月12日 2 昭和52年7月1日で廃止 (神戸市都市整備公社へ有償移管)

種 別		年度別	昭和35年度	昭和36年度	昭和37年度	昭和38年度	昭和39年度
運転回数	年 間	(回)	16,438	17,061	17,367	15,494	14,844
	一日平均	(回)	46	47	48	44	42
乗車者数	年 間	(人)	342,155	389,597	381,987	328,071	310,739
	一日平均	(人)	964	1,079	1,070	924	888
収 入	運輸収入	(円)	12,542,537	14,329,828	14,175,558	12,391,617	12,152,097
	そ の 他	(円)	8,212,615	8,726,519	8,557,544	6,902,144	6,382,928
	計	(円)	20,755,152	23,056,347	22,733,102	19,293,761	18,535,025
支 出		(円)	24,623,921	23,364,172	24,252,665	24,185,273	28,136,902
収 支 差 引		(円)	△3,868,769	△307,825	△1,519,563	△4,891,512	△9,601,877

種 別		年度別	昭和40年度	昭和41年度	昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度
運転回数	年 間	(回)	14,340	14,018	13,005	12,854	13,436
	一日平均	(回)	40	40	37	36	38
乗車者数	年 間	(人)	270,153	250,374	206,197	186,770	209,090
	一日平均	(人)	755	719	589	528	592
収 入	運輸収入	(円)	12,250,620	15,376,702	13,530,145	16,998,106	19,296,640
	そ の 他	(円)	5,426,106	5,624,483	4,033,712	2,761,733	1,426,788
	計	(円)	17,676,726	21,001,185	17,563,857	19,759,839	20,723,428
支 出		(円)	29,706,385	26,491,748	27,599,718	27,487,363	36,096,313
収 支 差 引		(円)	△12,029,659	△5,490,563	△10,035,861	△7,727,524	△15,372,885

種 別		年度別	昭和45年度	昭和46年度	昭和47年度	昭和48年度	昭和49年度
運転回数	年 間	(回)	13,901	12,975	12,989	13,205	12,581
	一日平均	(回)	39	37	37	37	36
乗車者数	年 間	(人)	208,639	194,768	185,313	203,556	209,980
	一日平均	(人)	586	550	522	575	600
収 入	運輸収入	(円)	18,569,810	17,140,345	16,940,390	17,720,445	19,051,360
	そ の 他	(円)	1,793,751	1,472,738	1,114,342	665,420	954,464
	計	(円)	20,363,561	18,613,083	18,054,732	18,385,865	20,005,824
支 出		(円)	31,928,852	32,406,147	52,038,930	52,123,885	78,850,259
収 支 差 引		(円)	11,565,291	△13,793,064	△33,984,198	△33,738,020	△58,844,435

種 別		年度別		
		昭和50年度	昭和51年度	昭和52年度
運 転 回 数	年 間	(回) 12,214	10,362	3,042
	一日平均	(回) 34	29	33
乗 車 者 数	年 間	(人) 198,271	176,674	44,898
	一日平均	(人) 557	499	493
収 入	運輸収入	(円) 25,265,725	30,005,275	7,894,040
	そ の 他	(円) 576,668	341,690	79,899
	計	(円) 25,842,393	30,346,965	7,973,939
支 出		(円) 147,696,777	61,256,080	19,681,382
収 支 差 引		(円) △121,854,384	△30,909,115	△11,707,443

(5) 電気供給事業

大正6年度～昭和16年度

種別	年度別	大正6年度	大正7年度	大正8年度	大正9年度	大正10年度
電灯取付数	(灯)	291,030	335,261	382,302	423,182	464,722
電力供給量	(kW)	7,777.80	11,418.60	11,840.10	13,660.40	16,141.60
電熱供給量	(kW)	80.5	60.8	250.8	583.9	657.4
使用電力量	(kWh)	36,679,842	64,461,532	72,751,076	81,212,366	90,300,850
収 入	(円)	1,661,833	3,266,753	4,495,473	5,990,580	6,659,046

(備考) 1 使用電力量及び収入は年度合計、その他は年度末実績
 2 市営開始は大正6年8月1日、事業出資は昭和17年4月1日
 3 銭以下は切り捨て

種別	年度別	大正11年度	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度
電灯取付数	(灯)	499,432	538,806	566,066	590,862	621,081
電力供給量	(kW)	17,231.30	19,644.60	20,390.20	21,001.30	27,826.20
電熱供給量	(kW)	777.8	3,357.40	3,720.80	5,874.70	5,981.40
使用電力量	(kWh)	93,911,588	110,911,831	128,340,484	145,158,570	173,882,270
収 入	(円)	6,117,350	6,330,545	6,979,002	7,424,440	7,768,333

種別	年度別	昭和2年度	昭和3年度	昭和4年度	昭和5年度	昭和6年度
電灯取付数	(灯)	651,058	683,120	718,915	740,265	756,751
電力供給量	(kW)	34,926.30	50,538.90	58,277.50	65,508.00	66,237.00
電熱供給量	(kW)	7,509.70	8,849.90	10,946.40	11,723.40	11,736.70
使用電力量	(kWh)	184,216,280	225,945,819	286,963,339	287,336,466	305,698,682
収 入	(円)	8,082,572	8,820,175	10,161,334	10,006,871	10,140,188

種別	年度別	昭和7年度	昭和8年度	昭和9年度	昭和10年度	昭和11年度
電灯取付数	(灯)	771,736	799,523	836,176	884,344	1,086,308
電力供給量	(kW)	66,560.00	84,578.00	89,331.00	98,722.00	109,296.00
電熱供給量	(kW)	11,692.60	11,193.00	11,757.00	13,291.90	15,892.40
使用電力量	(kWh)	322,202,210	355,191,770	407,010,570	442,218,262	485,945,379
収 入	(円)	10,838,373	11,657,938	12,791,519	14,161,435	15,847,293

種別	年度別	昭和12年度	昭和13年度	昭和14年度	昭和15年度	昭和16年度
電灯取付数	(灯)	1,181,751	1,213,904	1,247,472	1,296,921	1,310,478
電力供給量	(kW)	117,422.40	140,535.10	144,155.10	159,275.40	160,235.20
電熱供給量	(kW)	17,072.10	17,556.90	17,144.80	18,518.80	14,188.40
使用電力量	(kWh)	524,495,788	549,543,787	529,968,970	534,298,650	543,968,854
収 入	(円)	17,257,034	17,693,732	17,837,281	18,055,499	19,099,831

(6) 市営以前の電気供給事業

明治21年～大正6年

種別		年	明治21年	明治22年	明治23年	明治24年	明治25年
電灯	白熱	(灯)	642	1,458	2,014	2,328	2,744
	狐光	(灯)	—	—	—	—	6
需要戸数		(戸)	—	—	—	—	—
電灯収入		(円)	2,813	17,318	24,464	28,242	30,312
電力	電動機台数	(台)	—	—	—	—	—
	馬力数	(馬力)	—	—	—	—	—
需要戸数		(戸)	—	—	—	—	—
電力収入		(円)	—	—	—	—	—

(備考) 1 数量は毎年末。ただし、大正2～5年は10月末日、大正6年は7月末日現在

2 収入は1か年の総額。ただし、大正5年は1月から10月までの10か月、大正6年は前年11月から7月までの9か月

種別		年	明治26年	明治27年	明治28年	明治29年	明治30年
電灯	白熱	(灯)	3,072	3,604	4,359	5,705	7,115
	狐光	(灯)	10	16	22	46	60
需要戸数		(戸)	—	—	—	—	—
電灯収入		(円)	35,878	39,404	49,199	58,923	83,724
電力	電動機台数	(台)	—	—	—	—	—
	馬力数	(馬力)	—	—	—	—	—
需要戸数		(戸)	—	—	—	—	—
電力収入		(円)	—	—	—	—	—

種別		年	明治31年	明治32年	明治33年	明治34年	明治35年
電灯	白熱	(灯)	8,065	9,499	11,559	12,811	14,532
	狐光	(灯)	71	50	56	69	78
需要戸数		(戸)	1,698	1,684	1,958	2,111	2,307
電灯収入		(円)	108,722	119,948	148,518	159,890	174,730
電力	電動機台数	(台)	—	—	—	—	—
	馬力数	(馬力)	—	—	—	—	—
需要戸数		(戸)	—	—	—	—	—
電力収入		(円)	—	—	—	—	—

種別		年	明治36年	明治37年	明治38年	明治39年	明治40年
電灯	白熱	(灯)	16,269	17,678	20,739	25,130	31,940
	狐光	(灯)	75	89	89	87	111
需要戸数		(戸)	2,463	3,309	3,309	4,315	5,262
電灯収入		(円)	188,756	223,139	223,139	271,398	326,074
電力	電動機台数	(台)	—	—	—	22	40
	馬力数	(馬力)	—	—	—	72.50	151.00
需要戸数		(戸)	—	—	—	20	36
電力収入		(円)	—	—	—	9,796	20,900

種別		年	明治41年	明治42年	明治43年	明治44年	明治45年
電 灯	白熱	(灯)	40,908	66,129	111,028	146,526	166,732
	狐光	(灯)	94	84	78	76	70
需要戸数		(戸)	8,379	18,069	42,186	61,789	73,076
電灯収入		(円)	396,284	516,661	768,153	983,971	1,098,135
電 力	電動機台数	(台)	67	81	108	167	381
	馬力数	(馬力)	194.70	189.70	608.80	758.80	1,252.55
需要戸数		(戸)	64	81	106	153	336
電力収入		(円)	28,866	36,242	63,479	78,900	115,803

種別		年	大正2年	大正3年	大正4年	大正5年	大正6年
電 灯	白熱	(灯)	179,141	194,937	210,203	241,061	262,229
	狐光	(灯)	108	101	93	93	102
需要戸数		(戸)	71,857	75,332	80,070	91,580	99,087
電灯収入		(円)	962,036	1,250,258	1,324,310	1,477,666	1,287,808
電 力	電動機台数	(台)	611	760	919	1,220	1,465
	馬力数	(馬力)	2,688.50	3,633.00	3,525.50	6,100.50	8,297.50
需要戸数		(戸)	555	700	855	1,036	1,206
電力収入		(円)	152,936	244,341	208,996	335,258	412,120

4 営業損益等の推移（昭和41年度～平成10年度）

（単位：千円）

事業	年度	昭和41年度	昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度	昭和45年度	昭和46年度	昭和47年度	昭和48年度	昭和49年度
	損益									
市バス	営業損益	△169,906	△214,345	△412,538	△369,074	△578,895	△641,639	△1,504,715	△1,379,590	△3,658,937
	経常損益	△444,020	△521,182	△680,919	△645,316	△812,752	△1,005,037	△1,883,113	△1,759,776	△2,947,055
市電	営業損益	△439,133	△602,942	△974,978	△889,659	△816,599	—	—	—	—
	経常損益	△830,645	△1,049,331	△1,336,801	△1,169,532	△884,454	—	—	—	—
ロープ	営業損益	△5,201	△9,427	△8,477	△15,371	△11,486	△13,894	△33,886	△33,813	△58,896
	経常損益	△5,490	△10,036	△7,727	△15,373	△11,565	△13,793	△33,984	△33,738	△58,845
合	営業損益	△614,240	△826,714	△1,395,993	△1,274,104	△1,406,980	△655,533	△1,538,601	△1,413,403	△3,717,833
	経常損益	△1,280,155	△1,580,549	△2,025,447	△1,830,221	△1,708,771	△1,018,830	△1,917,097	△1,793,514	△3,005,900
計	純損益	△1,208,812	△1,352,359	△2,414,395	△1,650,301	△898,139	89,840	△1,491,401	643,664	△1,543,040
累	積損益	△4,896,453	△6,248,631	△8,662,971	△10,311,212	△11,208,176	△11,118,336	△12,609,737	△11,966,073	△13,509,113

（単位：千円）

事業	年度	昭和50年度	昭和51年度	昭和52年度	昭和53年度	昭和54年度	昭和55年度	昭和56年度	昭和57年度	昭和58年度
	損益									
市バス	営業損益	△3,974,222	△2,730,100	△2,538,884	△1,835,348	△1,450,871	△1,537,897	△492,436	△513,980	△389,676
	経常損益	△3,273,458	△1,867,084	△2,316,619	△1,328,756	△777,405	△830,468	350,866	399,832	443,824
市電	営業損益	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	経常損益	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ロープ	営業損益	△122,203	△31,016	△11,729	—	—	—	—	—	—
	経常損益	△121,854	△30,909	△11,707	—	—	—	—	—	—
合	営業損益	△4,096,425	△2,761,116	△2,550,613	△1,835,348	△1,450,871	△1,537,897	△492,436	△513,980	△389,676
	経常損益	△3,395,312	△1,897,993	△2,328,326	△1,328,756	△777,405	△830,468	350,866	399,832	443,824
計	純損益	△2,692,810	△387,137	△1,034,568	32,069	△34,335	△178,298	1,444,174	1,028,327	2,895,128
累	積損益	△16,201,923	△16,589,060	△17,563,294	△17,531,225	△17,565,560	△17,743,858	△16,299,684	△15,271,357	△12,376,229

(単位：千円)

事業	年度	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度
	損益									
市バス	営業損益	184,258	△511,596	△139,663	△970,287	△1,202,406	△1,266,615	△1,441,382	△2,148,824	△1,708,062
	経常損益	957,386	487,709	892,747	206,012	91,396	319,352	112,408	△648,451	177,790
市電	営業損益	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	経常損益	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ロープ	営業損益	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	経常損益	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合	営業損益	184,258	△511,596	△139,663	△970,287	△1,202,406	△1,266,615	△1,441,382	△2,148,824	△1,708,062
	経常損益	957,386	487,709	892,747	206,012	91,396	319,352	112,408	△648,451	177,790
計	純損益	1,768,495	967,111	1,889,915	1,265,851	316,377	607,748	734,647	△304,996	358,075
累積損益		△10,607,734	△9,640,623	△7,750,708	△6,484,857	△6,093,948	△5,486,200	△4,751,553	△5,056,549	△4,698,474

(単位：千円)

事業	年度	平成5年度	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度
	損益						
市バス	営業損益	△2,898,653	△4,843,093	△6,566,894	△6,543,434	△6,573,742	△6,512,106
	経常損益	△783,202	△2,554,694	△4,086,607	△3,272,611	△4,165,806	△3,978,853
市電	営業損益	—	—	—	—	—	—
	経常損益	—	—	—	—	—	—
ロープ	営業損益	—	—	—	—	—	—
	経常損益	—	—	—	—	—	—
合	営業損益	△2,898,653	△4,843,093	△6,566,894	△6,543,434	△6,573,742	△6,512,106
	経常損益	△783,202	△2,554,694	△4,086,607	△3,272,611	△4,165,806	△3,978,853
計	純損益	△506,239	△1,393,099	△3,051,588	△1,549,665	△3,055,816	△3,912,727
累積損益		△5,204,713	△6,597,812	△9,649,400	△11,199,065	△14,254,881	△18,167,608

第3節 再建計画

1 決算実績

(1) 第1次再建期間（昭和41年度～昭和47年度）の決算実績

(単位：千円)

項 目		年 度							
		昭和41年度	昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度	昭和45年度	昭和46年度	昭和47年度	
収 入 支 出	經常 損 益	運 輸 取 益	3,852,848	4,181,024	3,990,933	3,700,444	3,729,039	3,838,823	4,560,155
		他会計補助金	10,000	62,579	185,400	264,179	586,097	145,106	135,306
		国(県)補助金	0	54,773	133,000	126,350	99,750	29,260	18,620
		そ の 他	521,913	606,796	421,981	222,837	251,525	200,633	245,646
		計 (a)	4,384,761	4,905,172	4,731,314	4,313,810	4,666,411	4,213,822	4,959,727
	支 出	人 件 費	3,607,021	4,140,878	4,386,187	4,042,198	4,221,248	3,531,794	5,042,808
		経 費	823,016	822,205	764,718	746,670	786,846	796,221	892,797
		減価償却費	315,568	349,446	357,413	314,180	299,052	353,032	396,610
		支 払 利 息	369,518	475,356	586,778	680,380	730,101	432,807	435,004
		そ の 他	549,793	697,836	661,665	360,603	337,935	118,798	109,605
		計 (b)	5,664,916	6,485,721	6,756,761	6,144,031	6,375,182	5,232,652	6,876,824
		差引 (a - b) A	△1,280,155	△1,580,549	△2,025,447	△1,830,221	△1,708,771	△1,018,830	△1,917,097
	特別 利益	利 益 (c)	180,993	391,138	176,247	669,943	1,554,367	2,216,714	2,309,388
		損 失 (b)	109,650	162,948	565,195	490,023	743,735	1,108,044	1,883,692
差引 (c - b) B		71,343	228,190	△388,948	179,920	810,632	1,108,670	425,696	
純 損 益 (A + B)		△1,208,812	△1,352,359	△2,414,395	△1,650,301	△898,139	89,840	△1,491,401	
累 積 欠 損 金		△4,896,453	△6,248,631	△8,662,971	△10,311,212	△11,208,176	△11,118,336	△12,609,737	
資 本 的 収 入 支 出	収 入	企 業 債	379,620	359,525	214,155	314,090	495,950	429,811	331,320
		再 建 債	0	3,500,000	0	0	0	0	0
		国(県)補助金	0	0	0	0	0	0	0
		そ の 他	25,185	9,416	42,479	152,613	131,994	312,109	112,098
		計 (e)	404,805	3,868,941	256,634	466,703	627,944	741,920	443,418
	支 出	建設改良費	462,958	511,017	249,619	381,252	658,409	458,569	334,417
		企業債償還金	149,911	164,225	182,627	197,069	211,114	216,839	279,756
		再建債償還金	0	0	0	700,000	700,000	700,000	700,000
		そ の 他	253,588	3,504,685	26,110	44,862	0	0	0
		計 (f)	866,457	4,179,927	458,356	1,323,183	1,569,523	1,375,408	1,314,173
差 引 (e - f) C		△461,652	△310,986	△201,722	△856,480	△941,579	△633,488	△870,755	
不 良 債 務		△4,690,750	△5,789,571	△7,528,748	△8,594,928	△8,955,674	△7,954,046	△9,211,042	
再 建 債 未 償 還 元 金		—	3,500,000	3,500,000	2,800,000	2,100,000	1,400,000	700,000	
長 期 借 入 金 残 高		—	—	—	—	—	—	—	

(2) 第2次再建期間（昭和48年度～昭和62年度）の決算実績

(単位：千円)

項 目		年 度		昭和48年度	昭和49年度	昭和50年度	昭和51年度	昭和52年度	昭和53年度	昭和54年度
		昭和48年度	昭和49年度							
収 益 的 収 支	入	運 輸 収 益		5,781,137	6,318,525	7,242,213	9,859,561	9,867,720	10,787,328	11,626,829
		他会計補助金		552,914	687,508	720,410	729,401	841,430	1,214,205	1,325,590
		国(県)補助金		36,610	601,676	574,079	534,024	484,764	431,899	383,240
		そ の 他		282,842	294,918	319,021	330,915	353,538	423,959	426,768
		計 (a)		6,653,503	7,902,627	8,855,723	11,453,901	11,547,452	12,857,391	13,762,427
	支	人 件 費		5,945,995	8,105,513	9,125,481	9,765,585	10,165,091	10,376,733	10,667,679
		経 費		970,672	1,317,578	1,474,423	1,731,906	1,878,225	1,855,340	2,193,956
		減価償却費		367,384	417,528	504,478	665,689	678,084	766,990	562,964
		支払利息(*1)		714,671	983,654	1,065,900	1,112,203	1,063,562	1,099,199	1,085,206
		そ の 他		448,295	84,254	80,753	76,511	90,816	87,885	30,027
		計 (b)		8,447,017	10,908,527	12,251,035	13,351,894	13,875,778	14,186,147	14,539,832
		差引 (a - b) A		△1,793,514	△3,005,900	△3,395,312	△1,897,993	△2,328,326	△1,328,756	△777,405
	特別利益	利 益 (c)		2,489,867	1,464,487	705,702	1,600,516	1,293,758	1,360,825	743,070
		損 失 (b)		52,689	1,627	3,200	89,660	0	0	0
差引 (c - b) B			2,437,178	1,462,860	702,502	1,510,856	1,293,758	1,360,825	743,070	
純 損 益 (A + B)				643,664	△1,543,040	△2,692,810	△387,137	△1,034,568	32,069	△34,335
累 積 欠 損 金 (*2)				△11,966,073	△13,509,113	△16,201,923	△16,589,060	△17,563,294	△17,531,225	△17,565,560
資 本 的 収 支	入	企 業 債		484,543	624,195	403,066	1,871,000	1,198,000	233,000	930,000
		再 建 債		7,546,692	700,000	0	0	0	0	0
		国(県)補助金		117,990	139,380	210,348	163,570	209,487	20,720	28,210
		そ の 他		124,397	112,508	855	1,607,038	45,105	108,756	417
		計 (e)		8,273,622	1,576,083	614,269	3,641,608	1,452,592	362,476	958,627
	支	建 設 改 良 費		741,725	775,949	1,125,537	1,867,899	1,248,794	408,665	1,005,163
		企業債償還金		344,131	219,044	199,249	211,110	252,317	515,448	568,641
		再建債償還金		700,000	568,000	594,000	594,000	594,000	594,000	594,000
		そ の 他		7,546,692	700,000	0	300,000	300,000	1,100,000	0
		計 (f)		9,332,548	2,262,993	1,918,786	2,973,009	2,395,111	2,618,113	2,167,804
差 引 (e - f) C				△1,058,926	△686,910	△1,304,517	668,599	△942,519	△2,255,637	△1,209,177
不 良 債 務 (*3)				△930,309	△1,195,070	△4,464,750	△3,646,269	△1,557,672	△752,210	△1,194,212
再 建 債 未 償 還 元 金				7,577,000	7,709,000	7,115,000	6,521,000	5,927,000	5,333,000	4,739,000
長 期 借 入 金 残 高				0	1,000,000	1,000,000	2,300,000	5,500,000	6,400,000	6,500,000

*1 59年度からは、支払利息及び企業債諸費の値。

*2 48年度～51年度までは、バス事業と索道（ロープウェー）事業の累積欠損金との合計額、昭和63年度は、資本剰余金取崩後の値。

*2・*3 昭和52年度の累積欠損金及び不良債務は、索道（ロープウェー）事業の事業廃止に伴う、一般会計補助金、自己資本金の取崩し等により、索道事業の累積欠損金及び不良債務解消後の値。

(単位：千円)

項 目		年 度		昭和55年度	昭和56年度	昭和57年度	昭和58年度	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度
		昭和55年度	昭和56年度	昭和57年度	昭和58年度	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度		
収 入 支 益 的 支 出	取 入	運輸収益	12,439,083	13,922,632	14,234,750	14,195,161	15,366,683	15,613,770	15,543,915	15,258,646	
		会計補助金	1,438,262	1,564,269	1,857,125	2,062,737	1,928,197	1,925,788	2,035,735	2,044,777	
		国(県)補助金	340,122	298,908	254,481	215,389	166,217	119,689	75,204	31,387	
		その他	471,280	482,287	469,738	567,253	689,696	824,278	651,514	579,814	
		計(a)	14,688,747	16,268,096	16,816,094	17,040,540	18,150,793	18,483,525	18,306,368	17,914,624	
	支 出	人件費	11,228,958	11,362,948	11,623,377	11,171,060	11,868,260	12,447,599	12,354,836	12,553,213	
		経費	2,394,726	2,662,985	2,677,184	2,756,152	2,704,580	3,020,686	2,694,058	2,667,093	
		減価償却費	688,873	767,608	780,212	1,064,323	1,051,687	1,063,230	997,446	1,348,682	
		支払利息(*1)	1,089,596	1,089,288	1,130,953	1,216,114	1,116,132	1,011,982	948,159	848,767	
		その他	117,062	34,401	204,536	389,067	452,748	452,319	419,122	290,857	
		計(b)	15,519,215	15,917,230	16,416,262	16,596,716	17,193,407	17,995,816	17,413,621	17,708,612	
	差引(a-b)A	△830,468	350,866	399,832	443,824	957,386	487,709	892,747	206,012		
	特別 利益	利益(c)	1,107,434	1,587,589	1,053,195	2,665,355	1,024,665	732,957	1,329,929	1,059,839	
		損失(b)	455,264	494,281	424,700	214,051	213,556	253,555	332,761	0	
		差引(c-b)B	652,170	1,093,308	628,495	2,451,304	811,109	479,402	997,168	1,059,839	
	純損益(A+B)		△178,298	1,444,174	1,028,327	2,895,128	1,768,495	967,111	1,889,915	1,265,851	
	累積欠損金(*2)		△17,743,858	△16,299,684	△15,271,357	△12,376,229	△10,607,734	△9,640,623	△7,750,708	△6,484,857	
	資 本 的 取 支	取 入	企業債	842,000	1,537,000	2,925,000	1,096,000	1,029,000	2,013,000	2,211,000	706,000
			再建債	0	0	0	0	0	0	0	0
国(県)補助金			22,620	21,490	49,621	18,720	18,500	18,172	125,540	15,124	
その他			791	24,310	11,985	6,800	341	1,805	158	1,460	
計(e)			865,411	1,582,800	2,986,606	1,121,520	1,047,841	2,032,977	2,336,698	722,584	
支 出		建設改良費	864,976	1,574,399	1,851,359	1,175,460	1,050,028	2,033,046	2,341,556	743,966	
		企業債償還金	600,885	703,403	830,704	1,013,874	1,236,480	1,281,995	1,313,473	1,150,956	
		再建債償還金	594,000	594,000	594,000	594,000	594,000	594,000	594,000	581,000	
		その他	900,000	639,181	1,583,267	1,370,876	800,000	900,000	1,774,400	1,274,400	
		計(f)	2,959,861	3,510,983	4,859,330	4,154,210	3,680,508	4,809,041	6,023,429	3,750,322	
差引(e-f)C		△2,094,450	△1,928,183	△1,872,724	△3,032,690	△2,632,667	△2,776,064	△3,686,731	△3,027,738		
不良債務		△2,745,084	△2,433,665	△1,721,053	△295,591	307,339	699,255	451,861	385,206		
再建債未償還元金		4,145,000	3,551,000	2,957,000	2,363,000	1,769,000	1,175,000	581,000	0		
長期借入金残高		5,600,000	5,600,000	5,600,000	4,600,000	3,800,000	2,900,000	1,200,000	0		

*1 59年度からは、支払利息及び企業債諸費の値。

*2 48年度～51年度までは、バス事業と索道(ロープウェイ)事業の累積欠損金との合計額、昭和63年度は、資本剰余金取崩後の値。

*2・*3 昭和52年度の累積欠損金及び不良債務は、索道(ロープウェイ)事業の事業廃止に伴う、一般会計補助金、自己資本金の取崩し等により、索道事業の累積欠損金及び不良債務解消後の値。

(3) 昭和63年度以降の決算実績
(昭和63年度～平成10年度)

(単位：千円)

項 目		年 度		昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度
		昭和63年度	平成元年度						
収 益 的 収 支	常 損 支 出	入	運輸収益	15,733,627	16,501,896	16,993,352	17,169,400	19,055,460	18,634,661
			他会計補助金	1,722,141	1,719,818	1,552,682	1,897,856	2,313,750	2,756,120
			国(県)補助金	0	0	0	0	0	0
			その他	715,230	1,069,201	1,207,464	1,403,470	1,435,501	1,199,959
			計(a)	18,170,998	19,290,915	19,753,498	20,470,726	22,804,711	22,590,740
	出	支	人件費	13,371,285	14,144,410	14,758,049	15,512,291	16,717,406	16,562,921
			経費	2,802,633	2,958,620	3,224,609	3,282,674	3,412,091	4,014,275
			減価償却費	1,143,475	1,138,358	941,075	1,015,797	1,149,254	1,441,510
			支払利息	687,613	696,402	715,973	1,282,805	1,320,654	1,322,081
			その他	74,596	33,773	1,384	25,610	27,516	33,155
		計(b)	18,079,602	18,971,563	19,641,090	21,119,177	22,626,921	23,373,942	
		差引(a-b)A	91,396	319,352	112,408	△648,451	177,790	△783,202	
	特別 利益	支	利益(c)	588,249	426,165	622,239	343,455	180,285	276,963
			損失(b)	363,268	137,769	0	0	0	0
差引(c-b)B			224,981	288,396	622,239	343,455	180,285	276,963	
純 損 益 (A + B)			316,377	607,748	734,647	△304,996	358,075	△506,239	
累 積 欠 損 金			△6,093,948	△5,486,200	△4,751,553	△5,056,549	△4,698,474	△5,204,713	
資 本 的 収 支	入	取	企業債	1,937,000	1,630,000	9,838,000	1,662,000	2,557,000	2,060,000
			再建債	—	—	—	—	—	—
			国(県)補助金	15,281	14,451	12,988	26,528	12,272	17,225
			その他	579,813	2,748,602	3,815,031	7,124,299	7,612	120,751
			計(e)	2,532,094	4,393,053	13,666,019	8,812,827	2,576,884	2,197,976
	出	支	建設改良費	1,979,804	1,650,415	9,855,986	1,709,637	2,660,824	2,198,809
			企業債償還金	1,196,459	1,221,488	1,310,653	1,173,933	1,186,843	1,372,655
			再建債償還金	—	—	—	—	—	—
			その他	651,223	2,843,290	3,916,916	7,221,630	115,600	100,500
			計(f)	3,827,486	5,715,193	15,083,555	10,105,200	3,963,267	3,671,964
差 引 (e - f) C			△1,295,392	△1,322,140	△1,417,536	△1,292,373	△1,386,383	△1,473,988	
不 良 債 務			756,907	1,297,183	1,712,775	1,231,097	1,491,138	1,144,506	
再 建 債 未 償 還 元 金			—	—	—	—	—	—	
長 期 借 入 金 残 高			—	—	—	—	—	—	

*1 バス事業のみ。

*2 消費税が導入されたため、平成元年度以降の収益的収支については税抜値、資本的収支については税込値。

(単位：千円)

項 目		年 度					
		平成 6 年度	平成 7 年度	平成 8 年度	平成 9 年度	平成10年度	
取 益 的 支	入	運 輸 収 益	17,597,110	16,767,482	16,836,954	16,313,977	16,059,727
		他会計補助金	2,983,559	2,881,400	2,858,483	2,909,732	3,040,462
		国(県)補助金	0	0	0	0	0
		そ の 他	1,041,604	1,234,637	1,246,481	1,270,368	1,175,374
		計 (a)	21,622,273	20,883,519	20,941,918	20,494,077	20,275,563
	出	人 件 費	16,986,591	18,022,550	16,645,286	16,832,227	16,850,049
		経 費	4,060,090	3,910,615	4,535,350	4,627,576	4,378,699
		減価償却費	1,773,574	1,711,979	1,733,818	1,865,965	1,803,069
		支 払 利 息	1,322,336	1,293,084	1,257,891	1,225,183	1,167,341
		そ の 他	34,376	31,898	42,184	108,932	55,258
		計 (b)	24,176,967	24,970,126	24,214,529	24,659,883	24,254,416
		差引 (a - b) A	△2,554,694	△4,086,607	△3,272,611	△4,165,806	△3,978,853
	特別利益	利 益 (c)	1,197,219	1,035,019	1,722,946	1,109,990	66,126
		損 失 (b)	35,624	0	0	0	0
		差引 (c - b) B	1,161,595	1,035,019	1,722,946	1,109,990	66,126
純 損 益 (A + B)		△1,393,099	△3,051,588	△1,549,665	△3,055,816	△3,912,727	
累 積 欠 損 金		△6,597,812	△9,649,400	△11,199,065	△14,254,881	△18,167,608	
資 本 的 支	入	企 業 債	1,457,000	1,625,400	1,932,000	1,493,000	967,000
		再 建 債	—	—	—	—	—
		国(県)補助金	18,973	12,924	11,807	71,230	25,770
		そ の 他	118,008	230,233	148,136	198,501	73,238
		計 (e)	1,593,981	1,868,557	2,091,943	1,762,731	1,066,008
	出	建設改良費	1,655,611	1,834,500	2,021,220	1,718,154	1,068,706
		企業債償還金	1,757,023	2,449,229	2,657,154	2,626,134	2,729,971
		再建債償還金	—	—	—	—	—
		そ の 他	0	0	10,000	25,731	0
		計 (f)	3,412,634	4,283,729	4,688,374	4,370,019	3,798,677
差 引 (e - f) C		△1,818,653	△2,415,172	△2,596,431	△2,607,288	△2,732,669	
不 良 債 務		△131,592	△3,699,487	△5,998,852	△9,612,632	△14,361,515	
再 建 債 未 償 還 元 金		—	—	—	—	—	
長 期 借 入 金 残 高		—	—	—	—	—	

〈自動車事業会計〉(平成11年度～平成16年度)

(単位：千円)

項 目		年 度							
		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度		
収 益 的 収 支	入	運 輸 収 益	15,405,606	15,017,220	14,146,653	13,605,630	13,246,480	12,938,335	
		他会計補助金	2,746,919	2,662,658	2,917,401	2,793,387	2,058,464	2,002,992	
		国(県)補助金	0	0	0	0	2,000	0	
		そ の 他	1,203,349	1,067,878	947,147	854,518	823,280	836,464	
		計 (a)	19,355,874	18,747,756	18,011,201	17,253,535	16,130,224	15,777,791	
	出	人 件 費	16,133,210	16,067,462	14,088,045	14,757,021	14,012,154	13,392,066	
		経 費	4,433,025	4,313,591	4,166,452	3,218,852	3,025,576	3,215,373	
		減価償却費	1,537,132	1,441,371	1,237,730	1,119,211	1,035,154	945,949	
		支 払 利 息	1,059,061	1,009,772	925,804	901,228	848,629	815,120	
		そ の 他	54,148	55,353	54,736	44,069	42,958	47,502	
		計 (b)	23,216,576	22,887,549	20,472,767	20,040,381	18,964,471	18,416,010	
	支	差引 (a - b) A	△3,860,702	△4,139,793	△2,461,566	△2,786,846	△2,834,247	△2,638,219	
	特別利益	利 益 (c)	2,219,707	2,264,933	2,206,204	0	0	0	
		損 失 (b)	0	0	0	0	0	0	
		差引 (c - b) B	2,219,707	2,264,933	2,206,204	0	0	0	
	純 損 益 (A + B)		△1,640,995	△1,874,860	△255,362	△2,786,846	△2,834,247	△2,638,219	
	累 積 欠 損 金		△19,808,603	△21,683,463	△21,938,825	△24,725,671	△27,559,918	△30,198,137	
	資 本 的 収 支	入	企 業 債	1,203,000	711,000	732,000	727,000	777,000	822,000
			再 建 債	0	0	0	0	0	0
			国(県)補助金	28,869	57,624	37,515	56,601	74,813	87,575
そ の 他			77,845	65,524	31,144	52,458	67,057	78,800	
計 (e)			1,309,714	834,148	800,659	836,059	918,870	988,375	
出		建 設 改 良 費	1,287,296	830,567	830,123	847,525	937,428	1,011,630	
		企業債償還金	2,572,508	2,345,021	2,472,825	2,192,783	1,964,855	2,028,452	
		再建債償還金	0	0	0	0	0	0	
		そ の 他	4,993	0	0	0	0	0	
		計 (f)	3,864,797	3,175,588	3,302,948	3,040,308	2,902,283	3,040,082	
差 引 (e - f) C		△2,555,083	△2,341,440	△2,502,289	△2,204,249	△1,983,413	△2,051,707		
不 良 債 務		△16,888,420	△19,564,903	△20,994,819	△24,796,571	△28,493,976	△31,864,090		
再 建 債 未 償 還 元 金		0	0	0	0	0	0		
長 期 借 入 金 残 高		0	0	0	0	0	0		

〈高速鉄道事業会計〉（平成11年度～平成16年度）

（単位：千円）

項 目		年 度						
		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	
収 益 的 支	入	運 輸 収 益	16,972,826	17,158,027	17,839,976	17,818,800	17,447,040	17,098,094
		他会計補助金	373,524	317,141	1,080,514	1,411,530	3,593,531	3,456,149
		国(県)補助金	444,286	403,573	313,387	277,349	284,529	227,000
		そ の 他	2,966,705	2,865,170	3,009,791	2,751,974	2,698,928	2,715,241
		計 (a)	20,757,341	20,743,911	22,243,668	22,259,653	24,024,028	23,496,484
	出	人 件 費	6,134,545	6,159,089	7,406,964	7,754,754	7,573,940	6,608,855
		経 費	3,888,155	3,864,348	4,276,194	4,465,702	4,411,355	4,524,406
		減価償却費	5,458,191	5,239,255	10,362,884	10,802,061	10,895,015	10,242,941
		支払利息	7,583,658	6,745,566	8,115,842	8,580,069	8,023,185	7,508,642
		そ の 他	502,751	506,966	507,412	500,096	502,233	502,414
		計 (b)	23,567,300	22,515,224	30,669,296	32,102,682	31,405,728	29,387,258
		差引 (a - b) A	△2,809,959	△1,771,313	△8,425,628	△9,843,029	△7,381,700	△5,890,774
	特別利益	利 益 (c)	0	0	0	0	0	0
		損 失 (b)	0	0	0	0	48,176	0
		差引 (c - b) B	0	0	0	0	△48,176	0
純 損 益 (A + B)		△2,809,959	△1,771,313	△8,425,628	△9,843,029	△7,429,876	△5,890,774	
累 積 欠 損 金		△108,070,793	△109,842,106	△118,267,734	△128,110,763	△102,008,119	△107,898,893	
資 本 的 支	入	企 業 債	24,091,000	33,040,000	21,075,000	7,895,000	10,074,000	10,730,000
		再 建 債	0	0	0	0	0	0
		国(県)補助金	5,224,164	5,246,480	2,049,963	12,557	47,700	32,946
		そ の 他	21,995,249	22,594,666	11,627,734	4,177,460	2,141,436	2,670,563
		計 (e)	51,310,413	60,881,146	34,752,697	12,085,017	12,263,136	13,433,509
	出	建設改良費	45,916,336	52,945,196	29,473,701	1,611,370	1,684,196	1,985,383
		企業債償還金	9,969,853	11,853,952	10,254,300	10,807,266	13,433,682	14,885,905
		再建債償還金	0	0	0	0	0	0
		そ の 他	929,532	1,640,804	1,176,767	1,192,874	1,143,873	1,225,336
		計 (f)	56,815,721	66,439,952	40,904,768	13,611,510	16,261,751	18,096,624
差 引 (e - f) C		△5,505,308	△5,558,806	△6,152,071	△1,526,493	△3,998,615	△4,663,115	
不 良 債 務		△5,310,016	△5,758,133	△8,692,724	△9,151,265	△9,496,045	△9,601,799	
再 建 債 未 償 還 元 金		—	—	—	—	—	—	
長 期 借 入 金 残 高		—	—	—	—	—	—	

〈自動車事業会計〉(平成17年度～平成22年度)

(単位：千円)

項 目		年 度						
		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	
収 入 の 常 損 支 出 の 差 引 特 別 利 益	入	運 輸 収 益	12,275,827	12,286,611	12,313,122	11,881,553	11,396,760	11,134,424
		他会計補助金	1,844,661	1,745,292	1,799,372	1,846,541	1,870,476	1,562,302
		国(県)補助金	7,908	8,076	7,704	7,133	7,188	7,359
		そ の 他	853,687	863,939	891,010	424,539	377,435	407,803
		計 (a)	14,982,083	14,903,918	15,011,208	14,159,766	13,651,859	13,111,888
	出	人 件 費	9,212,841	6,821,020	6,767,811	5,986,856	5,470,710	5,185,899
		経 費	4,896,618	6,019,450	6,203,476	6,618,951	6,259,338	6,257,479
		減価償却費	909,548	1,057,082	1,133,147	1,209,809	1,509,009	1,336,495
		支 払 利 息	768,892	732,529	618,559	196,742	147,746	108,473
		そ の 他	87,035	116,852	114,392	111,753	82,988	77,346
		計 (b)	15,874,934	14,746,933	14,837,385	14,124,111	13,469,791	12,965,692
		差引 (a - b) A	△892,851	156,985	173,823	35,655	182,068	146,196
	特別利益	利 益 (c)	80,779	0	79,500	118,425	36,801	0
		損 失 (b)	65,356	0	0	0	0	0
差引 (c - b) B		15,423	0	79,500	118,425	36,801	0	
純 損 益 (A + B)		△877,428	156,985	253,323	154,080	218,869	146,196	
累 積 欠 損 金		△31,075,565	△30,918,580	0	154,080	364,949	500,145	
資 本 的 収 支	入	企 業 債	1,326,000	1,281,000	1,365,000	2,399,000	1,313,000	1,124,000
		再 建 債	0	0	0	0	0	0
		国(県)補助金	152,638	96,342	83,028	62,664	77,317	47,527
		そ の 他	1,060,833	87,945	33,172,658	624,235	116,432	39,769
		計 (e)	2,539,471	1,465,287	34,620,686	3,085,899	1,506,749	1,211,296
	出	建 設 改 良 費	1,636,415	1,475,638	1,929,093	2,560,095	1,184,282	907,854
		企業債償還金	1,940,524	1,761,059	2,353,706	2,165,390	2,096,125	1,660,217
		再建債償還金	0	0	0	0	0	0
		そ の 他	26,272	40,150	3,092	4,498	123,499	69,905
		計 (f)	3,603,211	3,276,847	4,285,891	4,729,983	3,403,906	2,637,976
差 引 (e - f) C		△1,063,740	△1,811,560	30,334,795	△1,644,084	△1,897,157	△1,426,680	
不 良 債 務		△32,616,232	△33,087,756	△1,209,537	△1,168,466	△1,242,402	△1,087,790	
再 建 債 未 償 還 元 金		0	0	0	0	0	0	
長 期 借 入 金 残 高		0	0	294,000	294,000	185,514	117,059	

〈高速鉄道事業会計〉（平成17年度～平成22年度）

（単位：千円）

項 目		年 度							
		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度		
収 益 的 収 支	入 取	運 輸 収 益	16,939,808	17,063,147	17,095,071	17,611,693	17,715,498	17,952,301	
		他会計補助金	3,226,859	2,988,375	2,705,217	2,462,015	2,178,601	2,012,880	
		国(県)補助金	227,000	224,000	224,000	224,000	0	0	
		そ の 他	2,783,546	2,689,421	2,762,265	2,340,892	2,252,035	2,238,500	
		計 (a)	23,177,213	22,964,943	22,786,553	22,638,600	22,146,134	22,203,681	
	出 支	人 件 費	5,847,722	5,844,182	5,993,161	5,695,500	5,774,833	5,631,932	
		経 費	4,113,029	4,144,829	4,192,028	4,604,007	4,369,869	4,373,487	
		減価償却費	9,724,076	9,138,073	8,749,236	8,488,768	8,618,763	8,534,699	
		支 払 利 息	7,043,760	6,604,192	6,277,453	5,222,374	4,653,300	4,263,726	
		そ の 他	529,725	514,052	530,606	50,494	58,481	31,269	
		計 (b)	27,258,312	26,245,328	25,742,484	24,061,143	23,475,246	22,835,113	
		差引 (a - b) A	△4,081,099	△3,280,385	△2,955,931	△1,422,543	△1,329,112	△631,432	
	特別利益	利 益 (c)	0	2,430	0	0	0	0	
		損 失 (b)	0	0	0	0	0	0	
		差引 (c - b) B	0	2,430	0	0	0	0	
	純 損 益 (A + B)		△4,081,099	△3,277,955	△2,955,931	△1,422,543	△1,329,112	△631,432	
	累 積 欠 損 金		△111,979,992	△115,257,947	△118,213,878	△119,636,421	△120,965,533	△121,596,964	
	資 本 的 収 支	入 取	企 業 債	11,001,000	8,544,000	16,879,321	18,528,707	12,874,486	6,191,974
			再 建 債	0	0	0	0	0	0
国(県)補助金			34,572	1,745,520	2,029,198	2,054,391	0	0	
そ の 他			3,310,740	4,055,035	34,870,587	3,789,860	3,361,017	2,914,704	
計 (e)			14,346,312	14,344,555	53,779,106	24,372,958	16,235,503	9,106,678	
出 支		建 設 改 良 費	2,196,044	2,832,764	3,385,682	4,893,045	3,192,626	3,067,227	
		企業債償還金	16,724,859	13,886,536	22,051,568	25,400,564	19,820,287	13,801,576	
		再建債償還金	0	0	0	0	0	0	
		そ の 他	1,237,148	3,474,837	33,962,131	1,420,658	694,845	263,685	
		計 (f)	20,158,051	20,194,137	59,399,381	31,714,267	23,707,758	17,132,488	
差 引 (e - f) C		△5,811,739	△5,849,582	△5,620,275	△7,341,309	△7,472,255	△8,025,810		
不 良 債 務		△9,654,496	△9,551,762	△9,338,075	△9,191,986	△9,040,393	△8,968,315		
再 建 債 未 償 還 元 金		—	—	—	—	—	—		
長 期 借 入 金 残 高		—	—	—	—	—	—		

〈自動車事業会計〉(平成23年度～平成29年度)

(単位：千円)

年 度		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度		
		項 目								
収 益 的 支	入	運 輸 収 益	11,267,042	11,387,010	10,433,786	10,073,275	10,067,207	9,915,303	9,865,818	
		他会計補助金	1,208,689	1,150,350	1,001,768	697,425	558,720	494,450	401,362	
		国(県)補助金	7,143	7,261	6,855	7,011	7,492	7,344	6,857	
		そ の 他	371,418	329,088	358,463	388,289	343,279	341,112	346,887	
		計 (a)	12,854,292	12,873,709	11,800,872	11,166,000	10,976,698	10,758,209	10,620,924	
	支 出	人 件 費	4,935,161	4,520,265	4,040,903	3,858,433	3,770,958	4,212,117	3,932,598	
		経 費	6,448,188	6,697,635	6,948,292	6,654,428	6,465,637	6,318,064	6,461,064	
		減価償却費	1,149,609	1,174,285	1,000,335	761,028	497,293	386,139	292,135	
		支 払 利 息	88,752	75,774	63,918	57,057	49,132	45,797	44,730	
		そ の 他	81,853	88,929	84,238	76,486	103,843	97,615	99,403	
	計 (b)	12,703,563	12,556,888	12,137,686	11,407,432	10,886,863	11,059,732	10,829,930		
	差引 (a - b) A	150,729	316,821	△336,814	△241,432	89,835	△301,523	△209,006		
	特別利益	利 益 (c)	0	0	309,023	300,000	194,654	0	74,356	
		損 失 (b)	0	110,000	0	3,893,876	0	0	0	
		差引 (c - b) B	0	△110,000	309,023	△3,593,876	194,654	0	74,356	
	純 損 益 (A + B)		150,729	206,821	△27,791	△3,835,308	284,489	△301,523	△134,649	
	累 積 欠 損 金		642,875	841,696	813,905	△2,180,510	826,652	525,129	390,479	
	資 本 的 支	入	企 業 債	1,462,000	769,000	193,000	89,000	300,000	219,000	396,000
			再 建 債	0	0	0	0	0	0	0
			国(県)補助金	60,667	43,466	0	0	0	21,477	0
そ の 他			86,041	40,963	2,621	1,585	211,590	454,831	530,072	
計 (e)			1,608,708	853,429	195,621	90,585	511,590	695,308	926,072	
支 出		建設改良費	1,407,788	853,755	194,051	92,136	308,038	246,811	400,918	
		企業債償還金	1,373,181	1,275,019	1,197,456	1,119,155	1,135,814	701,253	452,280	
		再建債償還金	0	0	0	0	0	0	0	
		そ の 他	45,964	28,682	46,609	0	191	0	2,917	
		計 (f)	2,826,933	2,157,456	1,438,116	1,211,291	1,444,043	948,064	856,115	
差 引 (e - f) C		△1,218,225	△1,304,027	△1,242,495	△1,120,706	△932,453	△252,756	69,957		
不 良 債 務		△883,186	△652,472	△793,865	△2,581,594	△2,572,740	△2,318,850	△2,022,821		
再 建 債 未 償 還 元 金		0	0	0	0	0	0	0		
長 期 借 入 金 残 高		73,864	46,609	0	0	0	0	0		

〈高速鉄道事業会計〉（平成23年度～平成29年度）

（単位：千円）

年 度		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
		項 目							
収 益 的 支 出	常 損 支 出	運輸収益	17,979,129	17,993,962	18,558,053	18,414,773	18,733,174	18,666,954	18,873,484
		他会計補助金	1,708,506	1,457,773	1,239,597	1,126,485	1,491,724	1,668,660	1,678,625
		国(県)補助金	0	0	0	0	0	0	0
		その他	2,291,258	2,401,879	2,474,385	5,339,851	5,272,805	5,095,165	4,613,656
		計(a)	21,978,893	21,853,614	22,272,035	24,881,109	25,497,703	25,430,779	25,165,765
	人件費	5,764,155	5,795,024	5,519,940	5,901,503	5,684,718	6,154,788	6,351,689	
	経費	4,509,057	4,596,529	4,722,796	4,801,283	4,928,367	5,142,014	5,013,010	
	減価償却費	8,236,992	8,096,119	8,030,492	9,722,966	9,240,568	9,060,663	8,904,176	
	支払利息	4,182,702	4,035,328	3,804,349	3,617,049	3,426,081	3,255,726	3,011,419	
	その他	63,597	42,791	31,511	25,026	41,947	50,543	203,704	
	計(b)	22,756,503	22,565,791	22,109,088	24,067,827	23,321,681	23,663,734	23,483,998	
	差引(a-b)A	△777,610	△712,177	162,947	813,282	2,176,022	1,767,045	1,681,767	
	特別利益	利益(c)	0	0	18,926	0	0	0	0
	損失(b)	0	0	0	5,942,683	0	3,130	0	
	差引(c-b)B	0	0	18,926	△5,942,683	0	△3,130	0	
純損益(A+B)		△777,610	△712,177	181,873	△5,129,401	2,176,022	1,763,915	1,681,767	
累積欠損金		△122,374,574	△123,086,751	△122,904,878	△82,591,850	△80,415,828	△78,651,913	△76,970,145	
資 本 的 支 出	取 入	企業債	6,310,980	6,220,000	4,716,120	5,630,000	5,535,000	6,072,000	5,132,000
		再建債	0	0	0	0	0	0	0
		国(県)補助金	0	0	48,543	198,375	74,385	71,101	197,862
		その他	2,865,050	2,994,553	2,990,269	3,041,118	3,000,014	4,403,426	3,887,650
		計(e)	9,176,030	9,214,553	7,754,932	8,869,493	8,609,399	10,546,527	9,217,512
	支 出	建設改良費	3,034,729	3,035,288	3,570,239	3,020,781	2,982,930	4,407,476	4,233,689
	企業債償還金	13,571,229	13,492,606	10,768,897	11,349,035	11,293,030	12,007,851	11,151,491	
	再建債償還金	0	0	0	0	0	0	0	
	その他	134,644	135,011	156,905	299,144	86,933	1,072,788	367,086	
	計(f)	16,740,602	16,662,905	14,496,041	14,668,960	14,362,893	17,488,115	15,752,266	
差引(e-f)C		△7,564,572	△7,448,352	△6,741,109	△5,799,467	△5,753,494	△6,941,588	△6,534,754	
不良債務		△8,874,842	△8,669,728	△6,864,962	△16,532,085	△14,289,316	△11,552,422	△8,854,797	
再建債未償還元金		—	—	—	—	—	—	—	
長期借入金残高		—	—	—	—	—	—	—	

2 神戸市営交通事業 経営計画2020の概要

1. 経営理念

「市民の足」として、安全で信頼されるサービスを提供し、ひとの暮らしとまちの発展を支えていきます

神戸市交通局は、今から約100年前の市街地路面電車事業の開始以降、市民の生活と神戸の発展を支える基盤としての役割を果たしてきました。

これからも、皆様に必要とされる公共交通であり続けるために、「市民の足」としての役割を積極的に果たし、神戸のひとの暮らしとまちの発展を支えてまいります。

また、そのためには安定した経営基盤の確立が不可欠であることから、今後の厳しい経営環境を踏まえ、神戸市交通局は、「改善型地方公営企業」として、さらなる経営改善に取り組んでまいります。

2. 経営方針

- ①安全でお客様に信頼される公共交通を目指します
- ②公共交通として神戸のまちづくりや地域社会に貢献します
- ③「市民の足」であり続けるために、経営基盤を強化します

3. 計画期間

平成28年度～32年度

ただし、経営環境をめぐる大幅な状況変化があった場合は、適宜見直しを行う。

4. 財政目標

〔自動車事業〕

- ①単年度収支の均衡

- ②累積資金不足額の縮減

(目標額)

平成28年度～32年度の収支改善額累計 21億円

〔高速鉄道事業〕

- ①累積欠損金の縮減

- ②海岸線ランニング収支の均衡に向けた収支改善

*海岸線ランニング収支：営業収益－営業費用
(減価償却費除く)

(目標額)

平成28年度～32年度の累積欠損金縮減額累計
17億円

5. 経営戦略

「市民の足」として、安全で信頼されるサービスを提供し、ひとの暮らしとまちの発展を支えていくため、3つの経営方針の下に12の経営戦略を立て、事業に取り組んでいきます。

また、計画の実行にあたっては、PDCAサイクルによる進行管理を実施することにより本計画の着実な目標達成を目指します。

I. 安全でお客様に信頼される公共交通を目指します

(1)安全性の強化

- ①安全管理体制の強化
- ②安全に配慮した重点的な投資
- ③防災対策等の強化

【主な取組み】

- ・西神・山手線全駅ホームドア設置に向けた取組み
- ・海岸線における大容量蓄電池の設置や止水板の改修 など

(2)利便性の向上

- ①分かりやすい案内・サインの充実
- ②ICカードサービスの充実

【主な取組み】

- ・スマートフォン等での乗継検索サービス
- ・バスや地下鉄の案内の多言語化
- ・ICOCAによるIC定期券の導入、市バスにおける交通系ICカードの全国相互利用等に向けた取組み など

(3)快適性の向上

快適な利用環境の提供

【主な取組み】

- ・バス停の快適性の向上
(上屋やベンチの設置)
- ・地下鉄車両の座席幅の拡張や快適な照明 など

(4)お客様のニーズに応じた取組み

- ①お客様のニーズを把握し、経営戦略に活かす
- ②需要に応じた路線・ダイヤの編成等

【主な取組み】

- ・高齢者・若者・通勤者など利用主体ごとのきめ細かなニーズ把握
- ・乗り継ぎやすいダイヤの調整 など

(5)質の高いサービスの提供

- ①職員研修の充実と職員の資質向上
- ②お客様の意見を取り入れた業務改善

【主な取組み】

- ・マナー研修や資質向上研修の充実
- ・グッドドライバー賞など表彰制度
- ・市民モニター制度の導入 など

II. 公共交通として神戸のまちづくりや地域社会に貢献します

(6)総合交通体系における取組み

- ①地域の暮らしを支える交通環境の形成と「地方創生」への貢献
- ②都心・観光地における魅力的な交通環境の

形成

【主な取組み】

- ・子育て世代が住みやすいまちづくりへの貢献（地下鉄通学定期券割引率引き上げの検討等）
- ・都心の回遊性向上に向けた検討 など

(7)人にやさしい公共交通

- ①ユニバーサルデザインの推進
- ②お客様へのおもてなし
- ③健康づくりへの貢献

【主な取組み】

- ・地下鉄車内の車いす・ベビーカースペースの拡大
- ・お客様にやさしいソフトな運転の心がけ
- ・公共交通機関の利用による健康増進の啓発 など

(8)環境にやさしい公共交通

- ①環境にやさしい車両・設備の導入等
- ②公共交通機関への利用転換

【主な取組み】

- ・エネルギー効率の良い地下鉄車両の導入や照明のLED化などの省エネルギー対策
- ・エコファミリー制度 など

(9)地域との協働

地域との協働による活性化

【主な取組み】

- ・エコショッピング制度による市バス・地下鉄の利用促進と沿線地域のにぎわい創出
- ・地域や学校の活動発表の場としての駅スペースの提供 など

III. 「市民の足」であり続けるために、経営基盤を強化します

(10)収益力の向上

- ①乗客増対策



軌道内重点パトロール（施設課 保線区）



ホームドア（イメージ）

② 附帯事業等の収入増対策・資産の活用

【主な取組み】

- ・乗客者数分析や地域の要望などからのニーズや動向の把握
- ・海岸線の需要喚起 など

(11) 経営の効率化

- ① 人件費の抑制
- ② 物件費の縮減と計画的な投資
- ③ 組織力の強化

【主な取組み】

- ・勤務の効率化等による時間外勤務手当等の縮減
- ・運行効率の向上
- ・人材の育成 など

(12) 公営交通のあるべき姿を目指して

公営交通のあり方の検討

I. 安全でお客様に信頼される公共交通を目指します

神戸市交通局は、安全・安心で誰もが利用しやすい市バス・地下鉄として、安全性の強化や利便性・快適性の向上、お客様のニーズに応じた質の高いサービスの提供に努め、お客様に信頼される公共交通を目指します。

経営戦略(1) 安全性の強化

① 安全管理体制の強化

綱領（運転の安全の確保に関する規程第2条）

ア 安全の確保は、輸送の生命である。

イ 規程の遵守は、安全の基礎である。

ウ 執務の厳正は、安全の要件である。

運転の安全確保に関する綱領・安全方針を遵守するとともに、国の運輸安全マネジメントに基づき、安全管理体制を強化します。職場におけるヒヤリ・ハットや故障・トラブル等の「事故の芽」情報の共有化・分析、内部監査の実施などにより事故等の未然防止に取り組みます。

また、市バス車両のドライブレコーダーなどを活用した安全研修や技術研修、職場訓練を通じて継続的に安全性の向上を図ります。

② 安全に配慮した重点的な投資

駅ホームからの転落や車両との接触事故を防止するため、西神・山手線全駅へのホームドア設置に向けた取組みを進めます。

また、開業後39年以上を経過し車両・電気等設備の更新時期を迎えた西神・山手線や開業後14年を経過して一部の機器などの更新時期を迎えた海岸線において、**新型車両の導入や電気設備・軌道など施設・設備を計画的に更新し安全性を確保します。**

③ 防災対策等の強化

南海トラフ地震などの大規模災害に備え、海岸線において、大容量蓄電池の設置や止水板の改修などの施設整備を行います。また、営業所や駅の地勢に即した行動計画の見直しや、研



止水板（海岸線）

修・訓練を通じて災害時の即応力を高めます。
また、不審物や不審者を発見した際の対応など、テロ対策を徹底します。

指標(1)

有責事故件数について、市バスでは、平成26年度目標と比較して毎年5%削減すること、地下鉄では、開業以来、責任事故ゼロの実績を維持することを目指します。

経営戦略(2) 利便性の向上

①分かりやすい案内・サインの充実

市バスをより多くの方にもっと便利にお使いいただけるよう、スマートフォン等での乗継検索サービスを提供するほか、お客様が必要な情



「かめnnavi KOBE乗継検索」の検索画面

報を得やすいようホームページを充実するとともに、お客様がバスの運行情報を確認できるバスロケーションシステムについて実証実験を行い、本格導入について検討していきます。



ピクトグラム
(ベビーカーマーク)

また、市バス車内の行先表示やバス停での英字表記、地下鉄での多言語案内やピクトグラム(絵文字)表示を進めるほか、デザイン都市・神戸の一環として進められる全市的な「まちの案内サイン見直しプロジェクト」の取組みも踏まえながら、観光客をはじめ誰もが分かりやすい案内表示の整備を推進します。

このほか、国外からのお客様に基本的な案内

南海トラフ地震発生に伴う津波警報発令想定訓練



平成26年11月28日(金)深夜の終車後に、南海トラフ巨大地震に伴う津波が発生(80分後に到達)し、列車が駅間で停止したと想定して、実車を使用して約120名が参加する大規模訓練を実施しました。想定内容は、『震度6強』の巨大地震が発生。その直後、停電が発生し、海岸線東行列車が中央市場前駅～ハーバーランド駅間で停車、停電の復旧不可のため、列車乗客を次駅までトンネル内を歩行にて避難誘導を行う訓練を行いました。

ができるよう、職員への英語研修を実施します。

②ICカードサービスの充実

お客様の利便性向上に資するため、新たに「ICOCA」によるIC定期券の導入や、他社連絡IC定期券の拡大、地下鉄に引き続き市バスにおける交通系ICカードの全国相互利用に向けた取組みを進めます。

また、ICカードを活用したエコショッピング制度を充実します。

これらの取組みにより、ICカード利用率の向上を図るとともに、IC利用データ分析による需要把握に取り組みます。

指標(2)

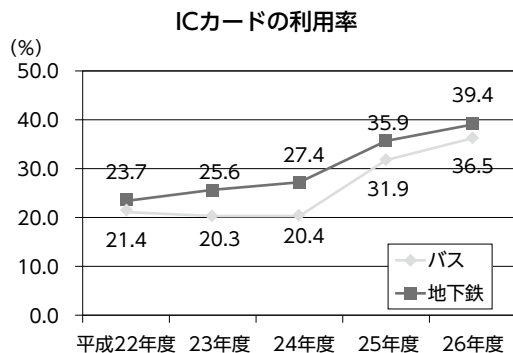
ICカードの利用率について、平成32年度までに、市バス・地下鉄で、それぞれ乗車人員の70%にすることを目指します。

経営戦略(3) 快適性の向上

快適な利用環境の提供

お客様にバスを快適にお待ちいただけるよう、バス停の上屋やベンチの設置を推進します。整備にあたっては、民間事業者による広告付き上屋や皆様からの寄付で設置する「ハートフルベンチ」などの様々な手法を活用します。

地下鉄では、車両更新にあわせて座席幅の拡張や照明のLED化など、快適な車内環境を整備します。



職員一人ひとりがお客様への「おもてなし」の心を大切にし、笑顔でのあいさつ・声掛け・親切丁寧な応対や接客業として相応しい服装・身だしなみを徹底するなど、お客様に快適にご利用いただけるよう努めていきます。

指標(3)

お客様の声ハガキ、メッセージBOXなど、お客様からのご意見について、平成32年度までに、お褒めの件数を、平成26年度から5%増加させることを目指します。



広告付き上屋



ハートフルベンチ

経営戦略(4) お客様のニーズに応じた取組み

①お客様のニーズを把握し、経営戦略に活かす

市バスや地下鉄の乗降データや交通調査、各種アンケート、地域やお客様からいただいた要望などを最大限に活用するほか、沿線の学校・

企業・団体及び住民を対象にターゲットを絞った営業活動等を行います。これにより、高齢者・若者・通勤者・通学者など利用主体ごとのニーズや動向、地域の特性を的確に把握するとともに、多様な手法により市バスや地下鉄の新たな需要の創出や潜在需要の掘り起こしを図ります。

さらに、集客イベントや通学、校外学習等のニーズにフレキシブルに対応し、臨時便の運行や増発を行います。

②需要に応じた路線・ダイヤの編成等

お客様のニーズや地域特性を踏まえながら、需要に応じた路線編成・ダイヤの設定・見直しを行います。また、市バス・地下鉄・その他の交通機関の乗継ぎがスムーズに行えるよう、お客様のご要望も踏まえながら、ダイヤの調整等に取り組みます。

さらに、市バスの路線を維持していくためには、より多くのお客様にご利用いただくことが必要であることから、路線別の経営状況をホームページ等でお客様に分かりやすく掲載します。

市バス路線別の収支状況

平成26年度 (80路線)	黒字22路線	赤字58路線
25年度 (81路線)	黒字21路線	赤字60路線
24年度 (89路線)	黒字25路線	赤字64路線
23年度 (89路線)	黒字25路線	赤字64路線
22年度 (85路線)	黒字21路線	赤字64路線

市バス営業係数

	平成 22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
営業 係数	112	108	106	112	109

*「営業係数」とは、100円の収入を得るために、費用がどれだけかかっているかを示す数値です。例えば、「営業係数109」は、100円の収入を得るために109円の費用がかかっていることを示します。

指標(4)

乗車人員について、平成32年度までに、市バスでは改善前見込み(186千人/日)から1%増加、地下鉄では平成26年度(303千人/日)から3%増加させることを目指します。

経営戦略(5) 質の高いサービスの提供

①職員研修の充実と職員の資質向上

応対マナー研修や職員の資質向上研修の内容を充実し、お客様に気持ち良く乗車していただけるよう質の高いサービスの提供に努めます。

運輸長表彰やグッドドライバー賞など優秀な職員への表彰制度を活用し職員の意識啓発に努めるとともに、職員提案制度を通じて、職員のアイデアや創意工夫を活かし、サービスの向上や業務の改善を図ります。

②お客様の意見を取り入れた業務改善

市バスの「お客様の声ハガキ」や地下鉄の「メッセージBOX」のほか、自治会や婦人会等の地域の集まりなど、あらゆる機会をとらえてお客様の声を積極的に伺います。

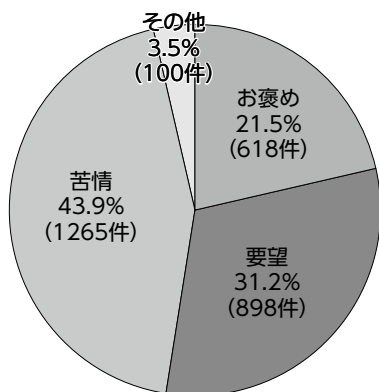
また、新たにお客様満足度調査や市民の方に市バス・地下鉄にご乗車いただき、ご意見をいただく「市民モニター制度」を導入します。

これらの取組みによりいただいたご意見・ご要望を、積極的に業務改善につなげるとともに、ホームページの「よくある質問と回答(FAQ)」に分かりやすく掲載します。



グッドドライバー賞表彰式

お客様からのご意見の種別割合（26年度）



指標(5)

お客様の声ハガキ、メッセージBOXなど、お客様からのご意見について、平成32年度までに、苦情の件数を、平成26年度から5%減少させることを目指します。

II. 公共交通として神戸のまちづくりや地域社会に貢献します

神戸市交通局は、総合的な交通環境の整備や地域との協働、環境対策などの分野で公共交通に求められている役割を積極的に果たし、神戸のまちづくりや地域社会に貢献していきます。

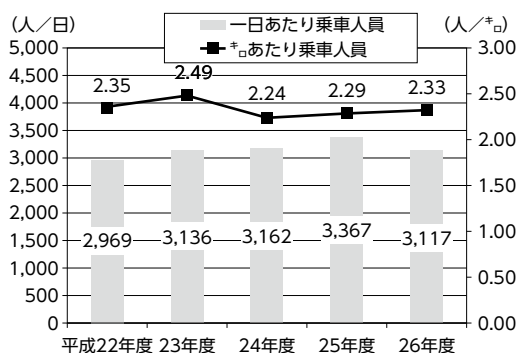
経営戦略(6) 総合交通体系における取組み

①地域の暮らしを支える交通環境の形成と「地方創生」への貢献

平成25年9月に「神戸市総合交通計画」が策定され、交通施策における3つの基本方針に基づき、市民・企業・交通事業者・行政の役割が示されました。また、「神戸創生戦略（地方版総合戦略）」では基本目標の1つに「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する」ことが掲げられています。

交通局としては、「神戸市総合交通計画」や「神戸創生戦略（地方版総合戦略）」において、生活交通を支援する公共交通という観点から、交

地域密着型バスの乗車人員



通不便地域への対応など一般行政部門（住宅都市局）及び地域が連携・協力するなかで市営交通として果たすべき役割を検討していきます。

地域密着型バスの運行や高齢化等の地域の状況に配慮したバス路線の設定など日常生活を支える交通環境の向上に取り組みます。また、子育て世代が住みやすいまちづくりに貢献するため、地下鉄通学定期券の割引率の引き上げやエコファミリー制度の拡大を検討していきます。

②都心・観光地における魅力的な交通環境の形成

「神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕」で示された都心の回遊性の向上に向けて全市的な取組みが行われるなかで、市バスやシティー・ループが果たす役割を検討していきます。また地下鉄新神戸駅では、新幹線新神戸駅との連絡通路を神戸の玄関口に相応しいデザインへリニューアルするとともに、動線を分かりやすいサインで表示します。

指標(6)

地域密着型バス路線のキロあたり乗車人員について、平成32年度までに、平成26年度から5%増加させることを目指すと同時に、エコファミリー制度の利用件数について、平成32年度までに、平成26年度から2%増加させることを目指

します。

経営戦略(7) 人にやさしい公共交通

①ユニバーサルデザインの推進

誰もが利用しやすい公共交通となるよう、地下鉄車内の車いす・ベビーカースペースの拡大、車両とホームの段差縮小、駅トイレの改修や、バス車両の低床化に伴うバス停点字ブロックの移設など、引き続き車両や施設のバリアフリー化に取り組むとともに、バスでの英字表記や地下鉄での多言語対応、ピクトグラム（絵文字）の表示など分かりやすい案内表示の整備を推進します。また、その取組みについて積極的に情報を提供します。（一部再掲）

■これまで実施してきたユニバーサルデザインの取り組み

- 市バス車両の低床化 100%
- 駅トイレのオストメイト対応 100%
- 駅の誘導点字ブロックの設置 100%
- 西神・山手線の全駅乗降位置案内の設置など

②お客様へのおもてなし

お客様への丁寧な対応やマイクを使った声掛け、お客様にやさしいソフトな運転を心がけるなど、職員一人ひとりがお客様へのおもてなし



車いす・ベビーカースペース

の心を常に持ち、お客様に満足いただけるサービスの提供に努めていきます。

③健康づくりへの貢献

マイカーの利用から公共交通機関の利用へ転換することにより、歩行機会が増加し、健康増進につながることを、一般行政部門（保健福祉局）と連携して啓発します。

指標(7)

お客様の声ハガキ、メッセージBOXなど、お客様からのご意見について、平成32年度までに、バス停や案内表示等への要望の件数を、平成26年度から5%減少させることを目指します。

経営戦略(8) 環境にやさしい公共交通

①環境にやさしい車両・設備の導入等

地下鉄車両の更新にあわせたエネルギー効率の良い新型車両の導入や照明のLED化、ハイブリッドバスなど環境負荷の少ないバスの導入やソーラー発電を活用したバス停照明の設置など、省エネルギー対策を推進します。

さらに、KEMS（神戸環境マネジメントシステム）を活用した事業運営に引き続き取り組みます。

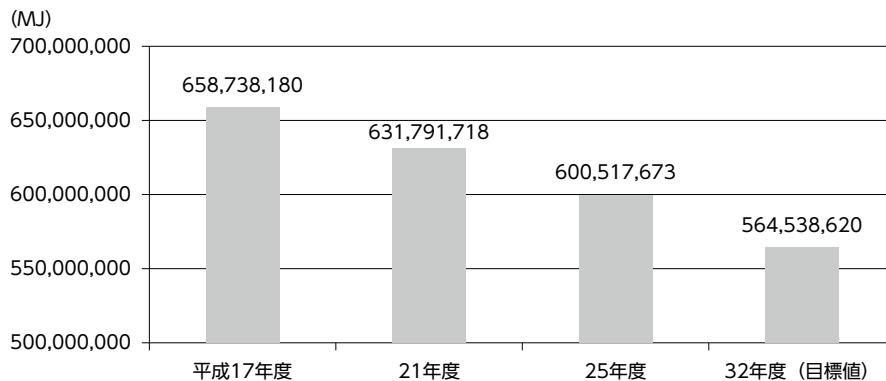
②公共交通機関への利用転換

エコファミリー制度やエコショッピング制度を充実・活用することで、モビリティ・マネジメントを推進し、環境にやさしい低炭素社会の実現を目指します。（一部再掲）

指標(8)

神戸市地球温暖化防止実行計画に基づき、平成32年度までに、最終エネルギー消費量を平成26年度から4%削減することを目指します。

神戸市交通局の最終エネルギー消費量



〔神戸市地球温暖化防止実行計画〕より作成



沿線の幼稚園・保育園の園児が願いごとを書いた短冊などを張り付けた「たなばた列車－織姫号・彦星号－」の運行

経営戦略(9) 地域との協働

地域との協働による活性化

ウェブサイト「神戸市交通局沿線NAVI」やSNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）を活用した沿線地域の旬なイベント情報の発信、エコショッピング制度の活用により、市バス・地下鉄の利用を促進し、商店街など沿線地域のにぎわいを創出します。また、沿線の地域や学校の活動発表の場として駅スペースを提供します。

このほか、地域を支援する取組みについて、一般行政部門と連携・協力していきます。（一部再掲）



駅スペースを活用した沿線の高校の生徒の作品展示



ノエビアスタジアム神戸で行われたイベントの様子

指標(9)

エコショッピング制度参加人数について、平成32年度までに、平成26年度から10%増加させることを目指します。

Ⅲ. 「市民の足」であり続けるために、経営基盤を強化します

神戸市交通局は、厳しい経営環境の中でも、将来にわたって「市民の足」として必要とされるサービスを提供できるよう安定した経営基盤を確保するため、引き続き経営改善に取り組めます。

経営戦略(10) 収益力の向上

①乗客増対策

◆収益力の向上

収益力に直結する乗客者数の動向の把握、これに即応した乗客増対策は、交通事業の経営上極めて重要です。

交通事業管理者をトップとする営業推進会議により、詳細な乗客者数の把握と分析を行い、利用者数の変化を的確に捉えた乗客増対策を打ち出します。

特に、経営状況が厳しい自動車事業では、これまでの集客事業に加え、沿線の学校・企業・団体及び住民といったターゲットを絞った営業活動に取り組み、高齢者・若者・通勤者・通学

者など世代別・利用形態別のニーズを取り込みながら乗客増を目指します。また、集客イベントや通学、校外学習等の利用ニーズに応じた臨時便を運行・増発します。(一部再掲)

◆海岸線の需要喚起

沿線でのイベント開催などにより地域の活性化を図りながら利用促進に努めるとともに、中長期的な視点からの有効な需要喚起策として、まちづくりや沿線プロジェクトを一般行政部門と連携・協力しながら推進していきます。

◆その他営業活動の推進

神戸市交通局100周年記念事業を通じた市営交通ファンの拡大、ホームページや民間報道・情報誌を活用した積極的な広報の展開、沿線へのコンサートやスポーツ等のイベントの誘致など、多様な営業手法を活用し、乗客増に取り組みます。

◆運賃・料金施策の検討など

平成26年4月に導入したICカード利用による「市バス乗継割引制度」を活用し市バス利用を促進します。また、魅力的な企画乗車券の開発など、料金施策の面からも新たな需要の掘り起こしを行います。



デジタルサイネージの設置（西神中央駅）



駅ナカへのコンビニ誘致（新神戸駅）

② 附帯事業等の収入増対策・資産の活用

地下鉄駅のデジタルサイネージなどの広告事業の拡大や、駅施設内への店舗・ワゴンショップの誘致など、活用可能なスペースは最大限活かした駅ナカビジネスを展開し、収入増を図ります。また、神戸市交通局が所有する資産（土地・建物）の利用状況を総点検し、売却・賃貸など資産の有効活用を図ります。

指標(10)

広告事業や駅ナカビジネスなどの附帯事業収入について、平成32年度までに、平成26年度から3%増加させることを目指すとともに、乗車人員について、平成32年度までに、市バスでは改善前見込み（186千人／日）から1%増加、地下鉄では平成26年度（303千人／日）から3%増加させることを目指します。

経営戦略(11) 経営の効率化

① 人件費の抑制

総人件費及び一人あたり人件費を抑制するため、勤務の効率化等による時間外勤務手当等の縮減を図るほか、事務事業の見直しを行い職員定数の見直しを進めます。また、緊急時におけ

るバスの運転業務について迅速に対応できるよう、柔軟な勤務体制等を検討します。

民間委託の推進として、市バス営業所の管理委託やバス路線の委託、西神・山手線及び海岸線における駅務業務、その他保守・整備業務の民間委託を継続または拡充します。

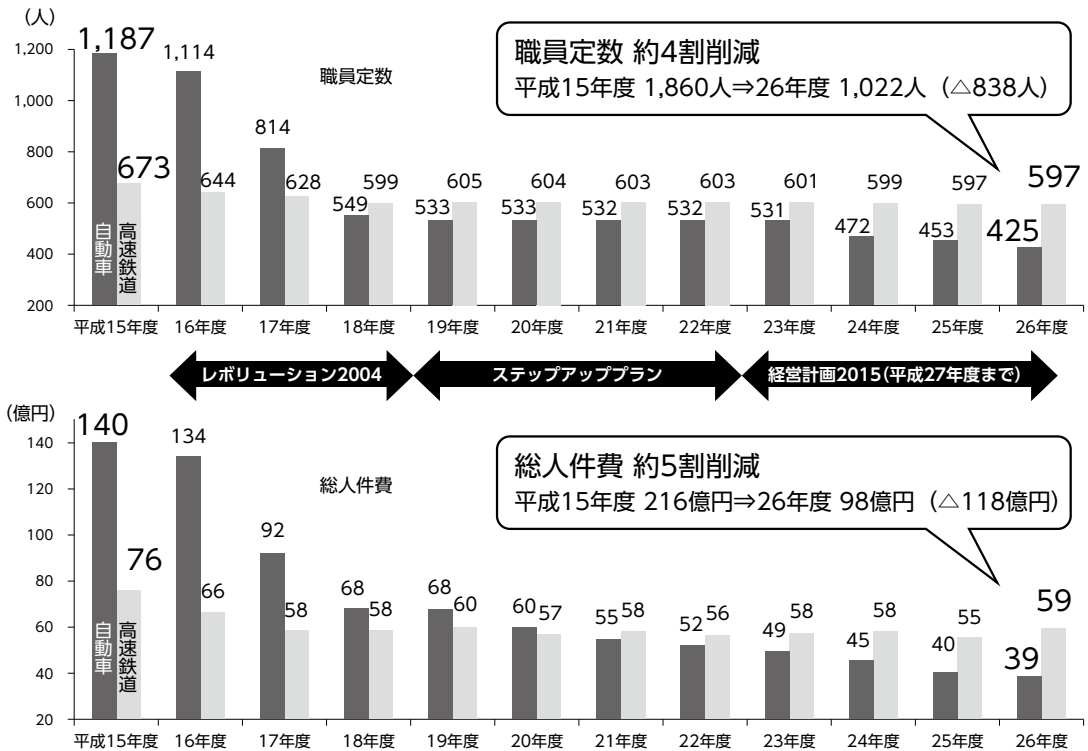
さらに、本計画期間内に、将来の西神・山手線全駅でのホームドア設置にあわせたワンマン運転化に向けて職員配置計画を検討します。

② 物件費の縮減と計画的な投資

市バス営業所の管理委託や地下鉄の駅務委託など民間活力を活かした運営手法の継続や事務事業の見直しなどにより運行経費を縮減するとともに、需要に応じた路線・ダイヤの編成により、運行効率を高める取組みを進めます。

施設・設備の長寿命化を図るとともに、更新

職員定数・総人件費の推移



投資にあたっては地下鉄の更新車両の一括発注など効率的な投資に努めます。

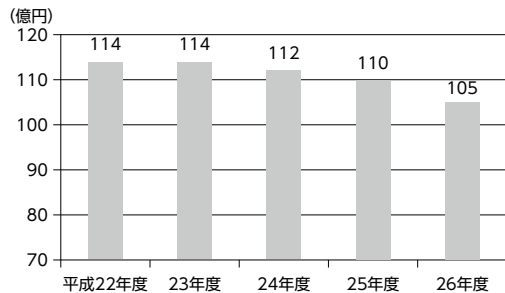
③組織力の強化

これまで培った技術を継承し将来の市営交通を担う人材を育成します。

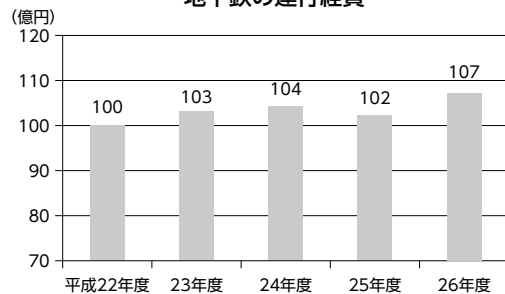
運輸現業職員のキャリアパスの選択肢を増やし、将来の管理職候補として幅広く職務を経験させるために、経営管理部門への積極的な登用を図ります。また、女性職員の管理職登用を積極的に進めるなど、組織の活性化を図ります。

職員一人ひとりのコンプライアンス意識の向上や指揮命令系統の徹底などにより、組織風土の意識改革に取り組むほか、職員の健康増進・風通しのいい職場づくりに取り組みます。

市バスの運行経費



地下鉄の運行経費



※運行経費：営業費用から減価償却費を除いたもの

指標(11)

運行経費について、平成32年度までに、市バス・地下鉄それぞれで、改善前見込みから5億円改善させることを目指します。

経営戦略(12) 公営交通のあるべき姿を目指して 公営交通のあり方の検討

本計画に先立ちまとめられた交通事業審議会の答申には、公営交通としての「経営の収支を超えた取組みの推進」、さらには、今後の在り方として「公営交通はどのような基準にもとづいて、どこまでサービスを提供すべきなのか」

「だれがどう分担し担うべきか」、また「経営改善努力によっても費用負担できない場合の一般会計との負担の在り方」などが今後の検討課題として示されています。

これらの課題はいずれも、短期間では、その答えを容易に見出すことは難しいですが、答申にも示された一般行政部門との連携・協力を軸に民間企業にはない「公営企業にしかできない強み」を活かしながら、引き続き市営交通のあるべき姿とその方向性について幅広く検討していきます。

指標一覧

経営戦略	指標	市バス	地下鉄
(1)安全性の強化	有責事故件数	平成26年度目標と比較して毎年5%削減	開業以来責任事故ゼロの実績を維持
(2)利便性の向上	ICカード利用率	平成32年度までに、市バス・地下鉄、それぞれで乗車人員の70%にする	
(3)快適性の向上 (5)質の高いサービスの提供 (7)人にやさしい公共交通	お客様からのお褒め・苦情・要望の件数	平成32年度までに、お褒めの件数を、平成26年度から5%増加 苦情・要望の件数を、平成26年度から5%減少させる	
(4)お客様のニーズに応じた取組み (10)収益力の向上	乗車人員	平成32年度までに、乗車人員を、改善前見込みから1%増加させる	平成32年度までに、乗車人員を、平成26年度から3%増加させる
(6)総合交通体系における取組み	地域密着型バス路線のキロあたり乗車人員	平成32年度までに、地域密着型バス路線のキロあたり乗車人員を、平成26年度から5%増加させる	—
	エコファミリー制度利用件数	平成32年度までに、エコファミリー制度利用件数を、平成26年度から2%増加させる	
(8)環境にやさしい公共交通	最終エネルギー消費量	神戸市地球温暖化防止実行計画に基づき、平成32年度までに、最終エネルギー消費量を平成26年度から4%削減する	
(9)地域との協働	エコショッピング制度参加人数	平成32年度までに、エコショッピング制度参加人数を、平成26年度から10%増加させる	
(10)収益力の向上	附帯事業収入	平成32年度までに、広告事業や駅ナカビジネスなどの附帯事業収入を、平成26年度から3%増加させる	
(11)経営の効率化	運行経費	平成32年度までに、市バス・地下鉄、それぞれで運行経費を、改善前見込みから5億円改善させる	

6. 計画実施の効果

〔自動車事業〕

(1) 改善前収支見通し

(単位：億円)

年 度	H26 (決算)	H27 (予算)	H28	H29	H30	H31	H32
収益的収入	115	113	109	109	108	108	107
収益的支出	153	116	113	112	111	110	112
純損益	△38	△3	△4	△3	△3	△3	△5
累積損益	5	2	△1	△4	△7	△10	△15
累積資金過不足額	△12	△17	△24	△33	△36	△41	△45

(2) 財政目標

単年度黒字の確保と累積資金不足額の縮小

(目標額) 平成28年度～32年度の収支改善額累計 21億円

(3) 収支改善額

(単位：億円)

年 度	H28	H29	H30	H31	H32
経営の効率化	2.3	3.0	3.1	4.7	4.7
収益力の向上	0.2	0.5	0.7	0.9	1.1
単年度改善額累計	2.5	3.5	3.8	5.6	5.8
H28～32年度改善額累計	21				

(4) 改善後収支見通し

(単位：億円)

年 度	H26 (決算)	H27 (予算)	H28	H29	H30	H31	H32
収益的収入	115	113	110	109	109	108	107
収益的支出	153	116	111	109	108	106	107
純損益	△38	△3	△1	—	1	2	—
累積損益	5	2	1	2	3	4	4
累積資金過不足額	△12	△17	△17	△20	△19	△19	△19

※平成26年度決算の累積損益は資本剰余金処分後の数値

〔高速鉄道事業〕

(1) 改善前収支見通し

(単位：億円)

年 度	H26 (決算)	H27 (予算)	H28	H29	H30	H31	H32
収益的収入	249	252	252	249	242	239	237
収益的支出	300	248	240	237	238	238	243
純損益	△51	4	12	11	5	1	△7
累積損益	△826	△822	△810	△799	△794	△793	△800
累積資金過不足額	△49	△32	△22	△7	—	1	1
海岸線ランニング収支	△4.8	△7.4	△6.7	△5.3	△4.8	△4.6	△4.8

(2) 財政目標

累積欠損金の縮減と海岸線ランニング収支均衡に向けた収支改善

(目標額) 平成28年度～32年度の累積欠損金縮減額累計 17億円

(3) 収支改善額 (累積欠損金縮減額)

(単位：億円)

年 度	H28	H29	H30	H31	H32
経営の効率化	1.0	1.9	2.9	3.9	4.7
収益力の向上	0.1	0.3	0.4	0.5	1.7
単年度改善額累計	1.1	2.2	3.3	4.4	6.4
H28～32年度改善額累計	17				

(4) 改善後収支見通し

(単位：億円)

年 度	H26 (決算)	H27 (予算)	H28	H29	H30	H31	H32
収益的収入	249	252	252	249	243	240	239
収益的支出	300	248	239	235	235	234	239
純損益	△51	4	13	14	8	5	—
累積損益	△826	△822	△809	△795	△787	△782	△782
累積資金過不足額	△49	△32	△21	△4	3	9	15
海岸線ランニング収支	△4.8	△7.4	△6.5	△4.9	△4.2	△3.8	△3.8

※平成26年度決算の累積損益は資本剰余金処分後の数値

3

地下鉄助成制度の変遷

創設変更年月日	補給率	補助年度	補助対象建設年度	制度内容
昭和37.2.7	利差補給(実勢金利と6.5%との利差)	昭和37～41年度	昭和36～40年度	補助対象建設費(間接費を含む) *国単独補助
昭和42.5.19	10.5%補給 (3.5、2.8、2.1、1.4、0.7% 5年分割)	昭和42～44年度	昭和42～43年度	補助対象建設費(間接費を除く) *間接費=利息利子+測量監督費+総係費 *国単独補助
昭和45.1.30	25%補給 (4、4、4、3、3、3、2、2% 8年分割)	昭和45～47年度	昭和44～46年度	*地方も国と同額を補助
昭和48.1.14	33%補給 (6、6、6、5、5、5% 6年分割)	昭和48～52年度	昭和47～51年度	*営団…間接補助方式に変更(47年度～)
昭和53.1.26	35%補給 (6、5、4、3、3、3、3、3、2% 10年分割)	昭和53年度～	昭和52年度～	補助対象建設費(総係費、測量監督費を除く)
昭和56.1.19		昭和56年度～	昭和56年度～	改良工事を56年度以降補助対象とする 補助対象建設費は1/2とする
昭和60.12.26		昭和61年度～	昭和60年度～	運輸開始年度の翌年度から補助金交付 (従来は建設年度の翌年度から補助金交付)
平成元.12.26	35%補給 (1、2、3、4、4、5、5、4、4、3% 10年分割)	平成2年度～	平成2年度～	建設当年度(営団等は運輸開始年度の翌年度)から補助金交付 2年度以降建設分に対する出資率20%(従来10%)
平成2.12.28	35%補給 (7、7、7、7、7% 5年分割)	平成3年度～	平成3年度～	資本費補助に変更(繰越明許費創設) 補助対象建設費(車両費、総係費及び建設仮定期利子を除く) 営団の建設線で平成4年度以降開業する特定路線は、鉄道整備基金からの無利子貸付制度に変更
平成3.12.28	35%補給(建設当年度一括交付)	平成4年度～	平成3年度～	補助対象建設費(車両費、総係費及び建設仮定期利子を除く)10%圧縮
平成4.12.26		平成5年度～	昭和58～ 平成元年度	昭和58年度から平成元年度建設分に対する出資率20%(従来10%)
平成6.2.15		平成6年度～	平成6年度～	地方公営企業に準ずる第三セクターの整備する地下鉄についても助成を行う
平成6.3.31		平成6～8年度	平成6～8年度	地方単独事業を活用する「地下鉄緊急整備事業」創設
平成7.10.18		平成7年度～	平成7年度～	緊急耐震補強工事を補助対象とする
平成9.4.21		平成9～11年度	平成9～11年度	「地下鉄緊急整備事業」3年間の延長

建設補助金受入額

(単位:千円)

受入年度	地下鉄補助金			ニュータウン補助金		
	国庫	一般会計		国庫	一般会計	
昭和47年度	11,894	5,947	5,947			
昭和48年度	193,350	96,675	96,675			
昭和49年度	751,826	375,913	375,913			
昭和50年度	1,613,644	806,822	806,822			
昭和51年度	3,359,394	1,679,697	1,679,697			
昭和52年度	4,500,760	2,250,380	2,250,380			
昭和53年度	4,606,754	2,303,377	2,303,377			
昭和54年度	4,880,020	2,440,010	2,440,010			
昭和55年度	5,084,768	2,542,384	2,542,384			
昭和56年度	5,631,766	2,815,883	2,815,883			
昭和57年度	5,801,704	2,900,852	2,900,852	35,168	17,584	
昭和58年度	7,213,506	3,606,753	3,606,753	108,538	54,269	
昭和59年度	7,035,822	3,517,911	3,517,911	400,586	200,293	
昭和60年度	5,869,214	2,934,607	2,934,607	821,868	410,934	
昭和61年度	7,331,494	3,665,747	3,665,747	890,002	445,001	
昭和62年度	6,841,906	3,420,953	3,420,953	744,114	372,057	
昭和63年度	6,519,514	3,259,757	3,259,757	1,220,756	610,378	
平成1年度	5,801,180	2,900,590	2,900,590	1,238,263	436,143	
平成2年度	4,357,580	1,716,333	2,641,247	1,020,134	449,507	
平成3年度	4,887,653	2,724,624	2,163,029	733,296	450,991	
平成4年度	3,384,963	1,848,012	1,536,951	615,667	378,182	802,120
平成5年度	1,246,933	675,212	571,721	785,490	442,125	570,627
平成6年度	2,603,119	689,112	1,914,007	201,463	84,833	282,305
平成7年度	2,110,836	1,588,858	521,978	178,023	84,686	237,485
平成8年度	5,340,856	2,563,858	2,776,998	158,325	71,646	343,365
平成9年度	10,020,528	5,305,138	4,715,390	71,584	70,161	116,630
平成10年度	12,841,211	6,100,145	6,741,066	65,361	64,929	93,337

第4節 自動車事業の概要

1 主な施設（平成30年4月現在）

	名称	所在地	建物面積（延）	建物構造	敷地面積
			㎡		㎡
営業所・車庫	魚崎営業所・車庫	東灘区魚崎浜町32-2	2,569	鉄筋コンクリート造2階ほか	(神戸市) 13,952
	石屋川営業所・車庫	灘区弓木町1-2-1	2,614	〃	6,419
	中央営業所・車庫	中央区小野浜町7-65	3,174	鉄骨造2階ほか	16,868
	松原営業所・車庫	兵庫区芦原通5-1-31	2,191	鉄筋コンクリート造2階ほか	9,731
	落合営業所・車庫	須磨区東落合1-1-5	2,729	〃	14,585
	垂水営業所・車庫	垂水区本多間3-10-1	1,943	〃	6,845
	西神営業所・車庫	西区竹の台1-407-2	2,093	〃	22,436
操車場・詰所	神戸北町操車場	北区大原3-20-1	366	鉄骨造2階ほか	1,872
	甲南山手詰所	東灘区森北町1-5-7	11	軽量型鋼造	11
	阪神御影詰所	東灘区御影中町3-1-23	53	鉄骨造	111
	阪急六甲詰所	灘区宮山町3-3-1	(阪急電鉄) 60	鉄骨造2階建の内2階部分	(阪急電鉄) 420
	JR六甲道駅前詰所	灘区永手町4-2	88	鉄骨造	(神戸市) 1,490
	三宮駅前詰所	中央区雲井通8	19	軽量鉄骨造	(神戸市) 22
	メリケンパーク詰所	中央区波止場町	19	鉄骨造	(神戸市) 44
	神戸駅前★詰所	中央区相生町3-2-1	259	鉄筋コンクリート造地上1階及び地下1階(地下中1階付)	(神戸市) 930
	和田詰所	兵庫区御崎町1-2-3	91	鉄筋コンクリート造(御崎Uビル1階)	(高速鉄道事業会計) 10,497
	名谷駅前詰所	須磨区中落合2-3-1	(高速鉄道事業会計) 96	鉄筋コンクリート造	182
	衣掛詰所	須磨区須磨浦通1-1-5	39	軽量鉄骨造	(神戸市) 1,490
	一の谷詰所	須磨区一ノ谷町5-2-1	(神戸市) 47	鉄筋コンクリート造3階建の内1階部分	(神戸市) 1,200
	若草町詰所	須磨区若草町2-19-3	7	軽量鉄骨造	(野村不動産) 254
	垂水駅前詰所	垂水区天ノ下町3	16	鉄骨コンクリート造	(神戸市) 16
	舞子駅前詰所	垂水区東舞子町3	8	軽量鉄骨造	(兵庫県) 22
	学園都市駅前詰所	西区学園西町1-14	30	〃	(神戸市) 43
	伊川谷駅前詰所	西区伊川谷町前開南町1-2	73	〃	(高速鉄道事業会計) 274
	西神南駅前詰所	西区井吹台東町1-67-1	26	鉄骨造	(神戸市) 56
	西神中央駅前詰所	西区樫台5-11	30	〃	(神戸市) 8,971
その他施設	車両工場	西区室谷2-12-1	5,190	鉄筋コンクリート造3階建ほか	12,000
	研修所	須磨区西落合2-3-1	(高速鉄道事業会計) 1,072	鉄筋コンクリート造地上3階地下1階の内3階部分	

(注) ★のある詰所は案内所を兼ねる。

2

年度別在籍車両数

※各年度の年度末時点での在籍車両数

燃料別 車名 年度別	ガソリン車														木炭車					計			
	シボ レ ー	ダ ッ ジ	ホ ワ イ ト	G. M. C.	ス ミ タ	フ ォ ー ド	六 甲	レ オ	ト ヨ タ	ニ ッ サ ン	ダイ ヤ モ ン ド	ア ン ビ ビ ア ン	(G. M. C.) (カ ー ゴ ー)	ダ キ ャ リ ア ー ジ	い す ゞ	計	シボ レ ー	フ ォ ー ド	ト ヨ タ		ニ ッ サ ン	ダイ ヤ モ ン ド	ホ ワ イ ト
昭和5年度末	23	15	15	1	1										55								
6	39	18	18	10	5										90								
7	61	17	19	10	5										112								
8	89	17	33	25	5										171								
9	99	17	33	25	5			2							183								
10	101	17	33	25	5			10	2						203								
11	134	12	31	20											244								
12	146	3	15	12											253								
13	133		6	10											224								
14	41		3												93	12	13					3	25
15				(不 明)											60	80	17				26		130
16				(不 明)											40		(不 明)				明)		130
17				(不 明)											26					明)			129
18				(不 明)											22					明)			109
19	3														22	68				20	2	104	
20	3					5			4	10					14	21	6		1	19			48
21	2														13	6							15
22	2					5			1	9					47	14		5					38
23	1					6			1	11					64	1		17		4			10
24	1					5			12	12					67	1		5		4			9
25	1					5			2	17					73	1		4		4			9
26	1					3				18					31	1							
27										17					25	1							
28										11					22	1							
29										10					17	1							
30										4					9	1							
31										8						8							
32										6						6							
33										4						4							
34										4						4							
35										4						3							

燃料別 車名 年度別	コーライト車				薪車				石炭車						
	シボ レ ー	フ ォ ー ド	ト ヨ タ	計	シボ レ ー	フ ォ ー ド	ニ ッ サ ン	ト ヨ タ	計	ト ヨ タ	ニ ッ サ ン	ダイ ヤ モ ン ド	シボ レ ー	フ ォ ー ド	計
昭和14年度末					2				2						
15									(不 明)						26
16									(不 明)						26
17		(不 明)	(明 明)		30										5
18		(不 明)	(明 明)		25										20
19	4				22										47
20	2	15			22										52
21					17										46
22		10			10										30
23		3			3										38
24					4										
25					17										
					9										
					4										

燃料別 車名 年度別	ディーゼル車						トレーラー	電気車
	い す ゞ	民 生	ふ そ う	日 野	ホ ワ イ ト	日 産		
昭和13年度末					1			
14					1			
15					1			
16					1			
22							4	
23	11	5				16	4	
24	36	18	4			58		
25	41	18	7			66		
26	52	18	12	2		84		
27	71	18	16	8		113		
28	90	19	31	20		160		
29	107	19	33	26		185		
30	120	19	37	38		214		
31	130	8	45	39		222		
32	154	2	49	46		251		
33	172	2	57	61		292		
34	171	2	67	76		316		
35	179	2	90	77		348		
36	175	2	84	103		364		
37	174	1	98	118		391		
38	172		103	123		398		
39	167		119	135		421		
40	173		131	148		452		
41	185		148	169		502		
42	184		183	168		535		
43	201		186	201		588		
44	214		197	190		601		
45	231		225	194		650		
46	234		242	197		673		
47	238		242	207		687		
48	240		243	212		695	4	
49	254		249	212		715	4	
50	265		253	217		735	4	
51	261		248	199		708	4	
52	260		248	200		708	4	
53	249		232	199		680		
54	250		230	199		679		
55	262		242	222		726		
56	250		224	206		680		
57	254		219	207		680		
58	251		219	210		680		
59	245		224	211		680		
60	229		219	202		650		
61	220		227	202		649		
62	217		231	201		649		
63	210		237	202		649		
平成元年度末	193		232	194		619		
2	193		236	199		628		
3	193		244	201		638		
4	187		254	205		646		
5	190		258	205		653		
6	188		260	211		659		
7	189		262	216		667		
8	189		261	215		665		
9	187		259	215		661		
10	183		257	214	2	656		
11	178		245	218	2	643		
12	176		235	215	6	632		
13	156		228	203	6	593		
14	156		215	194	15	580		
15	148		205	193	25	571		
16	150		195	186	35	566		
17	149		173	166	39	527		
18	142		172	149	65	528		
19	132		163	147	83	525		
20	130		150	136	107	523		
21	121		135	142	123	521		
22	122		129	133	123	507		
23	122		129	133	123	507		
24	158		111	125	121	515		
25	155		101	119	121	496		
26	155		101	119	121	496		
27	155		101	119	121	496		
28	155		101	119	121	496		
29	155		101	119	121	496		

燃料別 車名 年度別	低公害車							計
	ゼ い す ゞ ハ イ ブ リ ッ ド	日 野 電 気 デ ィ ゼ ル ハ イ ブ リ ッ ド	ハ イ ブ リ ッ ド 式	(い C N G)	(ふ C N G)	(日 C N G)	計	
平成3年度末		1						1
4		1						1
5		1						2
6		1						3
7		1	1					3
8		1	1					3
9		1	1					3
10		1	1					3
11		1	1					3
12		1	1					7
13		1	1					8
14			1					10
15			1		3			12
16					3	2		13
17					3	4		15
18					3	7		17
19					6	7		20
20		1			7	7		22
21					7	7		24
22		3			7	7		24
23		3			7	7		24
24		4			7	7		24
25		4			7	7		22
26			4		7	7	3	21
27		4	4		4	7	2	21
28		4	4		4	7	2	21
29		4	4		4	5	2	19

3

市バス料金及び制度の推移
(昭和153～平成30年)

市バス 料金制度変遷

実施日	普通料金	通勤定期料金		通学定期料金		通勤通学定期料金		全線定期 料金	昼間割引定期料金		その他
		乗継なし	1乗継	大人	小児	乗継なし	1乗継		単系統	全線	
S53.6.1	100円 (暫定)	4,500円	?	3,600円	1,800円	4,050円	?	-	?	?	*昼間割引定期券新設
S53.12.1	110円	4,950円	7,430円	3,960円	1,980円	4,460円	5,700円	-	2,400円	4,800円	
S55.5.1											*バス・地下鉄連絡定期券(割引なし)
S56.2.1	130円 (暫定)	5,460円	8,190円	4,680円	2,340円	5,070円	6,440円	10,920円	2,840円	5,680円	*昼間割引回数券(70円券10枚綴500円、130円券10枚綴1,000円・140円券10枚綴1,000円)新設
S57.1.8	140円	5,880円	8,820円	5,040円	2,520円	5,460円	6,930円	11,760円	3,060円	6,120円	*全線定期券新設
S59.4.28	150円 (暫定)	6,300円	9,450円	5,400円	2,700円	5,850円	7,430円	12,600円	3,280円	6,560円	*学期定期券新設
S59.12.1	160円	6,720円	10,080円	5,760円	2,880円	6,240円	7,920円	13,440円	3,490円	6,980円	*全線定期券持参人式に変更 *市バス1日乗車券(大人:500円、小児:250円)、2日乗車券(大人:800円、小児400円)新設
S60.6.18											*バス・地下鉄連絡定期券(各5%割引)
S63.10.12	170円 (暫定)	7,140円	-	6,120円	3,060円	6,630円	8,420円	10,710円	3,710円	7,420円	*6か月定期新設 *バス・地下鉄連絡定期(各10%割引)
H1.10.1	180円	7,560円	-	6,480円	3,240円	7,020円	8,910円	11,340円	3,930円	7,860円	*通勤定期の乗継定期廃止 *全線定期料金値下げ (通勤定期×2⇒通勤定期×1.5) *市バス1日乗車券(大人:560円、小児:280円)、2日乗車券(大人:900円、小児:450円)料金改定
H4.4.1	200円	8,400円	-	7,200円	3,000円	7,800円	9,900円	12,600円	4,370円	8,740円	*通勤定期券持参人式 *小児全線定期券(3,000円)新設 *身体障害者等定期料金割引率拡大(30%⇒50%) *同伴児童無料取扱い拡大(1人⇒2人) *市バス1日乗車券(大人:600円、小児:300円)、2日券(大人:1,000円、小児:500円)料金改定
H9.4.1											*市バスカード新設:1,000(1,100)円、2,000(2,200)円、4,000(4,600)円 *市バス昼間専用カード新設:1,000(1,300)円、2,000(2,600)円、4,000(5,600)円 *市バス地下鉄共通NEW Uラインカード導入:1,000(1,000)円、3,000(3,200)円、5,000(5,400)円
H11.4.24											*環境定期券制度導入
H11.10.1											*スレットKANSAIカード導入 (大人:500、1,000、3,000、5,000 小児:1,000 特割大人:1,000 特割小児:500)
H13.7.7											*市バス・地下鉄乗継割引導入 (NEW Uラインカード利用、各10%引) *NEW Uラインカード小児券1,000(1,100)円新設 *市バス専用乗継割引カード新設 (2乗車目、100円引)

実施日	普通料金	通勤定期料金		通学定期料金		通勤通学定期料金		全線定期 料金	昼間割引定期料金		その他
		乗継なし	1乗継	大人	小児	乗継なし	1乗継		単系統	全線	
H14.7.1											*普通区定期券全線化 (12,600円→8,400円、8,740円→4,370円)
H14.7.7											*市バス・地下鉄共通1日乗車券発売 (大人:1,000円、小児:500円)
H14.8.1											*普通区・近郊区連絡定期券 (普通区50~100%割引)
H15.10.1											*近郊区 6か月定期導入
H16.4.1											*伊川谷駅-伊川谷高校 6か月定期・学期定期導入
H17.10.1											*エコファミリー制度本格実施 (H15.10~実証実験)
H20.9.1											*PiTaPa導入、利用額割引適用
H20.10.1											*敬老バスIC化、利用者負担の導入 (50円/1回)
H22.4.1											*高額磁気カード【5,000(5,400)円券、4,000(4,600)円券、4,000(5,600)円券、スルッと5,000円券・3,000円券】発売中止
H22.10.1											*敬老バス (100円/1回)
H24.4.1											*朝霧駅-伊川谷高校 6か月定期導入
H25.4.1											*福祉バスIC化
H26.3.18											*PiTaPa定期券サービス開始
H26.4.1	210円	8,400円	-	7,200円	3,000円	-	-	-	4,370円	-	*環境定期券制度廃止 *通勤定期券持参人式廃止 (経過措置: H26.9.30まで) *市バス・市バス乗継割引導入 (ICカード利用、割引上限210円) *市バス1日乗車券、2日乗車券、市バス専用乗継割引カード、市バス地下鉄共通1日乗車券小児券発売中止 *敬老バス (110円/1回)
H29.3.31											*スルッとKANSAIこうべカード発売終了
H29.4.15											*ICOCA・ICOCA定期券発売開始 *全国相互利用サービスの実施
H29.4.20											*特別割引用ICカード (スルッとKANSAI発行) 運用開始
H30.1.31											*スルッとKANSAIこうべカード利用終了
H30.4.1											*通学バス運用開始

4 企業環境整備状況

バスターミナル

(平成12年10月現在)

ターミナル名	完成年月	市バスのりば数	関係系統数	1日発着回数	1日乗降客数
阪神御影駅前	昭和27年4月	4	4	約640回	約7,000人
舞子駅前	昭和49年8月	4	5	約790回	約8,300人
	平成10年4月改築				
神戸駅前	昭和49年10月	6	10	約1,320回	約17,800人
名谷駅前	昭和52年3月	7	10	約1,210回	約22,700人
妙法寺駅前	昭和52年3月	4	3	約490回	約8,300人
学園都市駅前	昭和60年3月	5	7	約870回	約8,900人
西神中央駅前	昭和62年3月	8	9	約800回	約10,800人
六甲道駅前	平成元年4月	4	6	約880回	約9,400人
岡場駅前	平成3年12月	3	4	約260回	約2,700人
西神南駅前	平成5年3月	2	2	約160回	約1,100人

(注1) のりば数には、民営バス単独線専用のりば・未使用のりばを除く。

(注2) 関係系統数は市バスの系統数(民営バスとの共同運行系統を含む。)

(注3) 1日発着回数は市バスの発着回数(民営バスとの共同運行分を含む。)

(注4) 1日乗降客数は平成11年6月実施の市バス交通調査による。

第5節 高速鉄道事業の概要

1 主な施設（平成30年4月現在）

名称	所在地	建物面積 (延)	建物構造	敷地面積
(西神・山手線)		m ²		
西神中央駅	西区糀台5	8,022	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造地上2階地下1階	橋上式駅、島式ホーム2面、エスカレータ2基、エレベータ2基
西神南駅	西区井吹台東町1	3,947	鉄骨造地上3階	橋上式駅、島式ホーム、エスカレータ1基、エレベータ1基
伊川谷駅	西区前開南町1	4,772	鉄筋コンクリート造及び鉄骨造地上3階	高架駅、相対式ホーム、エスカレータ3基、エレベータ3基
学園都市駅	西区学園西町1	4,707	鉄骨造地上5階	橋上式駅、相対式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ2基
総合運動公園駅	須磨区緑台	5,389	鉄骨造地上2階	橋上式駅、島式ホーム、相対式ホーム2（臨時ホーム）、エスカレータ1基、エレベータ1基
名谷駅	須磨区中落合2	7,528	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造地上2階一部地下1階	橋上式駅、島式ホーム2面、エスカレータ4基、エレベータ2基
妙法寺駅	須磨区横尾1	3,141	鉄筋コンクリート造及び鉄骨造地上1階地下1階	橋上式駅、相対式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ2基
板宿駅	須磨区大黒町2	7,856	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム、エスカレータ3基、エレベータ1基
新長田駅 (鉄人28号前)	長田区松野通1	6,195	鉄筋コンクリート造地下2階	島式ホーム、エスカレータ4基、エレベータ1基
長田駅 (長田神社前)	長田区四番町7	5,644	〃	相対式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ4基
上沢駅	兵庫区下沢通8	7,215	〃	島式ホーム、エスカレータ1基、エレベータ2基
湊川公園駅	兵庫区下沢通1	7,502	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム、エスカレータ3基、エレベータ3基
大倉山駅	中央区楠町3	9,405	〃	島式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ2基
県庁前駅	中央区下山手通5	6,899	〃	片相対式ホーム（2層）、エスカレータ3基、エレベータ2基
三宮駅	中央区北長狭通1	12,003	〃	片相対式ホーム（2層）、エスカレータ10基、エレベータ2基
新神戸駅	中央区加納町1	10,687	〃	島式ホーム、片相対式ホーム、エスカレータ8基、エレベータ2基 (北神急行含む)
(海岸線)				
新長田駅 (鉄人28号前)	長田区若松町4	6,457	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム、エスカレータ5基、エレベータ1基
駒ヶ林駅 (三国志のまち)	長田区庄田町4	6,956	鉄筋コンクリート造地下2階	島式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ1基
荻藻駅	長田区浜添通5	4,662	〃	島式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ2基
御崎公園駅	兵庫区浜中町1	7,469	〃	島式ホーム2面、エスカレータ4基、エレベータ3基
和田岬駅	兵庫区上庄通2	8,537	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ2基
中央市場前駅	兵庫区中之島1	5,574	〃	島式ホーム、エスカレータ4基、エレベータ2基
ハーバーランド駅	中央区東川崎町1	10,368	鉄筋コンクリート造地下4階	島式ホーム、エスカレータ6基、エレベータ1基
みなと元町駅	中央区栄町通4	4,869	鉄筋コンクリート造地下2階	島式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ3基
旧居留地・大丸前駅	中央区三宮町2	5,140	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム、エスカレータ2基、エレベータ2基
三宮・花時計前駅	中央区御幸通8	9,182	〃	島式ホーム、エスカレータ4基、エレベータ1基

名 称		所 在 地	建物面積 (延)	建 物 構 造	敷 地 面 積	
変 電 所	(西神・山手線)		㎡			
	西神変電所	西区美賀多台9	1,402	鉄筋コンクリート造平屋 地下総ピット	受電・配電・き電変電所	
	学園変電所	西区学園西町1	739	鉄筋コンクリート造 地下1階地下2階総ピット	き電変電所	
	名谷変電所	須磨区中落合2	2,436	鉄筋コンクリート造 地上2階地下総ピット	受電・配電・き電変電所	
	地 上 鉄 道 変 電 所 設 備	板宿	須磨区大黒町2	(1,397)	板宿駅地下2階部	配電・き電変電所 (駅舎の面積に含まれている)
		沢	兵庫区下沢通8	(1,716)	上沢駅地下2階部	受電・配電・き電変電所 (駅舎の面積に含まれている)
		大倉山	中央区楠町3	(1,665)	大倉山駅地下1・2階部	配電・き電変電所 (駅舎の面積に含まれている)
	布引	中央区加納町1	(2,196)	新神戸駅地下1階部	受電・配電・き電変電所 (駅舎の面積に含まれている)	
	(海岸線)					
	駒ヶ林変電所	長田区庄田町4	(2,395)	駒ヶ林駅地下1・2階部	受電・配電・き電変電所 (駅舎の面積に含まれている)	
	御崎変電所	兵庫区御崎町1	(1,078)	御崎車両基地地下2階部	受電・配電・き電変電所 (車両基地の面積に含まれている)	
三宮変電所	中央区御幸通8	(1,391)	三宮・花時計前駅地下2階部	受電・配電・き電変電所 (駅舎の面積に含まれている)		
事 業 所 ・ 車 両 基 地 等	名谷業務ビル (既存分)	須磨区中落合2-3-1	4,052	鉄筋コンクリート造 地上4階地下1階	関連事業部分を含む	
	名谷業務ビル (増築分)	〃	2,672	鉄骨造地上4階一部鉄筋 コンクリート造地上2階		
	御崎Uビル	兵庫区御崎町1-2-1	8,419	鉄骨造及び鉄骨鉄筋コンクリ ート造地上4階地下1階		
	苅藻業務ビル	長田区浜添通5-2-6	2,046	鉄筋コンクリート造 地上3階地下2階		
	(名谷車両基地)					
	総合事務所	須磨区西落合2-3-1	4,138	鉄筋コンクリート造地上3階 地下1階	臨検庫を含む	
	検車庫	〃	3,973	鉄骨造平屋一部2階		
	車両整備工場	〃	6,831	〃	転削場を含む	
	電気作業所	〃	1,023	鉄骨造地上2階一部平屋		
	保線作業所	〃	1,546	鉄骨造地上2階		
	資材倉庫	〃	434	鉄骨造平屋一部2階		
	担車置場	〃	378	鉄骨造平屋		
	(西神車庫)					
	管理棟	西区美賀多台9-2	1,300	鉄筋コンクリート造 地上3階一部平屋		
	電気保線作業所	〃	1,472	鉄骨造地上2階		
	臨検庫	〃	1,646	鉄骨造平屋		
	き電開閉所	〃	202	〃		
	資材倉庫	〃	138	〃		
	危険物庫	〃	120	鉄筋コンクリート造平屋		
(御崎車両基地)	兵庫区御崎町1-2-1	41,147	鉄筋コンクリート造 地上1階地下2階	車両搬入棟、台車搬入棟を含む		

附帯事業施設（平成30年4月現在）

名 称	所 在 地	建物面積 (延)	建 物 構 造	敷 地 面 積
西神中央駅ビル	西区糀台5-9-4	1,908	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上2階地下1階	店舗（1・2階）
西神中央駅百貨店ビル及び西神中央駅立体駐車場	〃	39,615	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上6階地下2階並びに鉄筋コンクリート造及び鉄骨造地上4階5層	店舗（1～5階）及び駐車場
伊川谷駅ビル	西区前開南町1-2-1	1,185	鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上3階	店舗（1・2階）
学園都市駅ビル	西区学園西町1-13	1,773	鉄骨造地上5階	店舗（2～4階）
名谷駅ビル	須磨区中落合2-3-1	1,135	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上2階一部3階地下1階	店舗・事務所（1・2階）
新長田地下鉄ビル	長田区松野通1-2-1	1,921	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上7階地下2階	店舗・事務所（出入口併設）
湊川パークサイド	兵庫区下沢通1-5-11	624	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上14階（うち1・2階部分）	店舗・事務所（1・2階）
Uライン三宮ビル	中央区中山手通1-4-2	299	鉄筋コンクリート造 地上5階地下3階	店舗（出入口併設）
御崎Uビル	兵庫区御崎町1-2-1	2,090	鉄骨造及び鉄骨鉄筋コンクリート造 地上4階地下1階（うち1～3階部分）	店舗（1階） 事務所（2・3階）
みなと元町Uビル	中央区栄町通3-6-10	516	鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上4階地下1階 （うち1階の一部及び2～4階）	店舗・事務所（出入口併設）
荻藻業務ビル	長田区浜添通5-2-6	57	鉄筋コンクリート造 地上3階地下2階（うち1階の一部）	店舗（1階）

2

地下鉄料金と制度の推移

地下鉄 料金制度変遷

実施日		普通料金	通勤定期料金	通学定期料金 (小児料金)	その他
S52.3.13	1区	80円	3,120円	1,920円 (960円)	
	2区	100円	3,900円	2,400円 (1,200円)	
S55.4.5	1区	100円	3,900円	2,400円 (1,200円)	
	2区	120円	4,680円	2,880円 (1,440円)	
S55.5.1					*バス・地下鉄連絡定期券 (割引なし)
S57.10.1	1区	120円	4,680円	2,880円 (1,440円)	
	2区	150円	5,850円	3,600円 (1,800円)	
S58.6.17	3区	180円	7,020円	4,320円 (2,160円)	
S60.6.18	1区	140円	5,460円	3,360円 (1,680円)	*特定区間 (三宮-板宿) は20円割引 *バス・地下鉄連絡定期券 (各5%割引) *学期定期券新設 *福祉バス適用開始
	2区	170円	6,630円	4,080円 (2,040円)	
	3区	200円	7,800円	4,800円 (2,400円)	
	4区	230円	8,970円	5,520円 (2,760円)	
	5区	260円	10,140円	6,240円 (3,120円)	
	6区	290円	11,310円	6,960円 (3,480円)	
S62.3.18	7区	320円	12,480円	7,680円 (3,840円)	
	8区	350円	13,650円	8,400円 (4,200円)	
S63.3.10					*Uラインカード導入: 1,000(1,000)円、3,000(3,200)円: 普通乗車券への引換のみ
S63.10.12	1区	160円	6,240円	3,840円 (1,920円)	*特定区間 (三宮-板宿) は20円割引 *バス・地下鉄連絡定期券 (各10%割引) *6か月定期新設 *同伴小児の無料扱い拡大 (1人⇒2人)
	2区	190円	7,410円	4,560円 (2,280円)	
	3区	220円	8,580円	5,280円 (2,640円)	
	4区	250円	9,750円	6,000円 (3,000円)	
	5区	280円	10,920円	6,720円 (3,360円)	
	6区	310円	12,090円	7,440円 (3,720円)	
	7区	340円	13,260円	8,160円 (4,080円)	
	8区	370円	14,430円	8,880円 (4,440円)	
H4.4.1	1区	180円	7,020円	4,320円 (2,160円)	*特定区間 (三宮-板宿) は20円割引 *北神急行乗継割引 (地下鉄のみ10円割引) *小児回数券導入 *身体障害者・精神障害者割引拡大 (1種⇒2種まで)
	2区	210円	8,190円	5,040円 (2,520円)	
	3区	240円	9,360円	5,760円 (2,880円)	
	4区	270円	10,530円	6,480円 (3,240円)	
	5区	300円	11,700円	7,200円 (3,600円)	
	6区	330円	12,870円	7,920円 (3,960円)	
	7区	360円	14,040円	8,640円 (4,320円)	
	8区	390円	15,210円	9,360円 (4,680円)	
H5.4.15					*NEW Uラインカード導入: 1,000(1,000)円、3,000(3,200)円、5,000(5,400)円
H11.8.1	1区	200円	7,800円	4,800円 (2,400円)	*特定区間廃止 (ただし、H12.3.31まで10円割引) *昼間割引回数券、土休日回数券新設 *北神・神鉄連絡割引 (地下鉄は20円、北神は10円割引)
	2区	230円	8,970円	5,520円 (2,760円)	
	3区	260円	10,140円	6,240円 (3,120円)	
	4区	300円	11,700円	7,200円 (3,600円)	
	5区	330円	12,870円	7,920円 (3,960円)	
	6区	360円	14,040円	8,640円 (4,320円)	
	7区	390円	15,210円	9,360円 (4,680円)	

実施日		普通料金	通勤定期料金	通学定期料金 (小児料金)	その他
H11.10.1					* スルッとKANSAIカード導入 (大人: 500、1,000、3,000、5,000 小児: 1,000 特割大人: 1,000 特割小児500)
H13.7.7	8区	420円	16,380円	10,080円 (5,040円)	* 定期券の2WAYサービス開始
	9区	450円	17,550円	10,800円 (5,400円)	* 全線定期券、ゾーン定期券 (板宿) の新設
H14.1.7					* 市バス・地下鉄乗継割引 (NEW Uラインカードの利用により10円割引)
H14.7.7					* 市バス・地下鉄共通1日乗車券 (大人1,000円、小児500円) 発売 * 地下鉄1日乗車券 (大人800円、小児400円) 発売
H14.10.1					* ゾーン定期券 (妙法寺、総合運動公園、伊川谷) の新設
H18.10.1					* PiTaPa導入、利用額割引適用
H19.9.1					* PiTaPa定期券サービス開始
H20.10.1					* 敬老バスIC化、利用者負担の導入 (小児の半額)
H22.4.1					* 高額磁気カード【NEW Uライン5,000(5,400)円券、スルッとKANSAI5,000、3,000円券】発売中止
H22.10.1					* 敬老バス (緩和措置廃止: 小児料金)
H25.3.23					* 全国相互利用サービスの実施
H25.4.1					* 福祉バスのIC化
H26.4.1	1区	210円	8,020円	4,940円 (2,470円)	* 市バス・地下鉄共通1日乗車券の小児券の発売中止 * 地下鉄1日乗車券の小児券の発売中止
	2区	230円	9,230円	5,680円 (2,840円)	
	3区	270円	10,430円	6,420円 (3,210円)	
	4区	310円	12,030円	7,410円 (3,710円)	
	5区	340円	13,240円	8,150円 (4,080円)	
	6区	370円	14,440円	8,890円 (4,450円)	
	7区	400円	15,640円	9,630円 (4,820円)	
	8区	430円	16,850円	10,370円 (5,190円)	
	9区	460円	18,050円	11,110円 (5,560円)	
H29.3.31					* スルッとKANSAIこうべカード発売終了
H29.4.1					* U-15定期券発売開始
H29.4.15					* ICOCA・ICOCA定期券発売開始
H29.4.20					* 特別割引用ICカード (スルッとKANSAI発行) 運用開始
H30.1.31					* スルッとKANSAIこうべカード利用終了

第6節 附帯事業について

附帯事業とは、「地方公営企業の経営に相当因果関係をもちつつ、地方公営企業に附帯して経営される事業をいう。」（基本通達）とされている。しかし、附帯事業収入の具体的範囲については、種々の捉え方があるため、ここでは、広告料、土地建物貸付料、構内営業収入を対象とする。

最近5年間の附帯事業実績の推移は表1のとおりである。また、平成29年度の主要な附帯事

業収入は、表2のとおりである。

一方、他都市と比較した場合の神戸市の附帯事業収入の特徴は、高速鉄道事業において、土地物件貸付料の乗車料収入に対する比率が高いことであるが、これは、平成2年10月に開店した「西神そごう」や名谷駅や西神中央駅をはじめとする駅ビルの建物賃貸料収入が大きく影響している。また、逆に自動車事業における土地物件賃貸料の乗車料収入に対する比率が他都市とくらべて小さいが、これは、自動車事業における附帯事業用地が少ないからである。（表3参照）

表1 最近5年間の附帯事業実績の推移

（単位：百万円、税抜）

		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
事自動車業	広告料	64	111	103	104	108
	貸付料	91	91	92	93	93
事高速鉄道業	広告料	342	329	353	332	328
	貸付料	1,398	1,401	1,381	1,329	1,161
	構内営業	477	470	472	463	457
合計 （ ）内は 対乗車料収入比率		2,372 (8.2%)	2,402 (8.4%)	2,400 (8.3%)	2,321 (8.1%)	2,147 (7.5%)

注) 決算額ベース

表2 平成29年度主要附帯事業収入

(単位：千円、税抜)

自動車事業		高速鉄道事業	
附帯事業収入合計	201,146	附帯事業収入合計	1,946,065
広告料	107,797	広告料	327,927
		広告料	319,038
		広告協賛金等	8,889
		構内営業料	457,202
土地物件貸付料	93,349	土地物件貸付料	1,160,936
名谷駅前駐輪場	668	西神そごう・立体駐車場	459,467
須磨営業所跡地	81,600	湊川パークサイド	12,544
つつじが丘、桃山台回転地	1,079	みなと元町Uビル	8,524
委託営業所自動販売機設置	517	御崎Uビル	60,592
		苺藻業務ビル	1,539
		新長田地下鉄ビル	57,636
		名谷駅ビル	64,923
		学園都市駅ビル	85,549
		伊川谷駅ビル	23,634
		西神中央駅ビル	107,220
		Uライン三宮ビル	6,057
		北野坂壱番館用地	15,991
		学園Uビル用地	9,081
		伊川谷駅前用地	42,235
		西神中央駅人口地盤	11,532
		西神中央駅臨時駐車場（上部）	10,200
		西神中央駅臨時駐車場（下部）	33,811
		西神中央駅北立体駐車場	4,541
		バルテイ用地	76,569
		伊川谷駅前駐車場	3,058
		妙法寺駅前駐輪場	612
		妙法寺駅前駐車場	1,284
		PHS基地局	4,815
		携帯電話基地局	6,337
		御崎Uビル携帯電話基地局	877
		光ファイバーケーブル	5,000
		マルチメディア光ケーブル	7,565
		光ファイバー芯線賃貸	20,011

注1) 決算額ベース 注2) 項目は主要なものを抜粋

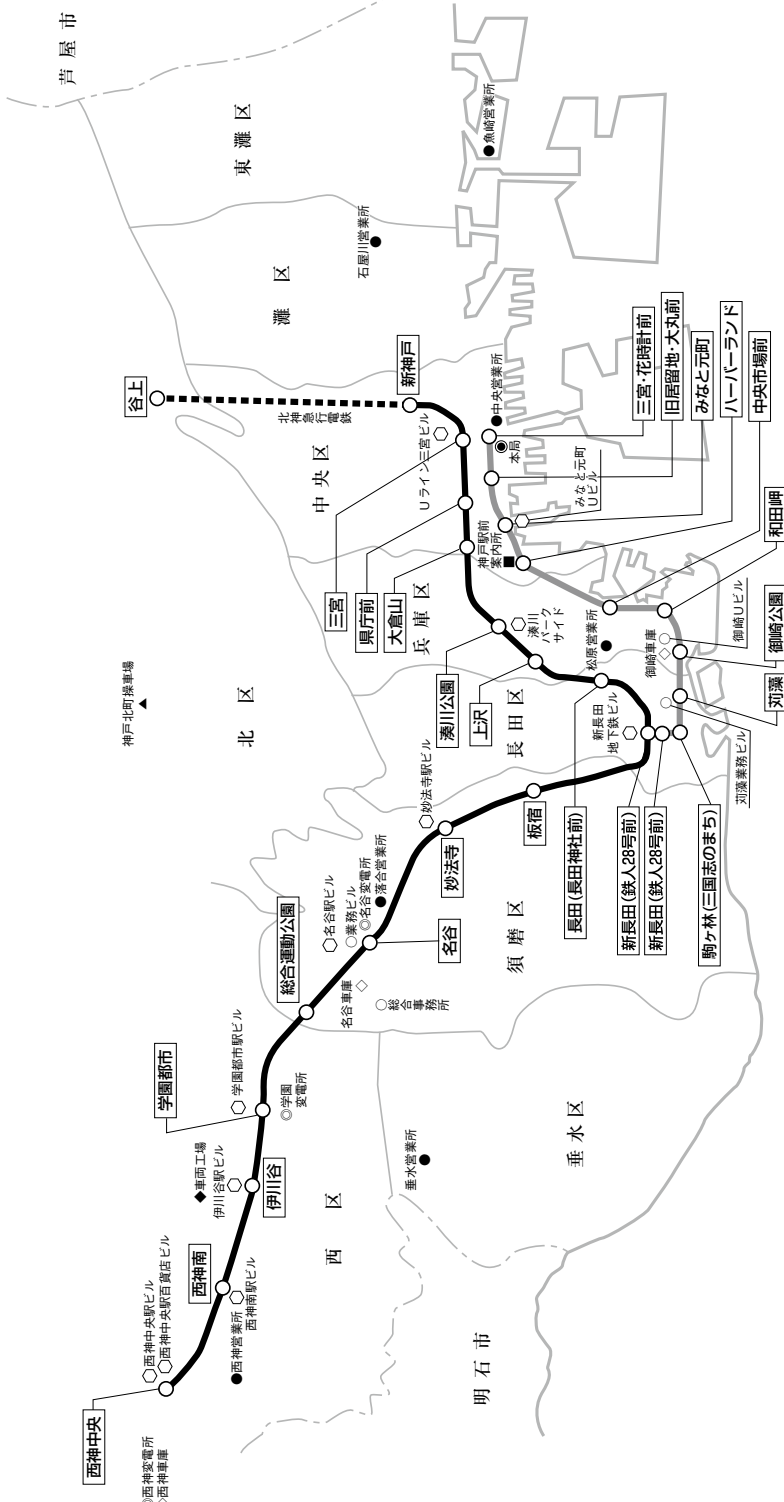
表3 附帯事業収入の対乗車料比率各都市比較

(単位：%)

都市名	自動車事業			高速鉄道事業			
	広告料	賃貸料	計	広告料	賃貸料	構内営業	計
神戸市	1.1	0.9	2.0	1.7	6.2	2.4	10.3
札幌市	—	—	—	3.8	3.0	0.4	7.2
東京都	1.5	4.4	5.9	2.0	3.1	0.7	5.8
川崎市	0.9	1.3	2.2	—	—	—	—
横浜市	0.8	1.5	2.3	1.5	2.0	1.4	4.9
名古屋市	1.1	0.9	2.0	4.4	3.2	0.5	8.1
京都市	1.7	2.9	4.6	2.8	2.5	3.6	8.9
大阪市	0.8	0.2	1.0	2.8	3.5	※	6.3
福岡市	—	—	—	3.9	0.8	1.9	6.6

※ 大阪市高速鉄道事業における「賃貸料」には「構内営業」を含む。

施設設置図(平成30年4月現在)



●	本局	神戸市中央区加納町6丁目5番1号 神戸市庁舎3号館3・4階
●	営業所・車庫	西神・垂水・湊谷・松原・中央・石屋川・魚崎
●	操車場	神戸北町
▲	車内所	神戸駅前
■	案内所	車内工場
◆	変電所	
◇	事務所	総合事務所・名谷業務ビル・御崎ビル・羽藻業務ビル
○	駅舎	西神・山手線 西神中央・西神南・伊川谷・学園都市・総合運動公園・名谷・妙法寺・板宿・新長田(鉄人28号前)・長田(長田神社前)・上沢・湊川公園・大倉山・県行前・三宮・新神戸 海岸線 新長田(鉄人28号前)・駒ヶ林(三國志のまち)・羽藻・御崎公園・和田岬・中央市場前・ハーバーランド・旧居留地・大丸前・三宮・花時計前
○	車庫	西神・名谷・御崎
○	駅ビル等	西神中央駅ビル・西神中央駅百貨店ビル・西神南駅ビル・伊川谷駅ビル・伊川谷駅ビル・名谷駅ビル・妙法寺駅ビル・新長田地下鉄ビル・湊川パークサイド・Uライン三宮ビル・みなと元町Uビル

第2章

組 織

第1節 職制

◆ 職制の変遷

神戸市電気局の創立は、既に述べた大正6年8月1日であったが、創立時の従業員は、そのほとんどが神戸電気株式会社から、そっくり引き継いだ人たちで、総数は1,200人以上という当時としてはかなりの大世帯であった。

創業時従業員の職種別内訳はつぎのようなものであった。

課長6、書記48、技手51、書記補及び技手補

106、助手49、車掌及び同見習160、運転手及び同見習179、工手及び工夫353、職工58、集金員88、巡視6、電話手5、出札員10、給仕5、使丁8、踏切番46、常人夫37。ほかに市役所より転勤者として主事2、書記6、臨時雇員1であった。

そして、これらの従業員は電気局条例及び電気局処務規程によって、事務分掌を明確にするとともに、電気局職制として7課1係を設けて、公営としての電気事業はスタートしたのであった。

創業以来の大きな職制変遷はおおよそつぎのとおり。



創業当時の運輸課職員（大正6年11月D組親和会の人たち）



電気局本庁舎の看板

電気科 発電課 配電課
 会計課
 電気試験所
 教習所
 電気事業拡張部 電力係 軌道係

〔昭和2年10月〕科課制を廃止し、新たに部課制を実施。

庶務課
 経理課
 会計課
 電気試験所
 教習所
 電車部
 運輸課
 工務課
 車両課
 工場
 電気部

給電課 営業所
 動力課 発電所
 電路課

〔創業時〕 庶務課
 会計課
 電灯課
 電気課
 工務課
 発電課
 出納係

〔大正12年6月〕課制を廃止し、新たに科課制を実施。

総務科 庶務課 調査課
 電灯科 給電課 線路課
 電車科 運輸課 工務課

〔昭和3年3月〕電気局処務規程施行細則を制



大正15年頃の
 電車科運輸課職員
 上段左から2人目は
 石田局長

定それぞれ各課に係を設置。

庶務課	文書係	人事係
経理課	主計係	調度係
会計課	出納係	倉庫係
電気試験所		
教習所		
電車部		
運輸課	庶務係	運転係 乗車券係
工務課	軌道係	建築係 電車線係
車両課	車両係	工場
電気部		
給電課	庶務係	営業係 技術係
動力課	工事係	電力係
電路課	線路係	地下鉄係 検査係

〔昭和5年8月〕バス事業創設に伴い、電車部を運輸部に改称、新たに自動車係を増設。

運輸部			
運輸課	庶務係	電車係	自動車係
	乗車券係		
			(関係分のみ)

〔昭和6年8月〕労働情勢の複雑化に伴う労務係の設置、営業所廃止、計算係及び収納係設置などのため、部課制を廃止し、新たに課制を実施。

庶務課	文書係	人事係	労務係
経理課	主計係	調度係	倉庫係
会計課			
運輸課	庶務係	電車係	自動車係
	車両係	教習所	
工務課	軌道係	建築係	電車係
	臨時建設係		
営業課	計算係	営業係	収納係
	技術係		
電気課	電力係	工事係	電路係
	調査係	発電所	
電気試験所			

〔昭和10年6月〕電車係及び自動車係に運輸事務所を設置。

運輸課	電車係	春日野運輸事務所
		布引運輸事務所
		須磨運輸事務所
	自動車係	灘運輸事務所
		東尻池運輸事務所

〔昭和13年5月〕課制を改め、新たに部課制を実施。また、運輸事務所は課所属とし、給電部営業課に営業所を設置。

庶務課	秘書係	文書係	労務係
会計課			
電気試験所	庶務係	試験係	
財務部			
主計課			
経理課			
用品課			
営繕課			
電気部			
電力課	庶務係	計算係	配電係
	建設係		
電路課	架空線係	地中線係	
給電部			
料金課	庶務係	収納係	
営業課	営業係	普及係	
	営業所	(灘、三宮、湊町、長田、須磨)	
内線課	工事係	引込線係	査定係
運輸部			
業務課	庶務係	乗車券係、教習所	
電車課	運輸事務所	(春日野、布引、須磨)	
自動車課	運輸事務所	(灘、東尻池)	
車両課			
工務部			
軌道課	庶務係	軌道係	
電車線課			

〔昭和17年5月〕配電部門出資により運輸事業のみとなったため、局名を交通局に改称。

〔昭和19年4月〕部課制を廃止し、新たな課制を実施。

総務課
 労務課
 病院
 教習所
 会計課
 業務課
 運輸課 運輸事務所（春日野、布引、須磨、灘、東尻池）
 車両課
 工務課
 電気課

〔昭和20年3月〕課制を廃止し、新たに部課制を実施。

総務課 秘書係 文書係 主計係
 不動産係
 労務課 労務係 厚生係 事業係
 会計課 調度係 統制物資係 用品係 出納係
 整備課 整備係 技術係
 病院
 業務部
 庶務課 庶務係 料金係 教習所
 運輸課 要員係 運転係 現業係
 運輸事務所（春日野、布引、須磨、灘、東尻池）
 車両課 工場 車両係
 工務課 軌道係 営繕係
 電気課 電車線係 配電係

〔昭和20年9月〕部課制を廃止し、新たに課制を実施。なお、運輸事務所は須磨、東尻池及び東部（春日野、布引、灘を臨時統合）のみとな



昭和20年9月から25年5月までの本局庁舎



昭和25年5月から32年5月までの本局庁舎

った。また同月13日、本局を生田区橋通1丁目へ移転。

総務課 秘書係 財務係 労務係
 厚生係 不動産係
 会計課 資材係 用品係 出納係
 運輸課 庶務係 運転係 料金係
 運輸事務所（東部、東尻池、須磨）
 技術課 庶務係 軌道係 電車線係
 車両課 庶務係 工場 車両係
 整備課 整備係 技術係
 教習所 庶務係 教務係
 病院

〔昭和22年8月〕神戸市事務分掌条例、同細則及び神戸市係設置規則が制定され、従来の課制を廃止し、新たに部課制を実施。

総務部

庶務課 庶務係 財務係 管財係
 調査係
 労務課 労務係 厚生係
 会計課 資材係 用品係 出納係
 教習所
 職員厚生病院 (21年4月改称)

運輸部

業務課 庶務係 料金係 現業係
 電車課 運転係 乗客係 運輸事務
 所 (東部、東尻池、須磨)
 自動車課 営業係 整備係 運輸事
 務所 (灘、松原)

技術部

工務課 庶務係 軌道係 営繕係
 電気課 電車線係 配電係
 車両課 庶務係 計画係 工場

〔昭和25年5月〕 本局を生田区橋通3丁目1番地へ移転。

〔昭和25年12月〕 神戸市事務分掌条例及び同細則の一部改正並びに係設置規則の全部改正により、新たに部課制を実施。

総務部

庶務課 庶務係 財務係 管財係
 調査係
 労務課 労務係 厚生係
 会計課 管財係 用品係 出納係
 職員厚生病院
 教習所

運輸部

業務課 庶務係 料金係 現業係
 電車課 運転係 乗客係 運輸事務
 所 (春日野、布引、東尻池、
 須磨)
 自動車課 営業係 整備係 運輸事
 務所 (灘、松原)

技術部

工務課 庶務係 軌道係 営繕係
 電気課 電車線係 配電係 通信係
 車両課 庶務係 計画係 工場
 (事業所)

〔昭和27年5月〕 係制度を廃止、これに代わって課に分任主査を置く。また、職員厚生病院などは、神戸市事業所となる。

総務部

庶務課 庶務係 管財係

種別	所属	事業所名
第1類	交通局総務部	職員厚生病院
第2類	交通局総務部労務課	交通局教習所 電車運輸事務所 (春日野、布引) (東尻池、須磨) 自動車運輸事務所 (灘、松原) 電車車両工場
	交通局運輸部電車課	
	交通局運輸部自動車課	
	交通局技術部車両課	
第3類	交通局運輸部自動車課の自動車整備工場	

〔昭和27年10月〕 地方公営企業法の施行に伴い神戸市交通事業の設置等に関する条例の規定により神戸市交通局分課規程及び神戸市交通局事業所規程を制定。

総務部

庶務課 庶務係 不動産係
 労務課 人事係 厚生係
 会計課 財務係 出納係
 調度課 契約係 用品係

営業部

業務課 庶務係 現業係 乗車券係
 電車課 運転係 乗客係
 自動車課 営業係 整備係

技術部

工務部 庶務係 軌道係 営繕係
 電気課 電車線係 配電係
 車両課 計画係
 (事業所)

種 別	所 属	事 業 所 名
第1類	総務部	職員厚生病院
第2類	総務部労務課	教 習 所
	運輸部電車課	電車運輸事務所 (春日野、布引 東尻池、須磨)
	運輸部自動車課	自動車運輸事務所 (灘、松原)
	技術部車両課	電車車両工場
第3類	運輸事務所出張所、自動車整備工場、軌道、 営繕、通信及び電車線現業所、変電所、車 庫、その他これらに類する事業所	

〔昭和32年5月〕 本局を生田区加納町6丁目7番地（市庁舎7階）へ移転。

〔昭和33年4月〕 神戸市交通局分課規程を改正し、係制を復活。

総務部

庶務課 庶務係 調査係
 労務課 労務係 給与係 厚生係
 教習所
 会計課 財務係 出納係 管財係
 調度課 契約係 用品係

営業部

業務課 庶務係 現業係 料金係
 電車課 運転係 整備係 運輸事務
 所（石屋川、春日野、東尻
 池、須磨）
 自動車課 営業係 整備係 運輸事
 務所（布引、灘、松原）

技術部

工務課 庶務係 軌道係 営繕係
 電気課 電車線係 配電係
 車両課 計画係 工場

〔昭和36年4月〕 神戸市交通局分課規程の一部を改正、総務部より庶務課を独立、庶務調査係を企画調査係に、労務課人事係を労務係に変更。また、神戸市交通局事業所規程の一部改正により教習所は第一類事業所となり2係を設置。

庶務課 庶務係 企画調査係

総務部

労務課 労務係 給与係 厚生係
 教習所 庶務係 教務係

営業部

自動車課 計画係 運転係 観光パ
 ス係 整備係 運輸事務
 所（関係分のみ）

〔昭和38年4月〕 神戸市交通局分課規程の一部改正により、自動車課及び車両課にそれぞれ車庫係を設け、また同規程第3条第2項中「課に主査を」改め「局に主幹を、部に副主幹を、課に主査を」に改めた。また、交通局事業所規程の一部改正を実施。

この職制改正のねらいは、①自動車部門の拡充強化、②運輸事務所管理体制の確立などであった。

庶務課 庶務係 企画調査係 主査
 総務部

労務課 労務係 給与係 厚生係
 主査

営業部

石屋川電車運輸事務所
 春日野電車運輸事務所
 須磨電車運輸事務所
 自動車課 計画係 運転係 観光パ
 ス係 整備係 車庫係

灘自動車運輸事務所

布引自動車運輸事務所

松原自動車運輸事務所

技術部

車両課 計画係 車庫係

副主幹

（関係分のみ）

〔昭和39年5月〕 神戸市交通局車両工場事務分掌規程の制定、神戸市交通局分課規程等の一部

改正を実施。車両工場完成に伴い電車・自動車工場の統合及び電車課、自動車課と運輸事務所の性格の明確化を図った。

庶務課 庶務係 企画調査係 主査
総務部

労務課 労務係 給与係 厚生係
主査

会計課 財務係 出納係 管財係

調度課 契約係 用品係

教習所 庶務係 教務係

営業部

業務課 庶務係 現業係 料金係

電車課 運転係 乗客係

石屋川電車運輸事務所 副所長 2

和田電車運輸事務所 副所長 2

須磨電車運輸事務所 副所長 2

水族館長 事務長

主幹

自動車課 計画係 運転係 観光パ
ス係

灘自動車運輸事務所 副所長 2

布引自動車運輸事務所 副所長 2

松原自動車運輸事務所 副所長 2

玉津出張所

技術部

工務課 軌道係 営繕係 主査

電気課 電車線係 配電係 主査

副主幹

車両工場 管理係 計画係 電機係

機械係 車体系 電車車

庫係 自動車車庫係

職員厚生病院長

副院長 事務長

〔昭和41年3月〕神戸市交通局自動車運輸事務所分掌規程の一部を改正、出張所を第2類事務所に改めた。

自動車課 須磨運輸事務所

玉津運輸事務所

〔昭和41年6月〕神戸市交通局分課規程等の一部改正を実施。会計課を経理課に、また、部にも主査を設置。

経理課 財務係 出納係 契約係
用品係

庶務課 庶務係 企画調査係 管財
係 主査2

教習所長 副所長

自動車課 計画係 運転係 観光パ
ス係 主査1

電気課 電車線係 配電係 主査2

技術部 主査6

〔昭和42年5月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正。労務係を人事係に、電車課に乗客第1係と乗客第2係を設置したほか、労務課、業務課、工務課、電気課、技術部、水族館にそれぞれ主査を設置した。

〔昭和43年3月〕神戸市交通局事業所規程の一部改正等により、第2類事業所として魚崎運輸事務所を設置。また、同時に水族館及び職員厚生病院移管に伴い、関係規程を整備した。

〔昭和44年4月〕神戸市交通局分課規程等の一部改正を実施。軌道事業部門の縮小など交通事業の財政健全化への体制づくりとしての、大幅な職制及び事務分掌の改正が行われた。

総務部では、庶務課を部内に、教習所を研修係に。また営業部では乗客係を総合して業務課所属に、自動車事業関係技術部門の組織編成替えを図った。

総務部

庶務課 渉外広報係 企画調査係
主査3

労務課 人事係 給与係 厚生係



交通局本庁舎ビル（市役所3号館）

研修係
 經理課 財務係 出納係 契約係
 主査
 営業部
 業務課 庶務係 現業係 安全対策
 係 料金係 乗客係
 電車課 運転係 主査
 和田電車運輸事務所 副所長2
 須磨電車運輸事務所 副所長2
 主幹
 自動車課 調整係 計画係 運転係
 魚崎自動車運輸事務所 副所長2
 灘自動車運輸事務所 副所長2
 布引自動車運輸事務所 副所長2
 松原自動車運輸事務所 副所長2
 須磨自動車運輸事務所 副所長2
 石屋川自動車運輸事務所 副所長
 玉津自動車運輸事務所 副所長
 技術部
 施設課 軌道係 営繕課 電気係
 主査3

車両工場長 計画係 整備係
 検査係 車庫係 主査
 調査室
 副主幹2 主査4

〔昭和45年4月〕機構改革に伴い、神戸市交通局分課規程の一部を改正。改正に伴う読み替えはつぎのとおり。

旧	新
調査室	高速鉄道建設部
主幹（自動車事業担当）	営業部長
主幹（高速調査事務担当）	高速鉄道建設部長
業務課（庶務係、料金係）	管理課
電車課	運転課
自動車課	
業務課（現業係）	乗客課（事故係）
業務課（安全対策係）	乗客課（安全対策係）
業務課（料金係）	管理課（料金係）
業務課（乗客係）	乗客課（乗客係）
電車課（索道営業所）	運転課（索道営業所）
第2類運輸事務所	——
旭変電所	——

（関係分のみ）

〔昭和46年4月〕機構改革により神戸市交通局分課規程の一部を改正した。

総務部
 庶務課 庶務係 文書係 企画調査
 係 電子計算係
 労務課 人事係 給与係 厚生係
 研修係
 經理課 財務係 出納係 管財係
 施設係 主査2
 営業部
 業務課 庶務係 事業係 料金係
 主査 索道営業所長
 運転課 計画係 運転係 観光貸切
 係

乗客課 安全対策係 乗客係 事故係
 車両課 計画係 整備係 検査係
 車庫係 車庫長(魚崎・灘・布引・松原・須磨)
 高速鉄道建設部
 管理課 管理係 用地係
 計画課 計画係 調査係
 設計課 電機係 設計第1係 設計第2係 電路係 建築係
 主査4

主幹

なお、運輸事務所は魚崎・石屋川・灘・布引・松原・須磨・玉津の第1類7か所となった。

〔昭和47年4月〕機構改革に伴い神戸市交通局分課規程の一部を改正。

労務課 労務係 厚生係 研修係
 経理課 財務係 出納係 契約係
 管財係
 管理課 管理係 調査係 用地係
 設計課 計画係 設計第1係 設計第2係
 工事課 工務係 技術係 工事係
 技術課 電力係 通信信号係 機械係 建築係 施設係

(関係分のみ)

〔昭和48年4月〕機構改革に伴う神戸市交通局分課規程の一部を改正。経理課に検収係、施設係を設け、管理課に開業計画係を設け、用地係は用地第1係、用地第2係、用地第3係とした。

〔昭和50年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正。労務課を職員課に、労務係を職員係に営業部を自動車部に改め、高速鉄道建設部をつぎのとおり改めた。

高速鉄道部

管理課 管理係 調査係
 営業課 営業係 運輸係
 用地課 用地第1係 用地第2係
 設計課 計画係 設計第1係 設計第2係建築係
 工事課 工務係 技術係 工事係
 軌道係
 技術課 電力係 通信信号係
 設備係

(関係分のみ)

〔昭和51年8月〕神戸市交通局分課規程の一部改正及び高速鉄道事業所事務分掌規程の制定。

電気課 信号通信係 電力係 設備係 変電区 電気区
 施設車両課 計画係 検車係
 軌道係
 営業課 営業係 運輸係 乗務区 駅務区

(関係分のみ)

〔昭和52年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正。庶務課から電子計算係を廃止、経理課施設係を業務課へ移した。

〔昭和54年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正。経理課管財係を庶務課へ、業務課事業係と料金係を統合し営業係に、運転課観光貸切係を観光バス係と改称。また、高速鉄道部建設事務所に建設第4係及び建設第5係を設けた。

〔昭和54年8月〕神戸市交通局建設事務所事務分掌規程の一部を改正。高速鉄道山手線建設工事区間の拡大に伴い、従来の建設事務所を第1建設事務所に、新たに第2建設事務所を設置、第1建設事務所に建設第1係、建設第2係及び建設第3係を、第2建設事務所に建設第1係、建設第2係を設けた。

〔昭和55年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正、乗客課の安全対策係・乗客係を統合して乗客係に、用地課用地第1係・用地第1係を管理課用地係とした。

〔昭和56年4月〕神戸市交通局事務分掌規程の一部を改正、高速鉄道山手線・西神線建設区間拡大に伴い、第2建設事務所に建設第3係を増設した。

〔昭和57年4月〕機構改革により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、自動車部の業務課を営業課に改め、乗客課を廃止した。また、高速鉄道部の営業課を運輸課に改めた。

〔昭和58年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正、総務部庶務課文書係・管財係を統合して広報管財係に、自動車部営業係を運転課に、運転課の観光バス係を営業課に、高速鉄道部管理課の調査係を営業係に、運輸課の営業係・運輸係を運輸係に、それぞれ変更した。

〔昭和58年12月〕神戸市交通局灘運輸事務所（灘車庫を含む）を廃止、落合運輸事務所（落合車庫を含む）を新設した。

〔昭和59年4月〕職制改正により、神戸市交通局事業所規程を改正、高速鉄道部運輸課に第2類の事業所として、運転指令区を設置した。

〔昭和60年4月〕高速鉄道山手線の工事完了に伴い、高速鉄道部第1建設事務所を建設事務所に改め、第2建設事務所及び建設第3係を廃止した。また、高速鉄道部運輸課の駅務区を東部駅務区・西部駅務区及び三宮駅に分割、設計課の設計第1係・設計第2係を統合して設計係とした。

〔昭和61年4月〕職制改正により、高速鉄道部の設計課を計画課に変更、施設課を新設した。

〔昭和62年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正、職員課の職員係を人事係及び労務係とし、経理課の検収係・営業課の施設係及び計画課の設計係を廃止した。また、高速鉄道部の工事課を工務課に、施設車両課を鉄道車両課に改めた。同時に神戸市交通局事業所規程を改正、「運輸事務所」を「営業所」に改めた。

〔昭和63年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正、高速鉄道部に乗客サービス課を新設し、管理課の用地係を廃止した。

〔平成元年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正、自動車部営業課の事故係と運転課の乗客係を統合し、乗客課乗客係・事故係を新設する。また、神戸市交通局営業所事務分掌規程を改正、六甲アイランド操車場を魚崎営業所に、有野操車場を布引営業所に、西神営業所を垂水営業所の所管とした。

〔平成2年4月〕神戸市交通局営業所事務分掌規程を改正、六甲アイランド暫定輸送の期間終了。

〔平成2年2月20日〕六甲アイランド操車場を廃止、平成2年4月7日からのシティー・ループバス運行に伴いポートアイランド操車場を新設し、布引営業所の所管とした。

〔平成3年4月〕職制改正の実施に伴い、神戸市交通局分課規程の一部を改正、高速鉄道部計画課を廃止し、新線準備室を新設、調査課・計画課を設置した。

〔平成4年4月〕神戸市交通局分課規程の一部を改正、高速鉄道部管理課の調査係を廃止した。

〔平成5年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、高速鉄道部を

高速鉄道運輸部に、新線準備室を高速鉄道技術部に改めた。これに伴い、工務課・施設課・電気課及び鉄道車両課を高速鉄道技術部に移管した。また、自動車部の布引営業所を廃止し、代替として中央営業所を新設、西神操車場を西神営業所に変更した。

【平成7年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、高速鉄道部調査課の推進係を用地第1係・用地第2係に変更した。また、神戸市交通局車庫事務分掌規程の一部を改正、魚崎車庫・中央車庫・松原車庫を東部車庫に、須磨車庫・落合車庫を西部車庫に変更した。

【平成8年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部をつぎのとおり改正した。

- ・庶務課と経理課を統合し、総務課とした。
- ・調度係を廃止した。
- ・乗客課を廃止し、渉外係は営業課へ、乗客係は運転課に移管した。
- ・車両課整備係を廃止した。
- ・高速鉄道運輸部を高速鉄道部に、高速鉄道技術部を技術部に変更した。
- ・管理課と乗客サービス課を統合し、計画課とした。
- ・調査課と計画課を統合し、計画課とした。
- ・建設事務所を西部建設事務所に名称変更し、東部建設事務所を新設した。

【平成9年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、職員課人事係と厚生係を統合して職員係、計画課設計第1係と設計第2係を統合して設計係、営業課の庶務係を調整係に変更した。

【平成10年4月】職制改正を実施、高速鉄道海岸線建設工事の推進を図るため技術部を廃止し

て海岸線建設室を新設した。また、営業推進課を営業管理課に変更した。

【平成11年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、総務課の庶務係と企画係を統合して総務係とし、営業管理課に事業調整係を新設した。また、観光バス事業からの撤退に伴い、観光バス係を廃止した。

【平成12年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部をつぎのとおり改正した。

- ・総務課の事業改善係を廃止した。
- ・営業企画推進室及び同室に企画係営業第1係、営業第2係を新設した。
- ・営業課と運転課を統合し、運転管理課とした。
- ・営業管理課を管理課と名称変更した。
- ・東部建設事務所・西部建設事務所を統合して建設事務所とし、建設第1係・建設第2係及び建設第3係を設置した。

【平成13年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、総務部、自動車部、高速鉄道部の部制を廃止し、新たな課制を実施した。概略は次のとおり。

- ・「経営企画調整課」を新設した。
- ・「営業企画推進室」を「営業推進課」に、「運転管理課」を「市バス運輸サービス課」に、「車両課」を「市バス車両課」に、「運輸課」を「地下鉄運輸サービス課」に、「電気課」を「電気システム課」に、「鉄道車両課」を「地下鉄車両課」に、「管理課」・「施設課」を統合し「施設管理課」に各々改めた。

【平成14年4月】職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、執行体制の見直しに伴い総務課出納係を廃止し、総務係に業務を移管した。電気システム課に新たにシステム係を新設した。地下鉄海岸線の開業に伴い、

海岸線建設室を廃止し、地下鉄運輸サービス課乗務区を名谷乗務区と荻藻乗務区に再編し、管区に新たに海岸線管区を新設した。

〔平成15年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、市バス運輸サービス課運輸係を調査係、運転係に再編した。

〔平成16年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、地下鉄車両課に新たに御崎検修係を新設した。

〔平成17年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、営業所の委託化に伴い、魚崎営業所、松原営業所の2営業所を委託し、須磨営業所を廃止した。安心・安全な運行体制を確保するため、地下鉄運輸サービス課に安全対策係を新設した。

〔平成18年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、市バス車両課に整備係を新設し、営業所の委託化に伴い、東部車庫、西部車庫を統合し、車庫を新設した。営業所の委託により、落合営業所、西神営業所の2営業所を委託した。

〔平成19年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、営業部門を強化するため、営業推進課営業第1係、営業第2係を推進係、資産活用係、事業活性係に再編した。

〔平成20年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、自動車部、高速鉄道部を新設し、次長、2部制を採用した。経営企画調整課計画係を廃止し、営業推進課営業企画係を新設し、計画係の業務を移管した。地下鉄車両課保線区を施設管理課へ移管し、施設管理課保線区とした。施設管理課土木係を計

画係へ改めた。

〔平成26年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、市バス運輸サービス課安全管理係を廃止し、バス停施設係を新設した。駅務サービス体制の強化のため、地下鉄運輸サービス課東部管区、西部管区を三宮管区、名谷管区、西神中央管区に分割した。

〔平成27年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、審査機能の強化のため、総務課に審査出納係を新設した。営業力の強化と業務の効率化のため、営業推進課営業企画係及び事業活性係を統合し、企画事業係を新設した。業務内容に合わせた名称変更のため、電気システム課電気係を信号通信係に、システム係を電力係に改めた。

〔平成28年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、業務内容及び業務量に応じた執行体制の見直しに伴い、地下鉄運輸サービス課を地下鉄運輸サービス課、運転統括所、駅務統括所に分割した。

〔平成29年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、次長を廃止し、新たに経営企画部を新設した。業務内容に応じた執行体制の見直しにより、経営企画調整課を廃止し、企画係を総務課へ、調整係を営業推進課へ移管し、施設管理課を施設課に改め、管理係を廃止した。

〔平成30年4月〕職制改正の実施により、神戸市交通局分課規程の一部を改正、市バス運輸サービス課バス停施設係をお客様サービス係に、市バス運輸サービス課お客様サービス係を安全管理・教育係へ改めた。

第2節 外郭団体

◆ 神戸交通振興株式会社

1 沿革

神戸交通振興株式会社は、市営交通を取り巻く厳しい企業環境のもとにあって、市営交通事業の経営改善に資する事業とともに、交通事業に関連する事業の経営を行い、その事業活動を通じて、市営交通事業の経営基盤の強化に貢献し、乗客の利便・サービス向上に寄与することを目的として、昭和59（1984）年3月30日に設立された。

2 会社の概要

① 商号

神戸交通振興株式会社

② 所在地

神戸市長田区松野通1丁目2番1号新長田
地下鉄ビル

③ 設立

昭和59年3月30日

④ 資本金

払込資本金 55,000千円
（神戸市払込額50,000千円）

⑤ 役員

7名（平成31年4月1日現在）
代表取締役社長、代表取締役専務、取締役常務（以上は常勤）、取締役3名、監査役1名（取締役のうち2名は市職員、取締役のうち1名と監査役は民間から）

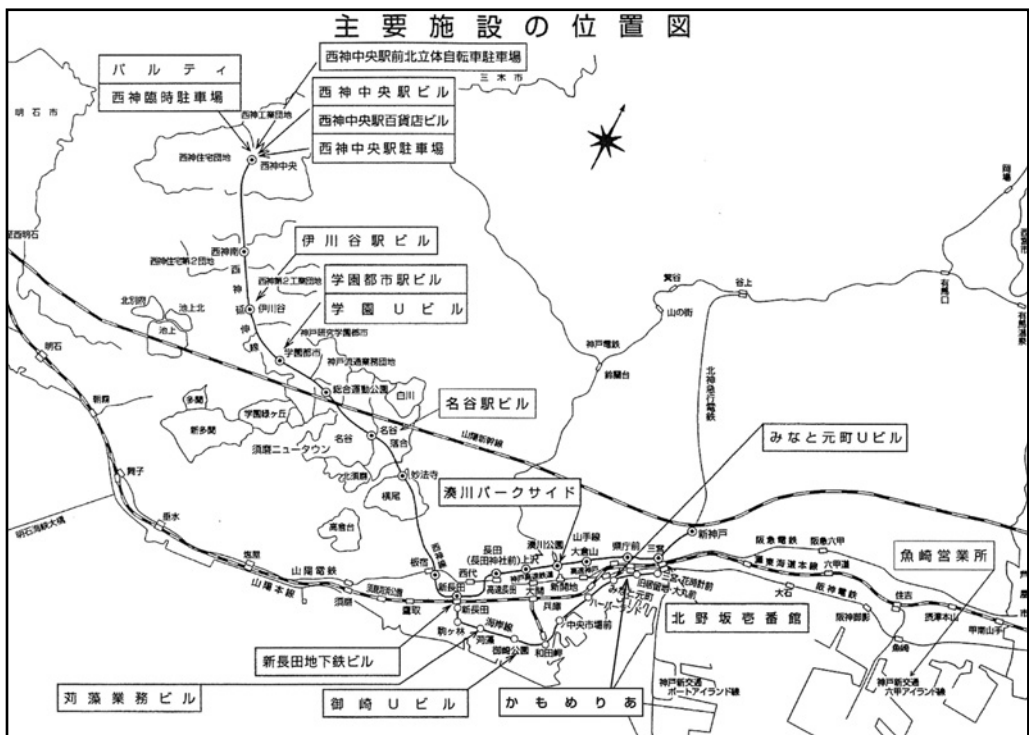
⑥ 社員数

384人（平成31年4月現在）

⑦ 事業内容

ア ビル経営事業

神戸市交通局が貸し付けた市営高速鉄道



の駅ビル等（10ビル）及び自社ビル（2ビル）においてテナント賃貸事業を行っている。

イ 自動車運輸事業

バス事業（3路線）を経営するとともに、神戸市交通局から市バス営業所の管理運営及び車両整備を受託している。

(1) 自主路線

- ①山手線 三宮センター街東口－湊川公園東口－神戸駅前
- ②シティー・ループ線 メリケンパーク（かもめりあ）－ハーバーランド－旧居留地－三宮－北野－新神戸駅前－三宮－メリケンパーク
- ③神戸山麓線（7系統） 市民福祉交流センター前－湊川公園－神戸駅前

(2) 受託業務

- ①車両整備
- ②魚崎営業所の管理運営



シティー・ループ

ウ 市営高速鉄道関連受託事業

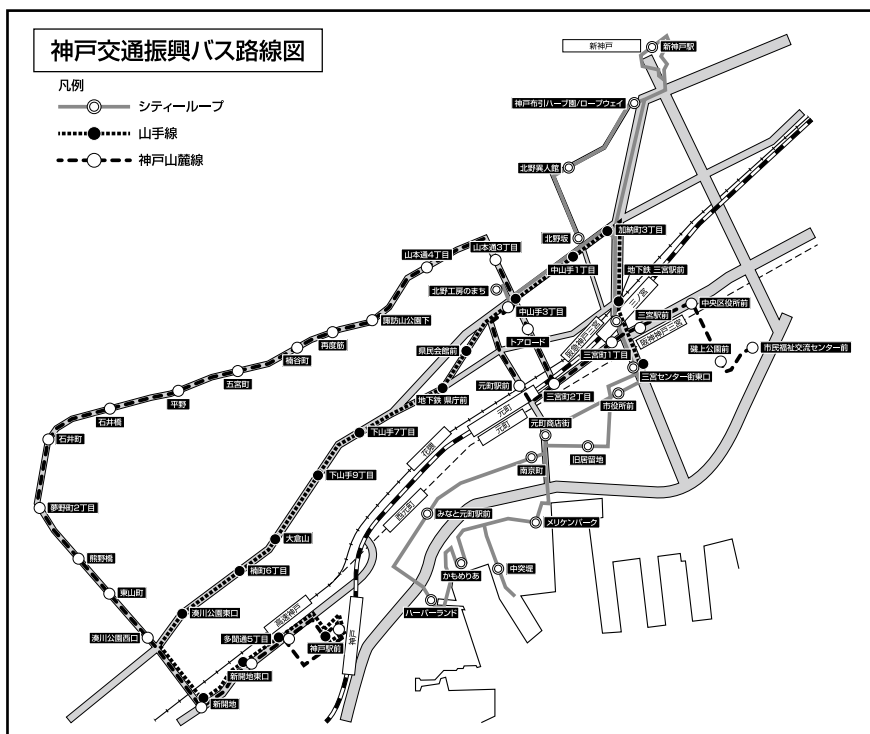
神戸市交通局から市営高速鉄道の駅務業務を受託している。

エ 市営高速鉄道駅構内営業事業

市営高速鉄道駅構内等においてコンビニエンスストア等の経営を行っている。

オ パルティ事業

市営高速鉄道西神車庫の未利用地（西区美賀多台9丁目）を有効活用するため、商業施設「パーティ」を経営している。



カ 広告事業

市バス・地下鉄の車内広告及び地下鉄構内の広告について広告代理（取次）業務を行っている。

キ 乗車券事業

各種乗車券（定期券・カード）の販売（三宮、神戸駅前、新長田、名谷の4か所）及び忘れ物取扱所業務（三宮）を神戸市交通局からの受託により行っている。

ク 駐車場・自転車駐車場事業

市営高速鉄道西神中央駅南側の立体駐車場及び西神臨時駐車場の経営を行っている。

また、同駅において、神戸市交通局の用地を有効活用するため、自転車駐車場の経営を行っている。

3 定 款

第1章 総 則

(商 号)

第1条 当社は、神戸交通振興株式会社と称する。

(目 的)

第2条 当社は、次の事業を営むことを目的とする。

- (1) 神戸市交通局からの受託事業及び経営改善に資する事業
- (2) 神戸市交通事業に関連する不動産の取得、建設、貸借、処分及び管理運営に関する事業
- (3) 雑誌、書籍、日用品雑貨、食料品及び飲食物の販売業
- (4) 酒類、切手及び印紙の販売業
- (5) 神戸市交通事業にかかる乗客の利便・サービス施設の経営管理に関する事業
- (6) 広告代理業
- (7) 旅客自動車運送事業
- (8) 携帯電話販売業

- (9) その他前各号に関連する業務及び前各号の目的を達成する為に必要な事業

(本 店)

第3条 当社は、本店を神戸市に置く。

(公告方法)

第4条 当社の公告は、官報に掲載する。

(機関の設置)

第5条 当社は、株主総会及び取締役のほか、次の機関を置く。

(1) 取締役会

(2) 監査役

第2章 株 式

(発行可能株式総数)

第6条 当社が発行可能株式総数は4,000株とする。

(株券の発行)

第7条 当社の株式については、株券を発行する。

(株券の種類)

第8条 当社の発行する株式は、1株券、10株券、100株券の3種とする。

(株式譲渡の制限)

第9条 当社の株式を譲渡により取得するには、株主又は取得者は、取締役会の承認を受けなければならない。

(株式取扱規則)

第10条 株式の名義書換その他株式に関する取扱については、取締役会の定める株式取扱規則による。

(基準日)

第11条 当社は、毎年3月31日の最終の株主名簿に記載された議決権を有する株主をもって、その事業年度に関する定時株主総会において権利を行使することができる株主とする。

2 前項のほか、必要があるときは、取締役会の決議によってあらかじめ公告して、臨

時に基準日を定めることができる。

(株券不所持の申出)

第12条 当会社の株主は、株券不所持の申出をすることができる。

第3章 株主総会

(招 集)

第13条 定時株主総会は、毎事業年度末日の翌日から3箇月以内に招集し、臨時株主総会は必要に応じて随時これを招集する。

2 株主総会は、法令に別段の定めがある場合を除き、代表取締役社長が招集する。

(議 長)

第14条 株主総会の議長は代表取締役社長をこれに任じ、社長に事故あるときは、取締役会であらかじめ定めた順序により他の取締役がこれに代わる。

(決議方法)

第15条 株主総会の決議は、法令または定款に別段の定めがある場合を除き、出席した議決権を行使することができる株主の議決権の過半数をもって決する。

(議決権の代理行使)

第16条 株主は、当会社の他の株主を代理人として、その議決権を行使することができる。この場合には、代理権を証する書面を総会毎に会社に提出しなければならない。

第4章 取締役・取締役会及び監査役

(定 数)

第17条 当会社に次の役員を置く。
取 締 役 3名以上
監 査 役 1名以上

(選任決議)

第18条 取締役及び監査役の選任決議は、株主総会において議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上にあたる

株主が出席し、その議決権の過半数をもって行い、取締役の選任決議は累積投票によらない。

(任 期)

第19条 取締役及び監査役の任期は、取締役については、選任後2年以内、監査役については、同4年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会の終結のときまでとする。但し、補欠または増員によって選任された取締役の任期は、他の在任者の残任期間と同一とし、補欠のため選任された監査役は、退任した監査役の残任期間と同一とする。

(役付取締役)

第20条 取締役会の決議により、取締役社長及び専務取締役各1名並びに常務取締役若干名を選定することができる。

(代表取締役)

第21条 取締役社長及び専務取締役は各自当会社を代表する。

2 取締役社長及び専務取締役のほか、取締役会の決議により、当会社を代表する取締役を定めることができる。

(業務執行)

第22条 取締役社長は、取締役会を主宰する。

2 取締役社長は、取締役会の決議を執行し、社務を統轄する。

3 専務取締役は、取締役社長を補佐して、社務の処理にあたる。

4 常務取締役は、取締役社長及び専務取締役を補佐して、常務を処理する。

(取締役会の招集通知)

第23条 取締役会の招集通知は、各取締役に對し会日の3日前に発する。但し、取締役全員の同意がある場合は、招集手続を省略して会議を開くことができる。

(取締役会の招集・議長)

第24条 取締役会は代表取締役社長がこれを

4 あ ゆ み

招集し、かつ議長となる。代表取締役社長が不在または事故あるときは、取締役会であらかじめ定めた順序により他の取締役がこれに代わる。

(取締役会の決議の省略)

第25条 当社は、議決に加わることができない取締役の全員が取締役会の決議事項について書面または電磁的記録により同意したときは、当該決議事項を可決する旨の取締役会の決議があったものとみなす。

(取締役会規則)

第26条 取締役会に関しては、この定款のほかに取締役会において定める規則による。

(監査役の監査の範囲)

第27条 当社の監査役の監査の範囲は、会計に関するものに限定する。

(非業務執行取締役等の責任免除等)

第28条 当社は、会社法第427条第1項の規定により、取締役（業務執行取締役等であるものを除く）との間に同法第423条第1項の賠償責任を限定する契約を締結することができる。ただし、当該契約に基づく賠償責任の限度額は同法第425条第1項の最低責任限度額とする。

第5章 計 算

(事業年度)

第29条 当社の事業年度は毎年4月1日から翌年の3月31日までとする。

(剰余金の処分)

第30条 剰余金は株主総会の承認を得て処分する。

(剰余金の配当及び除斥期間)

第31条 当社の剰余金の配当は、毎年事業年度末日の株主名簿に記載された株主に配当する。剰余金の配当が、支払い開始の日から満3年を経過しても受領されないときは、当社はその支払義務を免れる。

昭和59年3月	会社設立発起人会開催
〳	創立総会開催
〳	神戸交通振興(株)設立（本社を中央区江戸町98番地に設置）
4月	広告事業開始（市バス関連媒体の代理店業務）
〳	受託事業開始
	・地下鉄関連業務
	・駅舎清掃、駅務機器、機械設備等の保守点検
	・市バス関連業務
	・車両誘導警備及び施設管理
昭和60年3月	名谷駅構内店（書店）営業開始
4月	市バス車両整備受託業務開始
6月	地下鉄関連広告媒体の取次業務等開始
〳	学園都市駅ビル開業
9月	Uライン三宮ビル開業
12月	新神戸駅構内店（名産品店）営業開始
昭和61年4月	地下鉄関連業務（空調・換気設備等の保守点検）の受託事業開始
11月	本社を中央区三宮町1丁目9番1-908に移転
昭和62年3月	西神中央駅ビル（1階店舗）開業
〳	伊川谷駅ビル開業
〳	西神中央駅臨時駐車場、伊川谷駅駐車場営業開始
〳	妙法寺駅構内店（レンタルショップ）営業開始
昭和63年3月	市バス六甲アイランド暫定輸送事業開始及び同輸送に係る営業所の開設
〳	西神中央駅ビル（2階店舗）開

業。同駅ビルの愛称を「フェル
マータU」と決定

4月 地下鉄関連駅務機器保守点検業
務の受託事業開始

9月 新神戸駅構内店（観光案内コー
ナー）開業

平成元年6月 西神中央駅百貨店ビル起工式

9月 三宮駅構内店（喫茶店）開業

12月 伊川谷駅駐車場拡張（110台
→240台）

平成2年2月 六甲アイランド暫定バス輸送事
業終了

5月 当社車両工場新築移転

8月 当社西神事務所開設

9月 西神中央駅百貨店ビル・西神中
央駅駐車場竣工
同駐車場営業開始

10月 西神中央駅百貨店ビル開業

平成3年9月 本社事務所を三宮センタープラ
ザ14階へ移転

12月 伊川谷駅駐車場増設（240台
→476台）

平成5年3月 西神南駅構内店（書店）開業

〃 当社自社ビル「北野坂壺番館」
ビル建設着工

4月 布引臨時駐車場開設

9月 布引臨時駐車場閉鎖

平成6年5月 「北野坂壺番館」竣工

6月 「北野坂壺番館」開業

平成7年1月 阪神・淡路大震災による自社ビ
ル「北野坂壺番館」被災・営業
休止

8月 「北野坂壺番館」営業再開

9月 湊川パークサイド開業

平成8年4月 地下鉄車両・設備等の保守点検
業務の受託事業開始

8月 神戸都市振興㈱から新長田地下
鉄ビルの営業権譲り受け

平成9年1月 「北野坂壺番館」共同事業者か
ら、建物の持分及びその所有地
を買取

平成10年10月 学園都市駅変電所の上部有効利
用として当社自社ビル「学園U
ビル」の建設着工

平成11年2月 「学園Uビル」竣工・開業

5月 西神南駅構内店（喫茶・パン店）
開業

平成12年3月 西神中央駅駐車場自動化

〃 御崎Uビル開業

5月 本社を兵庫区御崎町1丁目2番
1号（御崎Uビル）に移転

7月 苺藻業務ビルの開業



パルティ



学園Uビル

- | | | | |
|---------|---|---------|---|
| 10月 | みなと元町Uビルの開業 | 4月 | バス自主事業（ポーアイキャンパス線）について神姫バスとの共同運行開始 |
| 平成14年2月 | 地下鉄海岸線及び西神山手線の駅業務の一部事業を受託
バス自主事業・ポーアイキャンパス線の運行開始 | 平成20年4月 | バス自主事業（ポーアイキャンパス線）を民間バス事業者（神姫バス）に引継ぎ |
| 8月 | バス自主事業・山手線の運行開始 | 5月 | 地下鉄西神・山手線（11駅）に駅掌の人材派遣開始 |
| 平成15年4月 | バス自主事業・シティー・ループ線の運行開始 | 〃 | 地下鉄西神・山手線三宮駅構内店舗（Uライン スイーツ ステーション）開店 |
| 10月 | 駅構内売店型コンビニエンスストア（フランチャイズ契約）を西神中央駅に開店 | 〃 | 高倉臨時駐車場の閉場 |
| 平成16年3月 | 社団法人神戸市交通局公済会解散 | 10月 | 本社を長田区松野通1丁目2番1号（新長田地下鉄ビル）に移転 |
| 4月 | 神戸交通振興(株)に事業統合 | 平成22年3月 | 神戸市交通局から忘れ物取扱業務の受託 |
| 〃 | 神戸市交通局から有野営業所の市バス運行事業を受託 | 平成23年4月 | 魚崎営業所の市バス運行事業を提案競技により受託（5年間） |
| 平成17年4月 | 神戸市交通局から魚崎営業所の市バス運行事業を受託 | 5月 | 地下鉄西神・山手線7駅（新神戸、県庁前、湊川公園、長田、板宿、妙法寺、伊川谷）の駅業務受託 |
| 〃 | 地下鉄海岸線（全10駅）の駅業務受託 | | |
| 平成19年3月 | 長田臨時駐車場を閉場 | | |



北野坂番館



神戸交通振興(株)が入居する新長田地下鉄ビル

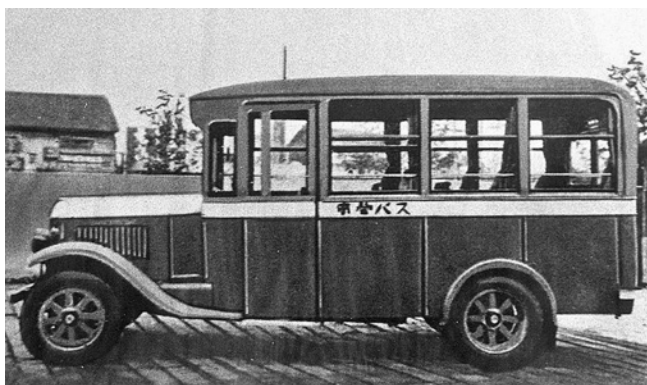
	業務を受託		トア10店舗を順次開店（新たなフランチャイズ契約）
12月	駅構内売店型コンビニエンスストア（フランチャイズ契約）のミニ店舗を三宮東・新神戸駅に開店	平成26年 8月	神戸市交通局から地下鉄西神・山手線上沢駅の駅務業務を受託（計8駅）
平成24年 3月	神戸市交通局の有野営業所の受託事業を終了	平成28年 3月	保険代理店業務の廃止
〃	駅構内売店型コンビニエンスストア（フランチャイズ契約）のミニ店舗を妙法寺駅に開店	4月	魚崎営業所の市バス運行事業を提案競技により受託（5年間）
平成25年 4月	神戸市交通局から地下鉄西神・山手線7駅の管区業務を受託	平成30年 2月	ポートアイランド営業所移転、かもめりあ営業所を開設
9月	駅構内売店型コンビニエンスストア西神中央店及びミニ店舗（新神戸駅・三宮駅・妙法寺駅）の営業終了（フランチャイズ契約の満了）	3月	バス自主事業・ポーアイキャンパス線を廃止
11月	駅構内売店型コンビニエンス	4月	バス自主事業・山麓線の運行開始

第3章

市バス

◆ バス車両の変遷

(1) 創業～昭和13年



創業時のシボレー車

昭和5年9月、市営バス創業の第1陣としてアメリカ製シボレー車24両を購入
それ以後昭和11年度末までに、シボレー車は六車種134両にふえた。

〈当時の仕様〉

車 長：4.85 m

車 幅：1.82 m

座席定員：12人



ホワイト車

シボレー車に遅れること1か月、昭和5年10月開かれる海港博覧会輸送のため、アメリカ製ホワイト車及びダッジ車各15両を購入
市営バスの総勢は55両となった。

〈当時の仕様〉

車 長：5.45 m

車 幅：1.98 m

座席定員：16人



昭和8年式シボレー車

車掌以外に立乗を認められなかったバスも、利用客の増加に伴い、昭和8年から乗客の立乗が許可され輸送力が伸びた。

〈当時の仕様〉

車 長：5.72 m

車 幅：1.97 m

座席定員：16人



昭和9年式フォード車

市電車両製作の技術がバス車体製作にも生かされ、昭和10年4月、フォードとシボレー流線型、各10両が登場した。

〈当時の仕様〉

車 長：6.35 m

車 幅：2.05 m

座席定員：16人



昭和10年式ダイヤモンド車

流線型バスの自家製作の第2弾として、シボレー車20両、ダイヤモンド車10両ができ上がり、ダイヤモンド車はその後観光バスとして活躍した。

〈当時の仕様〉

車 長：5.615 m

車 幅：2.05 m

座席定員：13人



昭和12年式シボレー車

〈当時の仕様〉

車 長：6.30 m

車 幅：2.05 m

座席定員：15人



昭和13年式シボレー車

昭和13年には流線型も下火となり、むしろ輸送力増強に車両大型化が始まった。

〈当時の仕様〉

車 長：6.90 m

車 幅：2.20 m

座席定員：17人

立乗定員：20人

(2) 戦後のボンネットバス (昭和23年～36年)



いすゞBX91 昭和23年式 43人 三菱重工業



いすゞBX91 昭和25年式 47人 日国工業



民生3L 昭和24年式 47人 新三菱重工業



いすゞBX91 昭和26年式 44人 新日国工業



ふそうB2 昭和25年式 61人 協和機械貿易



いすゞBX91 昭和27年式 49人 帝国自動車工業

(2) 戦後のボンネットバス (昭和23年～36年)



いすゞBX81 昭和27年式 49人 川崎岐阜製作所



日野BH11 昭和29年式 64人 金沢産業



いすゞBX95 昭和28年式 54人 川崎岐阜製作所



いすゞBX95-7 昭和29年式 54人 摂津車両



日野BH11 昭和28年式 59人 新日国工業



いすゞBX95 昭和29年式 54人 東浦自動車工業



ふそうB25 昭和29年式 65人 新日国工業



日野BH11 昭和29年式 62人 新日国工業



いすゞBX95 昭和30年式 55人 金沢産業



いすゞBX352 昭和32年式 58人 呉羽東浦重工



いすゞBX351 昭和31年式 61人 川崎航空機



いすゞBX351 昭和32年式 64人 川崎航空機



いすゞBX131 昭和31年式 36人 川崎航空機



いすゞBX331 昭和34年式 38人 川崎航空機



神戸市交通局に残ったただ1両のボンネットバス



いすゞBX721 昭和36年式 44人 川崎航空機

(3) 箱型バスの時代 (昭和30年～現在)



昭和30年式ふそう「ろっこう号」 61人乗り



昭和32年式日野「ひようご号」 61人乗り



昭和30年式日野「ひろの号」 61人乗り



昭和32年式いすゞセミロマンス 65人乗り



昭和31年式民生セミロマンス 58人乗り



昭和33年式ふそう「みぬめ号」 62人乗り



昭和31年式ふそう「たもん号」 61人乗り



昭和33年式日野セミロマンス 63人乗り



昭和34年式ふそうセミロマンス 72人乗り



ふそうR480 昭和36年式 東浦自工



昭和34年式いすゞセミロマンス 66人乗り



日野BD35 昭和36年式 金沢産業



昭和35年式日野AC型 座席仕様



日野RB10 昭和37年式 帝国自工



昭和35年式いすゞAC型 座席仕様



ふそうR470 昭和37年式 呉羽自工

(3) 箱型バスの時代 (昭和30年～現在)



いすゞBC151 昭和37年式 川崎航空機



いすゞBR20 昭和40年式 西日本車体



いすゞBR20 昭和38年式 川崎航空機



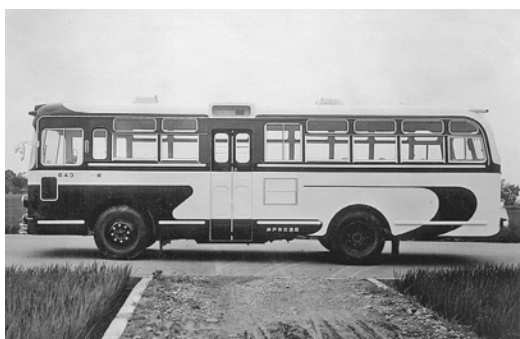
ふそうMR480 昭和40年式 三菱重工業



ふそうMB470 昭和38年式 東新浦自工 (西工)



ふそうMR480 昭和40年式 西日本車体



日野BT51 昭和39年式 金沢産業



日野BT51 昭和40年式 西日本車体



日野RB10 昭和41年式 富士重工業



日野RB10 昭和42年式 川崎航空機



いすゞBU05 昭和41年式 川崎航空機



日野RB10 昭和42年式 金産自動車



日野RB10 昭和41年式 帝国自動車



ふそうMR410 昭和42年式 三菱重工業



ふそうMR480 昭和42年式 西日本車体



ふそうMR410 昭和43年式 呉羽自工

(3) 箱型バスの時代（昭和30年～現在）



日野RE100 昭和43年式 川崎航空機



いすゞBU05 昭和44年式 川崎重工業



三菱MR410 昭和44年式 三菱重工業



日野RE100 昭和45年式 西日本車体



三菱MR410 昭和44年式 西日本車体



日野RE100 昭和45年式 帝国自動車



日野RE100 昭和44年式 帝国自動車



いすゞBU05 昭和46年式 西日本車体



日野RE100 昭和46年式 帝国自工



いすゞBU04 昭和48年式 川崎重工



ふそうMR410 昭和46年式 三菱自動車



日野RE100 昭和48年式 金産自動車



三菱MR410 昭和47年式 三菱自動車



ふそうMR410 昭和48年式 西日本車体



日野RE100 昭和47年式 帝国自動車



いすゞBU 昭和49年式 川崎重工

(3) 箱型バスの時代（昭和30年～現在）



日野RE100 昭和50年式 金産自動車



日野RE100 昭和52年式 日野車体



三菱MR410 昭和50年式 三菱名古屋自動車製作所



いすゞBU04 昭和53年式 川重車体



日野RE100 昭和51年式 日野車体



三菱MP107 昭和53年式 三菱名古屋自動車製作所



いすゞBU04 昭和51年式 川重車体



日野RE101 昭和54年式 西工車体



いすゞK-BU04 昭和55年式 川重車体



いすゞK-CJM470 昭和56年式 川重車体



いすゞK-BU04 昭和55年式 川重車体



三菱K-MP118K 昭和57年式 三菱名古屋自動車製作所



三菱K-MP118 昭和55年式 三菱名古屋自動車製作所



日野K-RC381 昭和58年式 日野車体



日野K-RC381 昭和56年式 日野車体



日野P-HT223AA 昭和59年式 日野車体

(3) 箱型バスの時代 (昭和30年～現在)



三菱P-MP118K 昭和59年式 三菱名古屋自動車製作所



いすゞP-LV314K 昭和61年式 川重車体



日野P-HT223AA 昭和60年式 西工車体



日野P-HT233BA 昭和62年式 西工車体



いすゞP-LV314K 昭和60年式 川重車体



日野P-HT233BA 昭和63年式 日野車体



三菱P-MP218K 昭和60年式 三菱名古屋自動車製作所



三菱P-MP218K 平成元年式 三菱名古屋自動車製作所



日野U-HT 2 MLAA 平成2年式 西工車体



日野U-HU 3 KLAA 平成4年式 西工車体



三菱U-HU 2 MLAA 平成3年式 日野車体



三菱U-MK517F 平成4年式 新呉羽自動車工業



三菱U-MP618K 平成3年式 三菱名古屋自動車製作所



日野U-HU 3 KLA 平成5年式 日野車体



いすゞU-LV218K 平成4年式 アイ・ケイ・コーチ



日野U-HU 3 KLA 平成6年式 日野車体
※新ステップバス

(3) 箱型バスの時代（昭和30年～現在）



三菱KC-MP617K 平成7年式 三菱名古屋自動車製作所



いすゞKC-LV280L 平成10年式 いすゞバス製造



三菱KC-MP717K 平成8年式 三菱自動車バス製造



三菱KC-MP717K 平成10年式 三菱自動車バス製造



いすゞKC-LV280L いすゞバス製造



三菱KC-MP717K 平成11年式 三菱自動車バス製造



日野KC-HU3KLC 平成9年式 西工車体



いすゞKC-LV280L 平成11年式 いすゞバス製造



日野KC-HU 3 KLC 平成12年式 日野車体



三菱大型ノンステMP37JK 平成13年式 三菱自動車バス製造



日野KC-HU 3 KLC 平成12年式 西工車体



三菱大型ワンステMP35JK 平成13年式 三菱自動車バス製造



三菱KC-MP717K 平成12年式 三菱自動車バス製造



日野大型ワンステHU 2 PLEA 平成13年式 日野車体



いすゞKC-LV280L 平成12年式 いすゞバス製造



三菱大型ワンステMP35JK 平成14年式 三菱自動車バス製造

(3) 箱型バスの時代（昭和30年～現在）



日野大型ワンステHU 2 PLEA 平成14年式 日野車体



三菱大型CNGノンステMP37JK 平成16年式 三菱自動車バス製造



UD大型ワンステUA452KAN 平成14年式 西日本車体



日野大型ワンステHU 2 PLEA 平成15年式 日野車体



いすゞ大型ノンステLV834L 1 平成14年式 いすゞバス製造



UD大型ワンステUA452KAN 平成15年式 西日本車体



三菱大型ノンステMP37JK 平成16年式 三菱自動車バス製造



いすゞ大型ノンステLV280L 1 平成16年式 いすゞバス製造



いすゞ大型ワンステロングLV280N1 平成16年式 いすゞバス製造



三菱大型ワンステロングMP35JM 平成17年式 三菱ふそうバス製造



UD大型(AT)ノステUA272KAN 平成16年式 西日本車体



三菱大型CNGノステMP37JK 平成17年式 三菱ふそうバス製造



UD大型ノステUA452KAN 平成16年式 西日本車体



いすゞ大型ノステLV234L1 平成17年式 ジェイ・バス



UD大型CNGノステUA272KAN 平成16年式 西日本車体



UD大型ノステRA273KAN 平成18年式 西日本車体

(3) 箱型バスの時代 (昭和30年～現在)



UD大型ノンステRA274KAN 平成18年式 西日本車体



UD大型ノンステRA273KAN 平成19年式 西日本車体



三菱大型CNGノンステMP37JK改 平成18年式 三菱ふそうバス製造



いすゞ大型ロングワンスレLV234N2 平成19年式 ジェイ・バス



三菱大型ノンステMP37JK 平成18年式 三菱ふそうバス製造



三菱大型ノンステAA274KAN 平成19年式 西日本車体



日野ワンスレKV234L1 平成18年式 ジェイ・バス



日野大型ノンステKV234L2 平成19年式 ジェイ・バス



UD大型ノンステRA273KAN 平成20年式 西日本車体



日野大型ハイブリッドノンステHU8 JLFP 平成21年式 ジェイ・バス



いすゞ大型CNGノンステLV234L 2改 平成21年式 ジェイ・バス



UD大型ノンステRA273KAN 平成21年式 西日本車体



いすゞ大型ノンステLV234L 2 平成20年式 ジェイ・バス



日野大型ノンステKV234L 2 平成22年式 ジェイ・バス



三菱大型ワンステMP35UK 平成20年式 三菱自動車バス製造



日野大型ハイブリッドノンステHU8 JLFP 平成21年式 ジェイ・バス

(3) 箱型バスの時代（昭和30年～現在）



いすゞ大型ノンステLV234L3 平成22年式 ジェイ・バス



日野大型ノンステKV234L3 平成23年式 ジェイ・バス



いすゞ大型ワンステLV234L3 平成22年式 ジェイ・バス



いすゞ大型ノンステLV234L3 平成24年式 ジェイ・バス



三菱大型ノンステMP37FK 平成23年式 三菱ふそうバス製造



三菱大型ノンステMP37FK 平成24年式 三菱ふそうバス製造



いすゞ大型ロングノンステLV234L3 平成23年式 ジェイ・バス



日野大型ハイブリッドノンステHU8 JLGP 平成25年式 ジェイ・バス



いすゞ大型ハイブリッドノンステLV234L3 平成28年式 ジェイ・バス



いすゞ大型ノンステLV290N2 平成30年式 ジェイ・バス

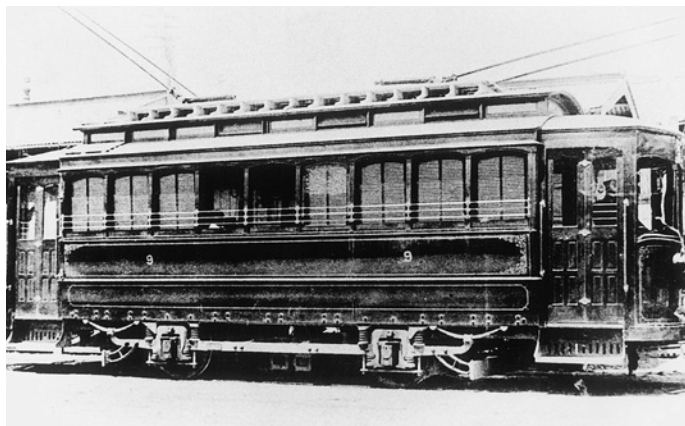


第4章

市電・地下鉄

◆ 市電・地下鉄車両の変遷

(1) 市営以前（神戸電気鉄道時代）

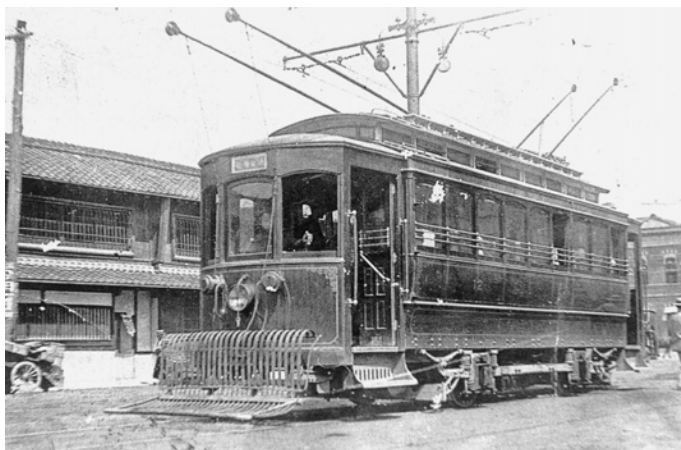


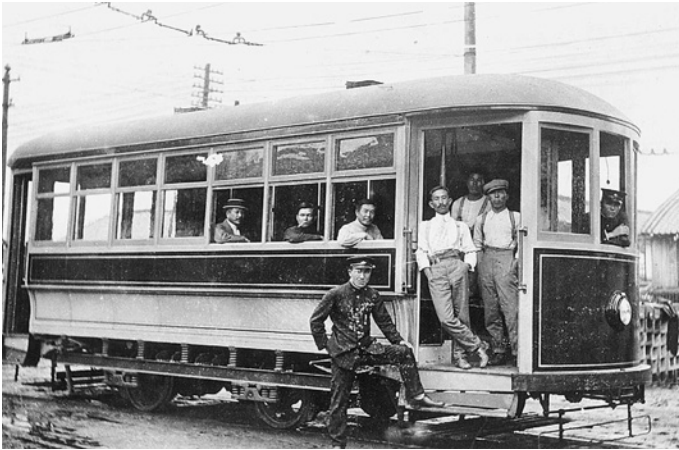
A車

神戸電気鉄道(株)が明治43年4月5日の創業に際し、春日野道-兵庫駅前に走らせた最初の市街電車。当時としては最新型のイギリス製ラジアル式4輪客車で総数50両、1台あたり2,250円だったという。型式としてA車と呼ばれた。

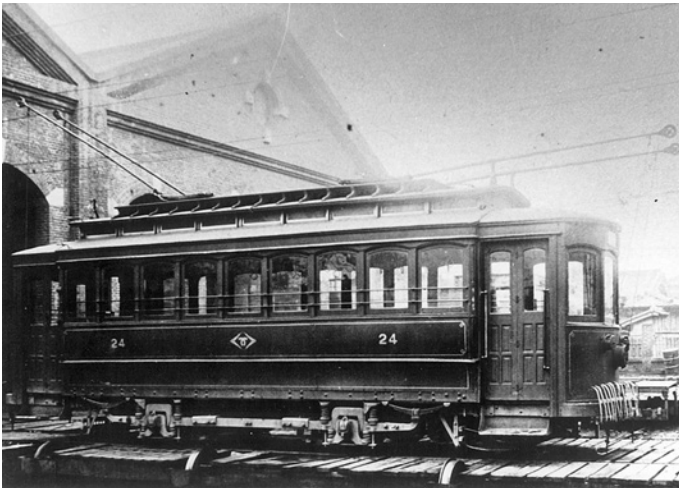
蓄電池カー

明治45年7月24日
試運転を行った蓄電池カー。大正初期まで奥平野線などを運行した。





(2) 市営前期（ポール時代）



A車

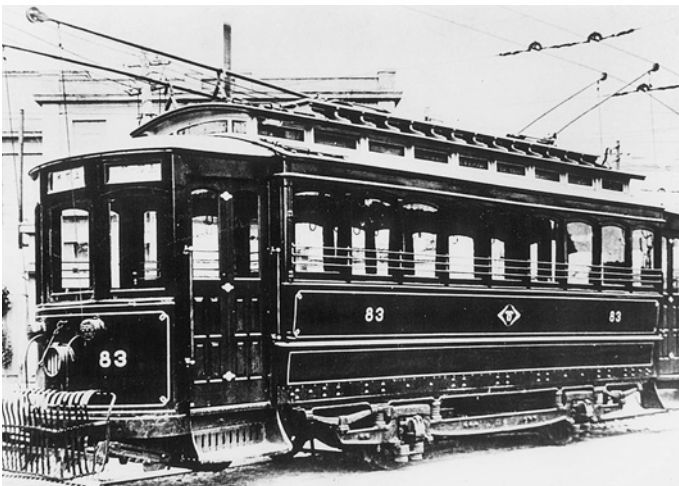
神戸電気鉄道(株)が神戸市街地で走らせた最初の電車で、木造モニターーフ、ウエスチビュール型単車、当時としては極めて大型で、外部塗装は小豆色ラッカー仕上げ、正面側面とも窓下パネルには金バクの縁取りを配し、その四隅は唐草模様をあしらひ、側面中央にマークを配し、内部は天井ともども軟らかい鮎色のニス仕上げで、ポイントには彫刻が施されていた。

車 長：9.750 m

車 高：3.524 m

車 幅：2.338 m

車両番号：1～50(のち331～380に変更)



B車

大正元年No.51～90の40両が増やされたが、車体はほとんどA車と変わらず台車がマウンテンギブソン製のラジアルトラックであったのでA車と区別してB車と呼ばれた。市営となってからNo.81～90の10両は北九州電軌に譲り渡され、残る30両は昭和5年にNo.301～330となって再登場した。

(2) 市営前期 (ポール時代)

300型単車

旧A車、B車の高床式4輪単車トラックを、低床式に改造して、初めて自家製作したスチール車体を乗せたもの。屋根は浅く、腰羽目は低く、当時としては、スマートなものであった。

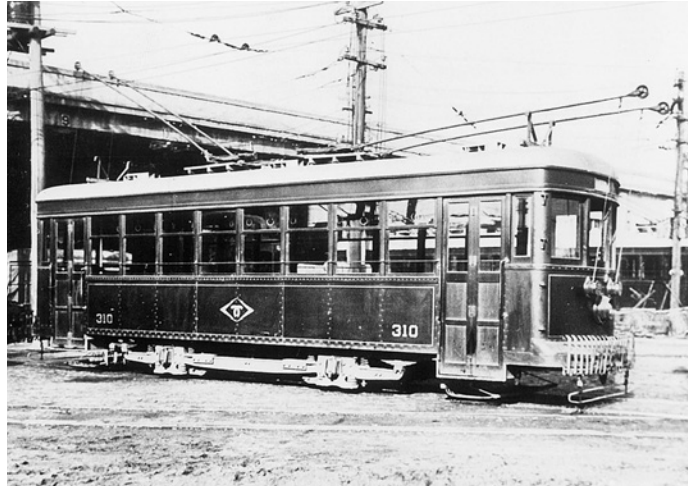
車 長：9.750 m

車 高：3.580 m

車 幅：2.438 m

車両番号：No.301～330 (B車)

No.331～380 (A車)



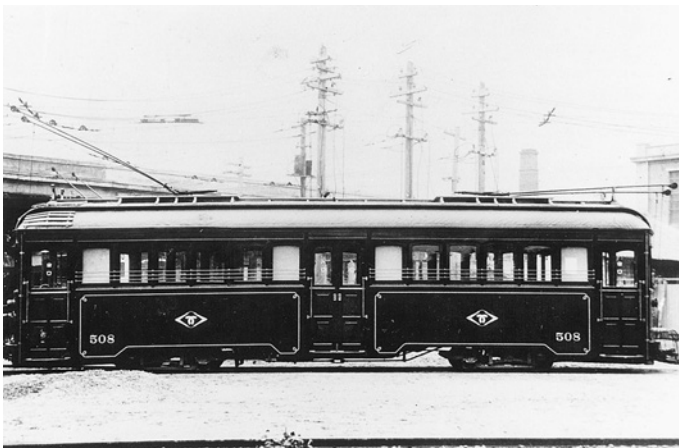
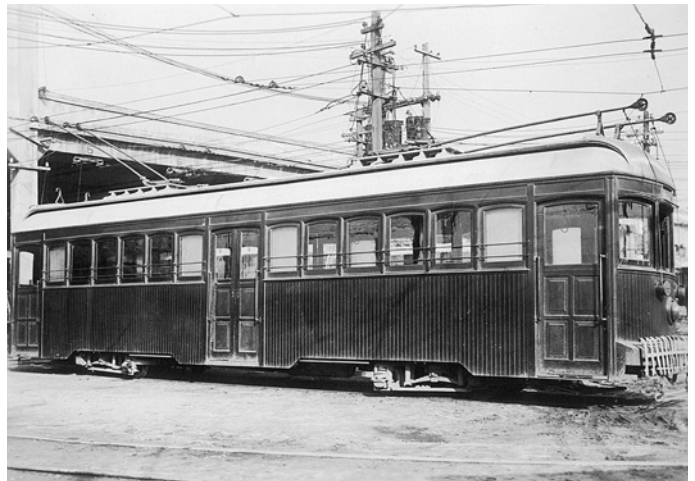
C車 ①②

大正9年乗客増に対処するため、収容力が大きく、乗降に便利な車両として、加藤製作所で建造された3ドア式木製低床ボギー車 (No.91～100)、入口扉は後方窓1つを戸袋とする引戸式、中央は2枚両開き式、運転台正面中央の窓ガラスが下降式でなく、右開きの引戸式となっていた。台車はブリル39E-2型。マキシム・トラクション・トラックで大きな動輪を外、小さな従輪を内に配し、制動装置も従来の手動式に対し、空気・電気・手動の3方式を採用、警笛もゴング式からエアホンに変わった。のち、大正13年にスチール製となりNo.501～510に改番

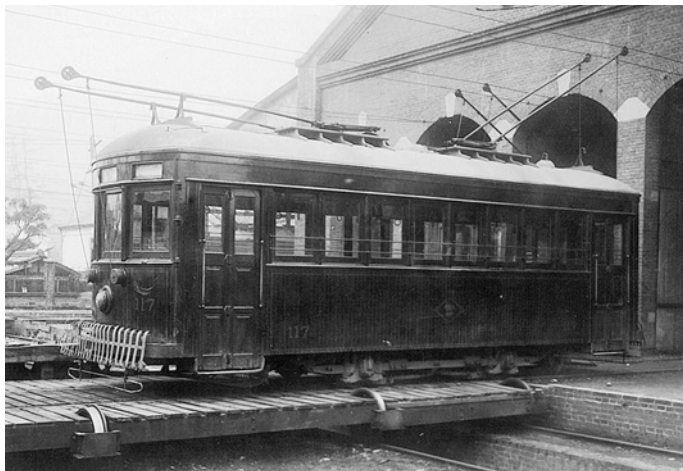
車 長：12.950 m

車 高：3.440 m

車 幅：2.440 m



(2) 市営前期 (ポール時代)



D車

大正9年に新造されたわが国最初の低床式単車 (No.101~150)、外腰羽目板は垂直に短冊板を並べた木工で、屋根は完全なシングル・プレナーチ型となり窓上部のRもなく、戸袋がないので、ステップ両側は垂直に切り下がり、かつてのウエスチビュール車に比べると、実用一点張りの姿となった。昭和6~9年にかけて全車が400型 (No.401~450) に改造された。

車 長 : 8.150 m

車 高 : 3.350 m

車 幅 : 2.338 m

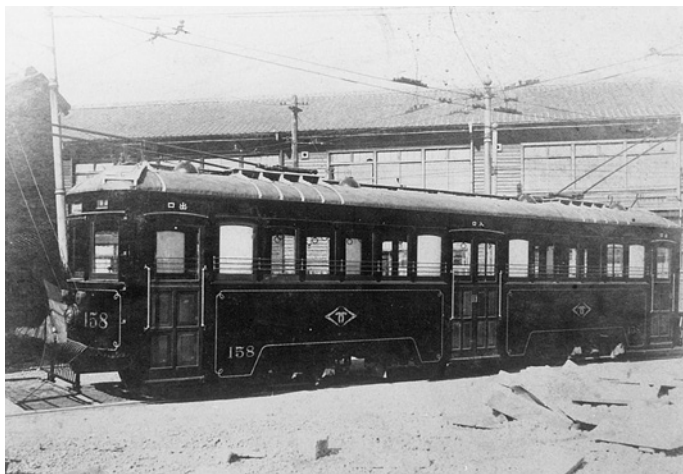
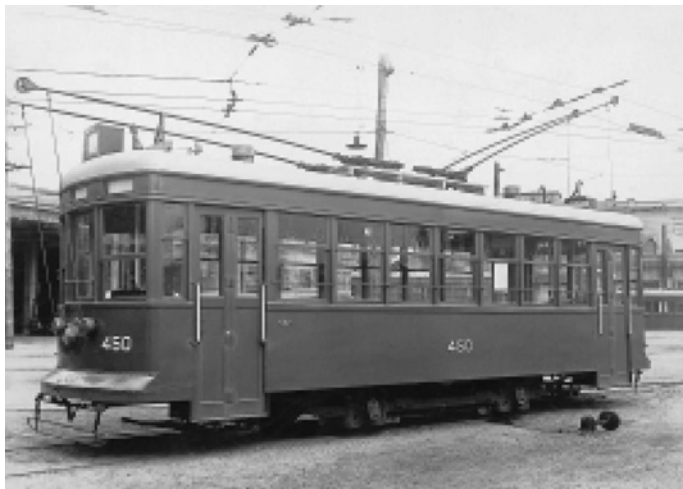
400型単車

昭和7年頃から、D車・F車のスチール化が行われ、完成したのが400型 (No.401~458) である。若番10両は前後端面の腰羽目が両側の腰羽目より若干高いが、No.411以降は、端面も側面なみに低くなりスマートになった。昭和16年には、日華事変の進展とともに、3両を供出することになり新京交通へ譲渡した。

車 長 : 9.100 m

車 高 : 3.556 m

車 幅 : 2.438 m



E車 ①②

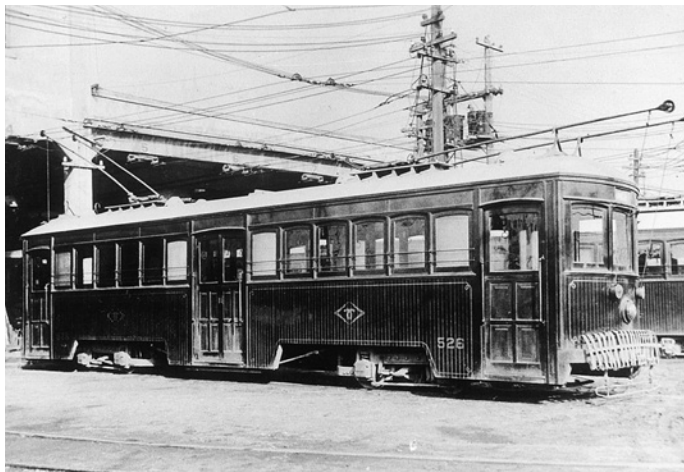
大正10年に建造された木造3扉の低床ボギー車 (No.151~170)、C車と殆ど同一設計だが、中央入口は拡げられ、運転台もやや広くなった。その他、屋根は浅く、腰羽目も狭くなったので軽快な姿となった。

車 長 : 13.400 m

車 高 : 3.350 m

車 幅 : 2.438 m

改 番 : No.511 ~ 530 (大正12年)



G車 ①

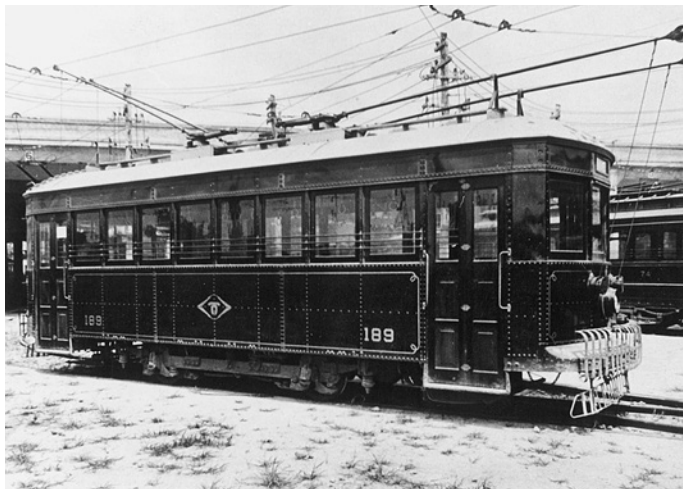
大正11年に建造されたわが国最初のスチールカー (No.181~200)。メリットが甚だ大であったので、その後、国鉄(当時は鉄道省)をはじめ各方面で採用されるようになった。形態的には、D車をそのままスチールカーにしたものだが正面と側面に角度をもった前せ

車 長：9.144 m

車 高：3.632 m

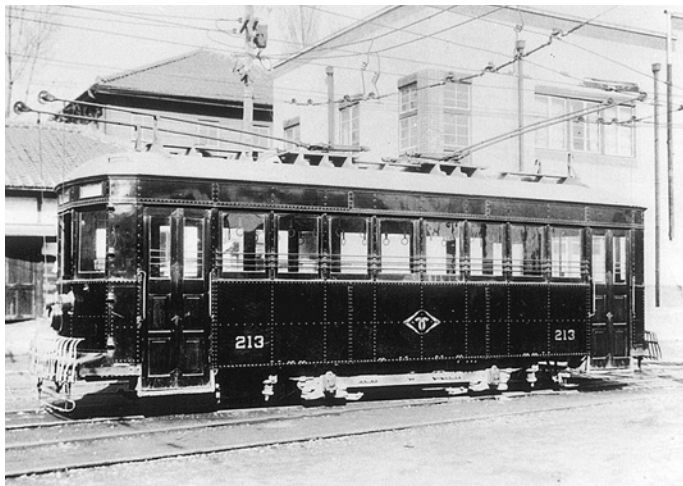
車 幅：2.438 m

改 番：No.201 ~ 220 (大正 12 年)

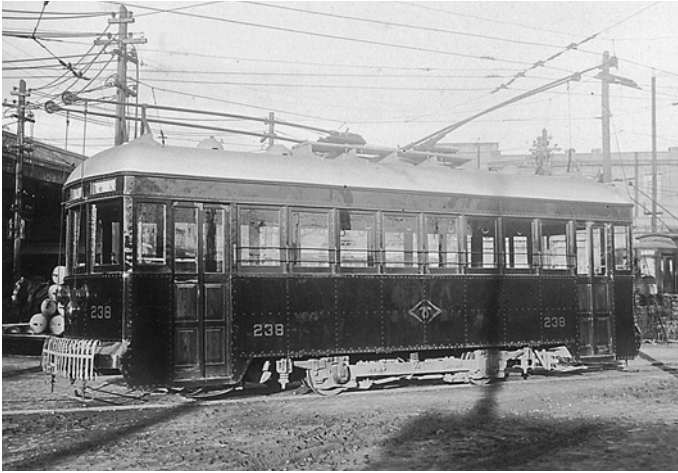


G車 ②

大正11年に建造のスチールカーは、その後改番してNo.201~220となった。300型の高床750mmに対し、200型は718mmとより低床式になっていった。



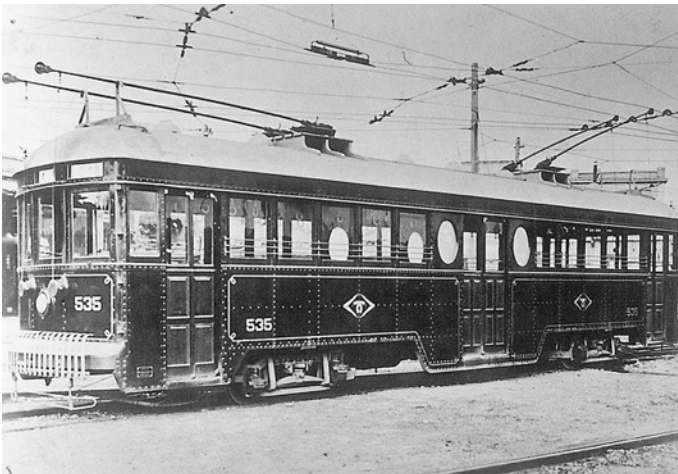
(2) 市営前期 (ポール時代)



H車

G車について、大正12年に建造された単車 (No.221~240)、初めて運転台横に、側窓が設けられた。G車に比べると、屋根のアーチが少し深い。最初は出入口の扉が運転台横の側窓を戸袋とした2枚引戸になっていた。

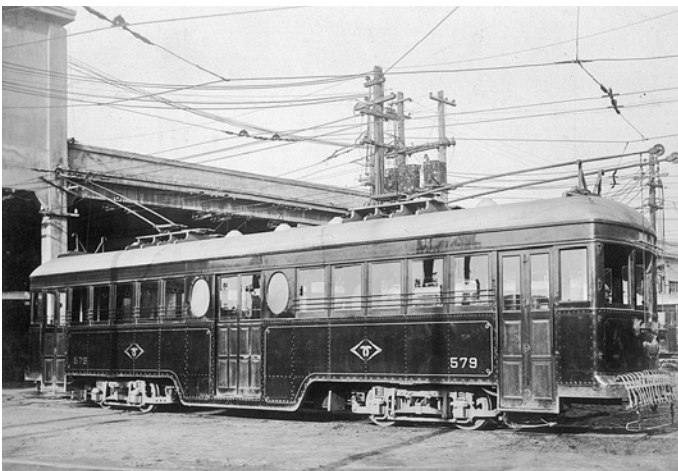
車 長：9.373 m
車 高：3.708 m
車 幅：2.438 m



I車

大正12年に建造された3扉のスチールカー (No.531~550)、中央出入口両側の楕円窓は、この後に建造されたJ車K車にも採用され、昭和初期における市電大型鋼製車の一大特徴となった。

車 長：13.410 m
車 高：3.760 m
車 幅：2.438 m



K車

この車両は大正15年大阪鉄工、昭和2年藤永田、同3年田中車両で建造された。運転台側窓比が大きくなり側面中央の横引きもなくなった。(No.563~587)

車 長：13.564 m
車 高：3.755 m
車 幅：2.438 m

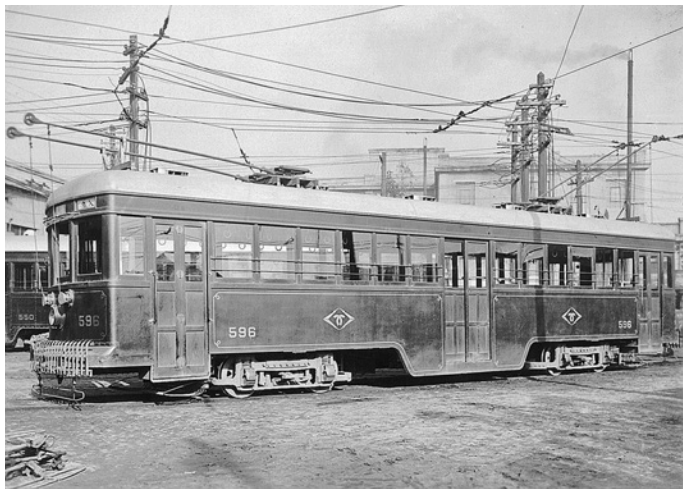
L車

大正6年に建造された低床式ボギー車
(No.588~597) L型台車を備えている。

車 長：13.700 m

車 高：3.590 m

車 幅：2.438 m



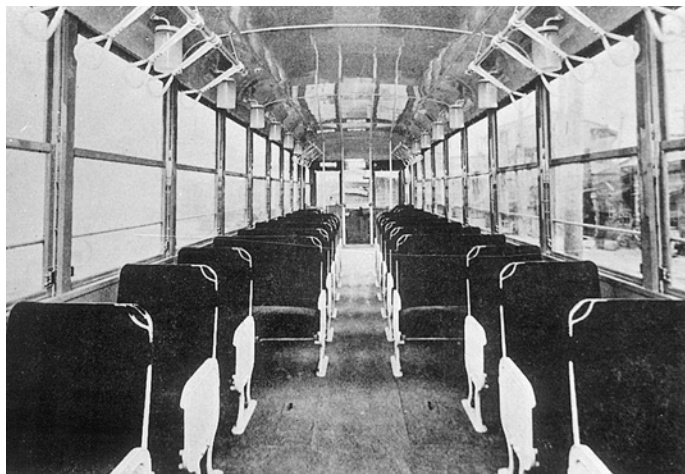
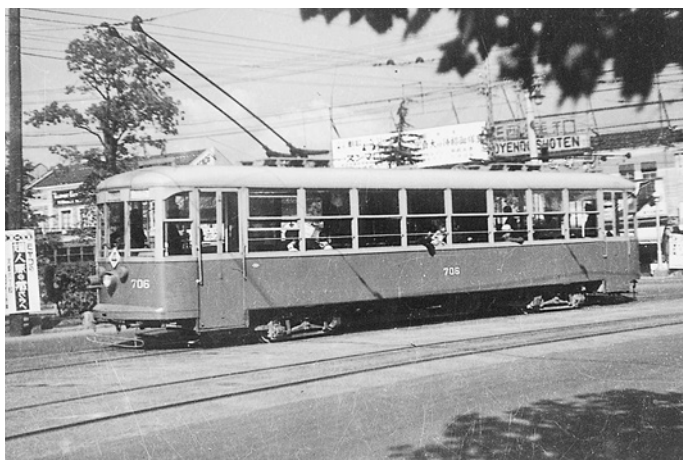
700型ロマンス・カー

画期的ボギー車700型ロマンス・カーが昭和
11年、当局長田工場から登場した。欧風の広
い窓はツートン・カラーと共に軽快になり、
本邦初の市電ロマンス・カーは永くその
勇名を誇った。

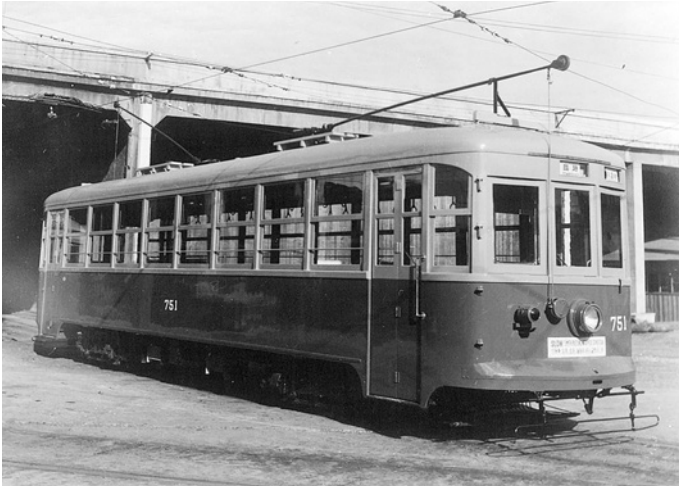
車 長：13.600 m

車 高：3.600 m

車 幅：2.438 m



(2) 市営前期（ポール時代）



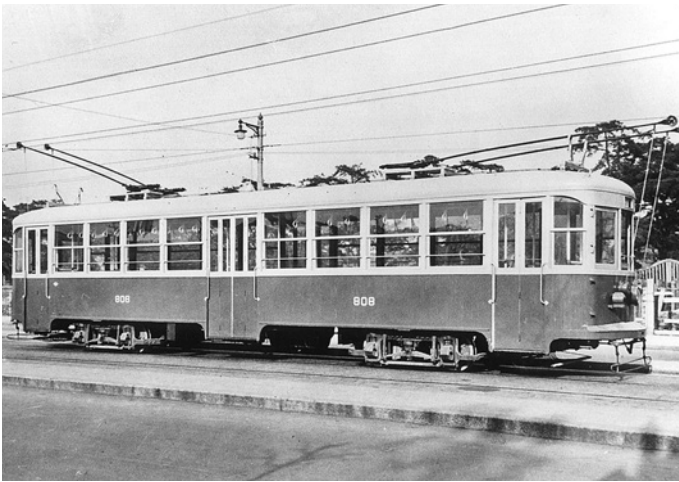
750型ボギー車

神戸市電初めての中型ボギー車で、750型以降の各車の型式がこれである。そして、この型式が出始めた頃より、集電装置は本格的にビューゲル化してきた。昭和24年に建造のNo.751～755はロングシートで、やや遅れて昭和24年に建造されたNo.756～760は、転換オール・クロスシート（ロマンス・シート）となった。

車 長：13.700 m

車 高：3.565 m

車 幅：2.438 m



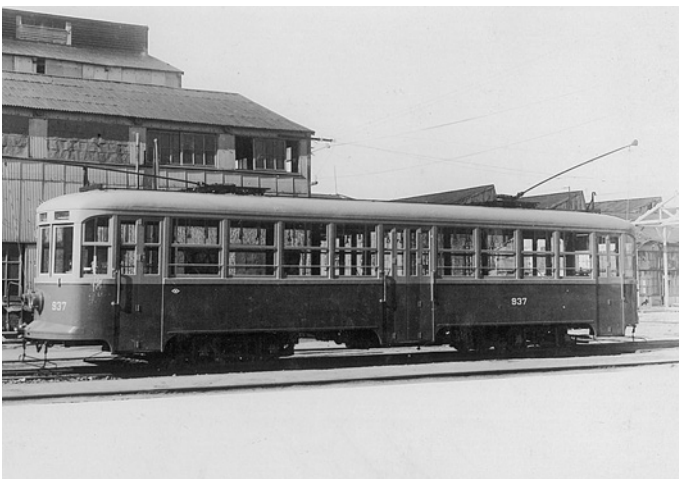
800型ボギー車

昭和12年の初建造につづいて、同22年に追加建造された3扉式の大型ボギー車である。

車 長：14.000 m

車 高：3.545 m

車 幅：2.438 m



900型ボギー車

昭和23年に、700型戦災台車（E型）を転用して、11両（No.916～926）の3扉式の大型ボギー車が建造された。

車 長：14.000 m

車 高：3.540 m

車 幅：2.438 m

つづいて昭和24年には、20両が建造されたが、のち昭和35年には、中央出入口を撤去し、座席を増やした。

車 長：14.000 m

車 高：3.540 m

車 幅：2.500 m

1000型ボギー車

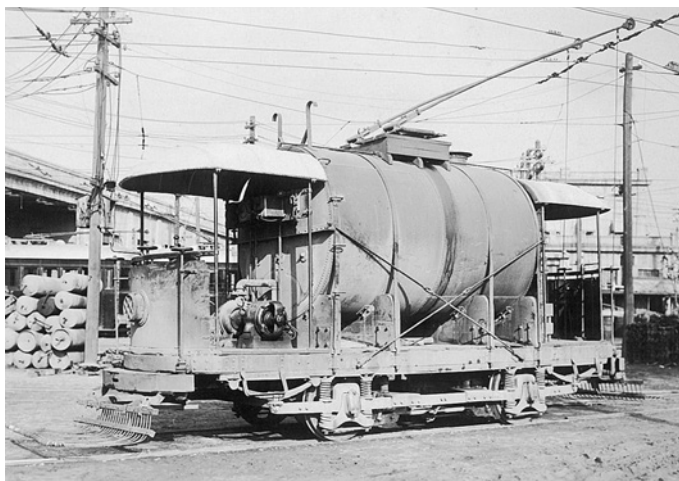
昭和24年に改造された3扉式の大型ボギー車である。のち昭和35年には、中央出入口の撤去が行われ、座席の拡大が図られた。

車 長：14.000 m
車 高：3.540 m
車 幅：2.438 m

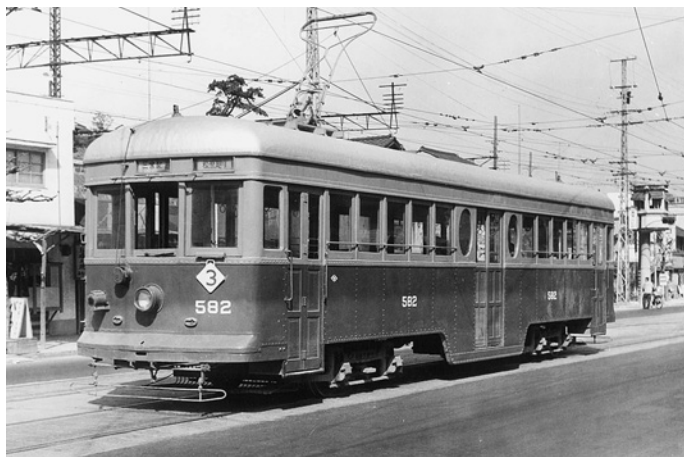


撒水車

市営開始当時（大正6年）の撒水車。神戸電気鉄道から引き継いだ撒水車は4両あった。軌道面上の撒水を目的として作られたもの。単車台の上に、丸型水槽を乗せたもので、水槽内貯水の放射は、セントーフェューガルポンプによって行われた。



(3) 市営後期（ビューゲル時代）



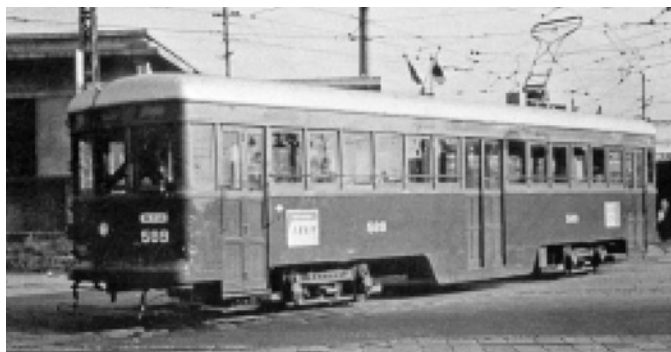
500型低床ボギー車 ①

昭和2年に建造された低床式ボギー車
(No.563～587) K型台車を備えている。

車 長：13.564 m

車 高：3.690 m

車 幅：2.426 m



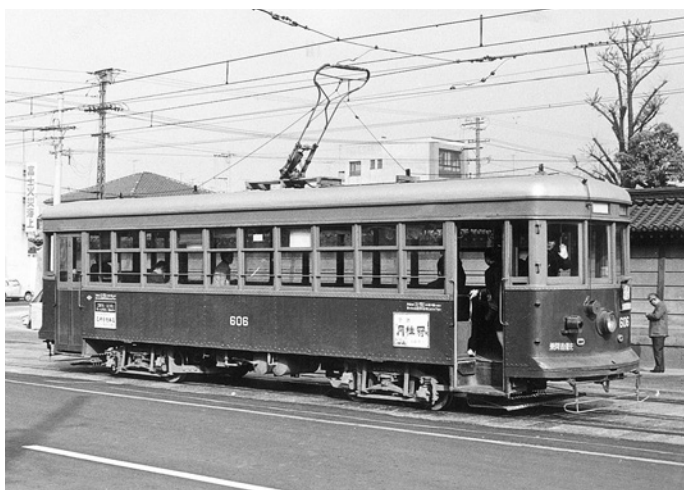
500型低床ボギー車 ②

昭和4年製造のL車で、車体は全溶接となり
全体として幾分低いものとなりずっしりした
感がある。のち、中央扉両側の装飾円窓が普
通の四角なものとなり、運転台側窓は開閉可
能となる。



500型ボギー車

従来の500型も、昭和43年ワンマン化を目的として、順次2扉に改造された。外観も相当異なり、側窓も2段下降式となり、扉も引戸式自動扉になった。



600型ボギー車

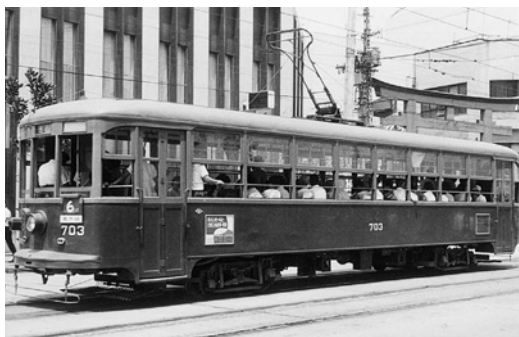
昭和7年に従来のC車をスチール化したものが、600型 (No.601~610) である。台車はマキシム・トラクション・トラックのプリルも2E-1を採用しており、C車時代には、小車輪を内側にしていたが、それを外側に出した。

運転台左側の扉には、自動開閉装置をつけたが、これは神戸市電初めての自動扉であった。

車 長：11.500 m

車 高：3.600 m

車 幅：2.438 m

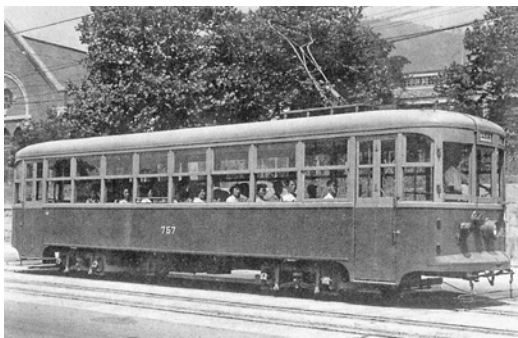


700型低床ボギー車 701~720



700型低床ボギー車 721~740

(3) 市営後期（ビューゲル時代）



750型ロマンス・カー



800型低床ボギー車 811~818



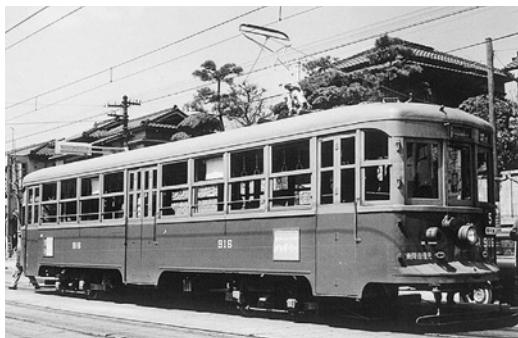
700型改造車



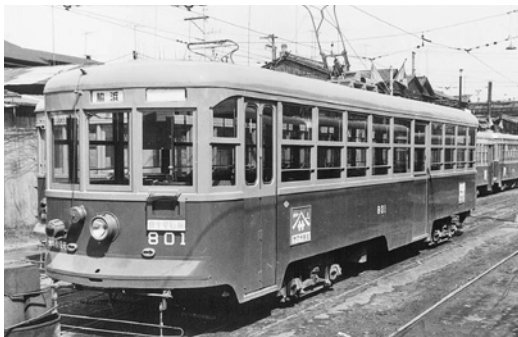
900型低床ボギー車 911~915



750型低床ボギー車



900型低床ボギー車 916~926



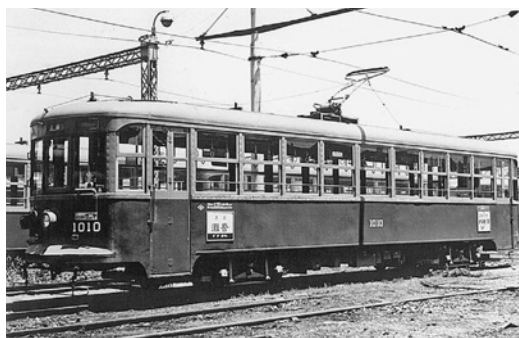
800型低床ボギー車 801~810



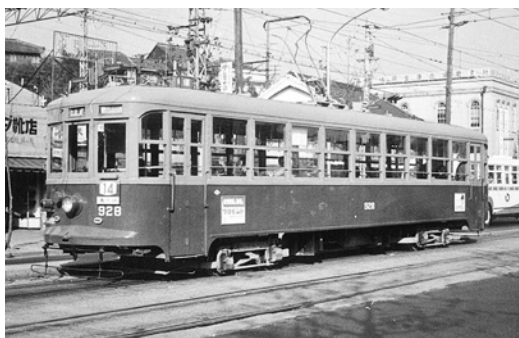
900型低床ボギー車 937~946



900型低床ボギー車 901～910



1000型低床ボギー車 1001～1020



900型低床ボギー車 927～936

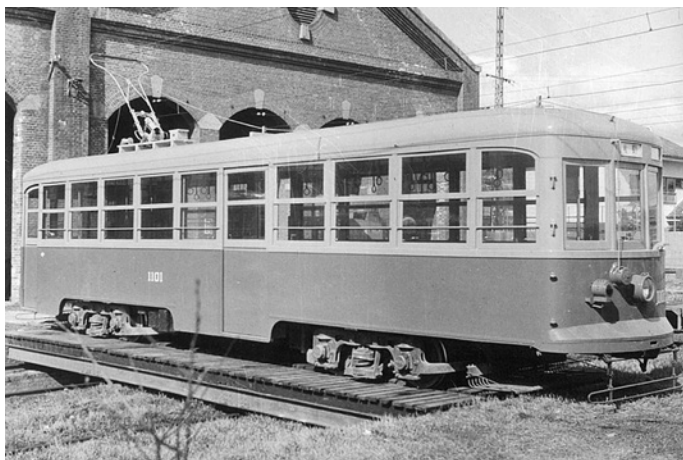
1100型ボギー車 ①②

昭和29年に、750型後部車掌台及び出入口を車体中央部に設けた試作車3両 (No.1101～1103) を自家製作した。戦後初めての弾性車輪、FS-62の新型台車など新設計であった。その後昭和35年にも2両 (No.1104～1105) が、川崎車両で建造された。

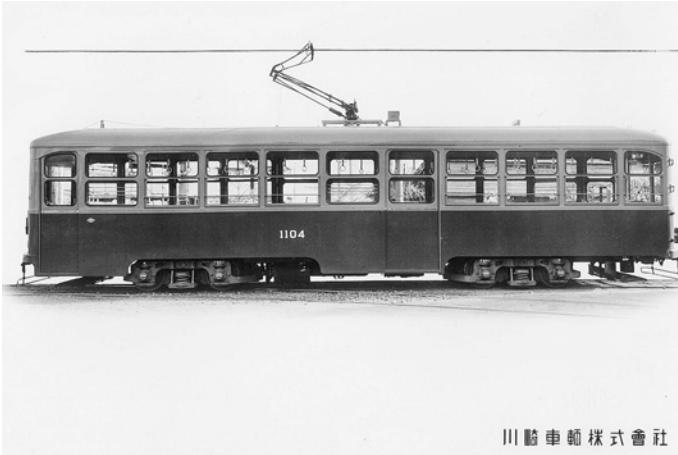
車 長：12.700 m

車 高：3.535 m

車 幅：2.438 m



(3) 市営後期（ビューゲル時代）



1150型ボギー車 ①

PCCカーの試作車として、昭和30年に1150型2両（No.1151～1152）が建造された。いずれも間接制御方式で、台車は直角カルダン台車（No.1151）及び平行W・N台車（No.1152）が使用されていた。

車長：12.700 m
車高：3.555 m
車幅：2.438 m



1150型ボギー車 ②

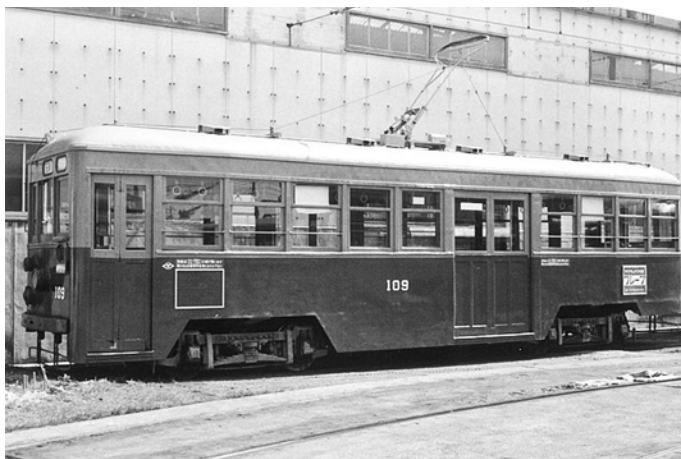
No.1151、1152以降、さらに検討改良を加えられた同種カルダン駆動方式の1150型6両（No.1153～1158）が、昭和31年に建造された。のち、車両保守並びに運転上の都合により、昭和39年度から43年度の間に、1150型全車が直接制御に改造された。

車長：12.700 m
車高：3.555 m
車幅：2.438 m

大阪100型

昭和39年に、老朽車（300型及び400型単車）と代替するため、大阪市電800型ボギー車を購入して、神戸仕様の一部改造した車両である。

車 長：11.070 m
車 高：3.799 m
車 幅：2.488 m
No.100～120



大阪200型

100型と同様、昭和39年に大阪市電900型ボギー車を購入して、一部改造した車両

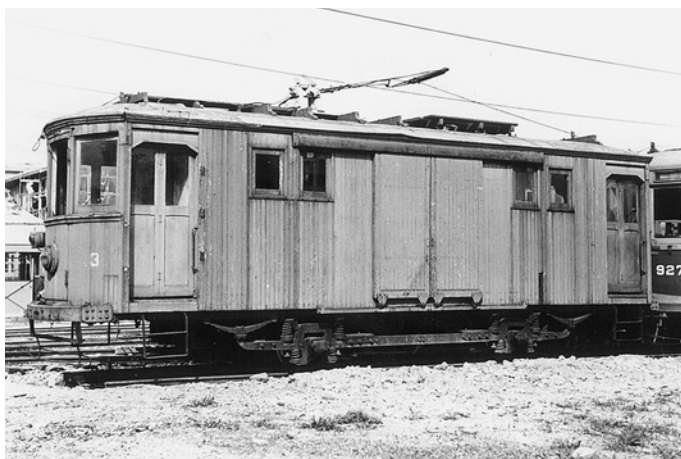
車 長：11.590 m
車 高：3.797 m
車 幅：2.488 m
No.201～215



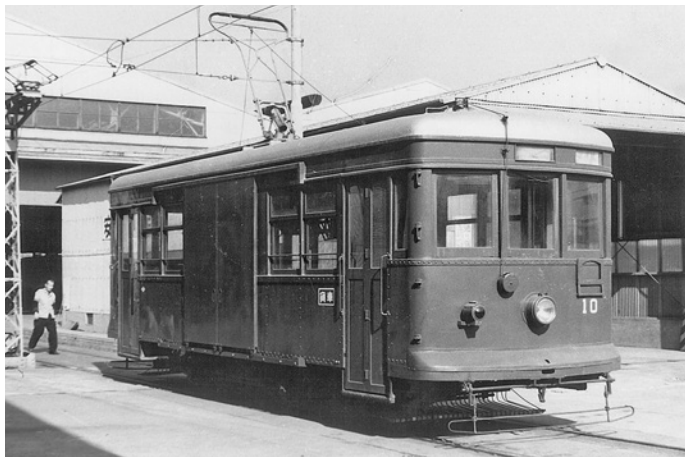
有蓋貨車 ①

大正12年、各車庫への材料配給専用として、当局工場で建造された。台車は、ワナーラジアルトラックを使用し、制動装置は、ハンド用と電気制動の2種を併用していた。積載重量は4t

車 長：8.839 m
車 高：3.658 m
車 幅：2.438 m



(3) 市営後期（ビューゲル時代）



有蓋貨車 ②

昭和39年に、老朽化した木製有蓋貨車の代替として、400型単車を貨車構造に改造したのがこの貨車である。室内中央部に回転式ジブクレーンを設備して、重量物の積み込みを容易にした。積載重量は5t

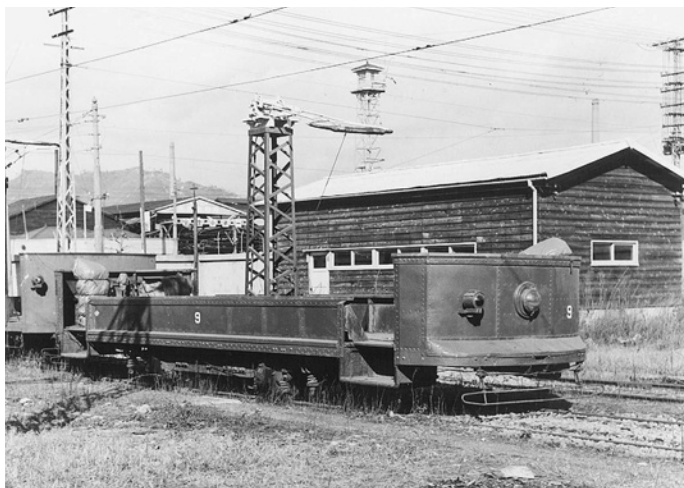
車 長：9.100 m
車 高：3.510 m
車 幅：2.500 m



無蓋貨車 ①②

昭和18年に、撒水車5両（No.5～9）を、無蓋貨車に改造した。無蓋貨車は、工場と車庫間の材料運搬に使用されると共に、恒例のみなの祭りには、花電車として、市民に親しまれた。積載重量は7t

車 長：9.140 m
車 高：3.515 m
車 幅：2.446 m



(4) 地下鉄西神・山手線



1000形車両主要諸元表

項目	MC2 ・ MC'2	M1 ・ M'1	T ・ T'
形式	1100 1600	1200 1500	1300 1400
定員 [座席] (人)	140 [48]	150 [56]	150 [54]
最大寸法 (長×巾×高)	19,000mm×2,790mm×4,090mm		
台車形式	軸箱板ばね支持、車体直結式空気ばね支持方式 (FS-393)		
主電動機	直流直巻補極付分割界磁方式 (SE-624A) 130kW×4台/両×4両/編成	_____	_____
駆動装置	平行可とう歯車継手式、はすば歯車一段減速方式 歯車比 98/15=6.53	_____	_____
制御装置	チョッパー制御方式 (自動可変界磁形)、定電流制御、 フロン冷却方式、回生ブレーキ (抑速、停止) 付、 応荷重連動式	_____	_____
運転性能	加速度 3.3km/h/S 均衡速度 100km/h	減速度 常用 3.5km/h/S 非常 4.5km/h/S	
空気制動装置	ATC装置連動、応荷重連動、電気指令式、電空併用ブレーキ、保安ブレーキ付 (HRD-1-R)		
空気圧縮機	直流直巻補極付電動機、2段圧縮 単動往復ピストン型、除湿装置付 2,000ℓ/min CM2015T-HB2000CB	_____	_____
集電装置	_____	PT-4822-B-M×2台/両	_____
電動発電機	MG-111D-S半密閉自己通風式 出力電圧 3相200V 60Hz 定格出力 75kVA	_____	_____
連結装置	編成両端 自動密着連結器及び電気連結器 中間部 棒状連結器		
冷房装置	17,000kcal/h×2台/両 (CU-773形)		
誘導無線装置	金属帰路誘導無線方式4波 (非常発報・乗務員室間通話装置付)		
自動列車制御装置	高周波連続信号受信方式、連続速度照査、車内信号機付、三重系 (3者択2)		
自動列車運転装置	車上演算方式、車内放送指令付、地上子6情報		
電気方式・軌間	直流1,500V架空単線式 ・ 1,435mm		

車種説明

- MC2 ・ MC'2 2軸ボギー制動電動客車
- M1 ・ M'1 2軸ボギー電動客車
- T ・ T' 2軸ボギー付随客車

(4) 地下鉄西神・山手線



2000形車両主要諸元表

項目	MC2 ・ MC'2	M1 ・ M'1	T ・ T'
形式	2100 2600	2200 2500	2300 2400
定員〔座席〕(人)	130 [48]	144 [56]	144 [54]
最大寸法 (長×巾×高)	19,000mm×2,790mm×4,090mm		
台車形式	軸箱板ばね支持、車体直結式空気ばね支持方式 (FS-393)		
主電動機	直流直巻補極付分割界磁方式 MB-3299-A 130kW-375V-385A×4台/両	_____	_____
駆動装置	平行可とう歯車継手式、一段減速歯車装置 歯車比 98/15=6.53	_____	_____
制御装置	チョッパー制御方式 (自動可変界磁形)、定電流制御、 回生ブレーキ (抑速、停止) 付、応荷重連動式	_____	_____
運転性能	加速度 3.3km/h/S 減速度 常用 3.5km/h/S 非常 4.5km/h/S 均衡速度 100km/h	_____	_____
空気制動装置	ATC装置連動、応荷重連動、電気指令式、電空併用ブレーキ、保安ブレーキ付 (HRD-1-R)		
空気圧縮機	D-1215H-HS20J 2,000ℓ/min	_____	_____
集電装置	_____	PT-4822-B-M×2台/両	_____
電動発電機	MG-111D-S半密閉自己通風式 出力電圧 3相200V 60Hz 定格出力 75kVA	_____	_____
連結装置	編成両端 自動密着連結器及び電気連結器 中間部 棒状連結器		
冷房装置	17,000kcal/h×2台/両 (CU-773形)		
誘導無線装置	金属帰路誘導無線方式 (乗務員室間通話装置付) 4波+3波		
自動列車制御装置	高周波軌道回路連続誘導受信方式 (車内信号付3者扱2)		
自動列車運転装置	車上演算方式、地上子6情報		
電気方式・軌間	直流1,500V 架空単線式 ・ 1,435mm		

車種説明

- MC2 ・ MC'2 2軸ボギー制動電動客車
- M1 ・ M'1 2軸ボギー電動客車
- T ・ T' 2軸ボギー付随客車



3000形車両主要諸元表

項目	MC2 ・ MC'2	M1 ・ M'1	T ・ T'
形式	3100 3600	3200 3500	3300 3400
定員〔座席〕(人)	129 [48]	144 [56]	144 [54]
最大寸法 (長×巾×高)	19,000mm×2,790mm×4,090mm		
台車形式	軸箱板ばね支持、車体直結式空気ばね支持方式 (FS-393)		
主電動機	3相かご形誘導電動機 線間電圧 1100V・130kW×4台/両 絶縁種別 H種 SEA-340形)		—————
駆動装置	平行可とう歯車継手式、一段減速歯車装置 歯車比 98/15=6.53		—————
制御装置	VVVFインバータ方式 回生ブレーキ付 応荷重連動式 1C8M制御		—————
運転性能	加速度 3.3km/h/S 減速度 常用 3.5km/h/S 非常 4.5km/h/S 均衡速度 100km/h		
空気制動装置	ATC装置連動、応荷重連動、回生ブレーキ併用補足ブレーキ装置付段制御方式の 電気指令電磁直通ブレーキ (遅れ込め方式) HRDA-1		
空気圧縮機	D-1215H-HS20J 2,000ℓ/min	—————	—————
集電装置	—————	PT-4822-B-M×2台/両	—————
電動発電機	CH-SIV 出力電圧 3相200V 60Hz 定格出力 90kVA	—————	—————
連結装置	編成両端 自動密着連結器 ・ 中間部 半永久密着連結器		
冷房装置	17,000kcal/h×2台/両 (CU-773形)		
誘導無線装置	金属帰路誘導無線方式 (乗務員室間通話装置付) 4波+3波		
自動列車制御装置	高周波軌道回路連続誘導受信方式 (車内信号付3者択2)		
自動列車運転装置	車上演算方式、地上子6情報		
電気方式・軌間	直流1,500V架空単線式 ・ 1,435mm		

車種説明

- MC2 ・ MC'2 …………… 2軸ボギー制動電動客車
M1 ・ M'1 …………… 2軸ボギー電動客車
T ・ T' …………… 2軸ボギー付随客車



6000形車両主要諸元表

項目	諸元						備考
形式	6100 (Tc 1)	6200 (M 1)	6300 (M 2)	6400 (T)	6500 (M 3)	6600 (Tc 2)	
編成	西神中央寄 Tc 1 M 1 M 2 T M 3 Tc 2 新神戸寄 ○○ T台車 ●● M台車						
定員 (座席)	124人 (40人)	140人 (48人)				124人 (40人)	編成合計定員808人 編成座席定員272人
全長 (連結面間距離)	18,570mm (19,000mm)	18,500mm (19,000mm)				18,570mm (19,000mm)	
全幅	2,780mm						
全高	4,055mm						
運転性能	最大加速度：3.3km/h/s 減速度：常用3.5km/h/s, 非常4.5km/h/s					最高速度：100km/h	
台車	ボルスタ付軸はり式空気ばね台車 軌間：1,435mm 台車固定軸距：2,100mm 車輪径：860mm					ダイレクトマウント式	
主電動機	全閉内扇形三相かご形誘導電動機 170kW×4台/両						
駆動装置	歯車型軸継手平行カルダン駆動方式 歯車比 100/15=6.67						
基礎ブレーキ装置	隙間自動調整機能付ユニットブレーキ					片押し式踏面ブレーキ	
ブレーキ装置	ATC/ATO装置連動応荷重装置付電気指令式電磁直通空気ブレーキ装置(遅れ込め制御)					Tc 1、Tc 2のみ 駐車ブレーキ付	
制御装置	VVVFインバータ方式 回生ブレーキ付 応荷重連動式1C4M制御 SiC素子適用					M1、M2、M3に搭載	
A T C 装置	高周波軌道回路連続誘導受信方式(車内信号方式)						
A T O 装置	車上演算方式(トランスポンダ方式)						
補助電源装置	静止型インバータ方式 150kVA三相440V SiC素子適用					M1、M3に搭載	
空気圧縮機	スクロールコンプレッサ 実吐出量1,360NL/min					Tc 1、Tc 2に搭載	
蓄電池	アルカリ蓄電池 80Ah(1HR)					Tc 1、Tc 2に搭載	
集電装置	ばね上昇、空気下降式シングルアームパンタグラフ 上昇検知機能付					M1、M3に搭載 2台/両	
冷房装置	マイコン制御式 22.0kW(19,000kcal/h) 2台/両						
暖房装置	客室：座席下吊下式シーズヒータ 乗務員室：ファンヒータ						
列車無線装置	誘導無線方式					非常発報、デッドマン発報 乗務員間連絡通話	
戸閉装置	電磁空気式両開きベルト駆動型 戸挟防止減圧制御付						
車両情報制御装置	基幹二重系伝送 車上検査機能付						
行先表示器	正面(先頭車)：フルカラーLED1台/両 側面：フルカラーLED2台/両						
車内案内表示器	17インチLCD×2面 3か所/両						
客室照明装置	直管型LED照明					20灯/先頭車 22灯/中間車	

(5) 地下鉄海岸線



5000形車両主要諸元表

項目	MC2	M1	M'1	MC'2
形式	5100	5200	5300	5400
定員 [座席] (人)	84 [30]	97[38]	97 [38]	84 [30]
最大寸法	長	15,800mm	15,600mm	15,600mm
	巾	2,490mm		
	高	3,120mm (パンタ折りたたみ高さ)	3,105mm (冷房装置カバー高さ)	3,120mm (パンタ折りたたみ高さ)
台車形式	リニアモータ駆動式空気ばね台車 (FS-563)			
主電動機	車上1次片側式3相リニア誘導電動機 135kW×2台/両			
駆動装置	リニア駆動方式			
集電方式	アルミニウム製シングルアーム、ばね上昇空気下降式			
制御装置	VVVFインバータ方式 回生ブレーキ付 応荷重連動式 1C2M×2群			
運転性能	加速度 3.3km/h/S 減速度 常用 3.5km/h/S 非常 4.5km/h/S 最高速度 70km/h			
ブレーキ方式	ATC/ATO装置連動、応荷重連動、電空併用電気指令式電磁直通ブレーキ ディスクブレーキ (1軸1ディスク)			
空気圧縮機	3相誘導電動機駆動2段圧縮水平対向型 2,100ℓ/min			
冷房装置	薄型集約分散式14.54kW×2台/両、冷媒R407C			
暖房装置	客室2段階切換式シーズ線ヒータ、乗務員室ファンヒータ			
保安装置	高周波連続誘導方式ATC装置 (緩和ブレーキ付、車内信号付) 車上演算方式ATO装置 (トランスポンダ方式)			
列車無線装置	空間波 (LCX) 無線方式、150MHz帯			
車両情報制御装置	多重伝送方式、対地上データ伝送、制御指令、車上検査機能付			
画像伝送装置	光空間伝送方式 (近赤外線)			
放送装置	音声合成自動放送装置、分散式、車内・車外スピーカ、スタンドマイク			
電気方式・軌間	DC1,500V架空単線式 ・ 1,435mm			

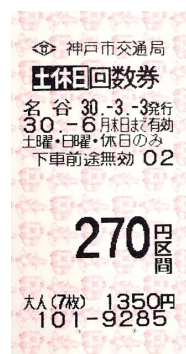
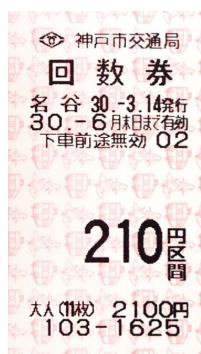
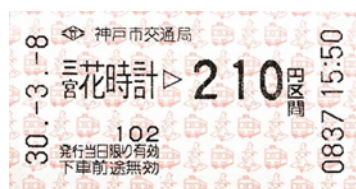


第5章

乗車券等の変遷

◆ 現在使用されている乗車券等

(1) 地下鉄乗車券



(2) バス定期券





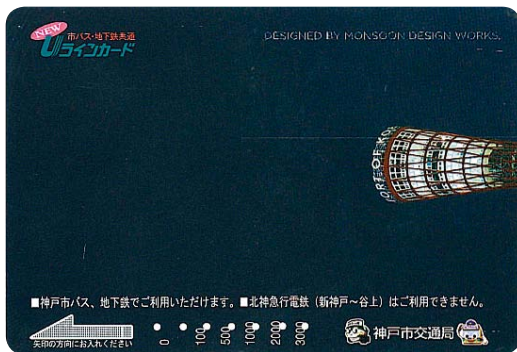
(3) 地下鉄定期券



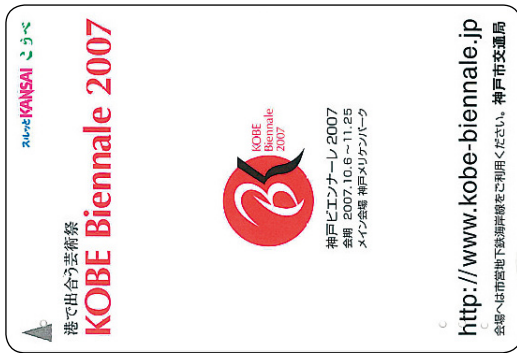
(4) 市バス専用カード



(5) NEW Uラインカード



(6) スルッとKANSAIこうベカード



(7) 企画乗車券



IN KOBE OSAKA KYOTO NARA WAKAYAMA

特典つき

スリット **KANSAI** 3 day チケット 期間限定

有馬・六甲周遊パス

IN

お願い 六甲ケーブル 六甲有馬ロープウェイ 六甲山上バス をご利用の場合は、お手数ですが表面に油性ペンで利用年月をご記入下さい。

しょうがくせい **小学生** 校・外・学・習・用 市バス・地下鉄共通 1日乗車券

西神中央駅 新長田駅 地下鉄西神・山手線 地下鉄海岸線 三宮・花時計前駅 新神戸駅

金額 ①300円

適用区間
 ○市営地下鉄全線 (新神戸駅～三宮駅間は利用できません)
 ○市バス全線 (シティーループバスには利用できません)

注意事項
 ○持参人1名様有効

改札機またはバスのカードリーダーをご利用下さい 神戸市交通局

中学生 校・外・学・習・用 市バス・地下鉄共通 1日乗車券

西神中央駅 新長田駅 地下鉄西神・山手線 地下鉄海岸線 三宮・花時計前駅 新神戸駅

金額 ①600円

適用区間
 ○市営地下鉄全線 (新神戸駅～三宮駅間は利用できません)
 ○市バス全線 (シティーループバスには利用できません)

注意事項
 ○持参人1名様有効

改札機またはバスのカードリーダーをご利用下さい 神戸市交通局

高校生 修・学・旅・行・用 市バス・地下鉄共通 1日乗車券

西神中央駅 新長田駅 地下鉄西神・山手線 地下鉄海岸線 三宮・花時計前駅 新神戸駅

金額 ①800円

適用区間
 ○市営地下鉄全線 (新神戸駅～三宮駅間は利用できません)
 ○市バス全線 (シティーループバスには利用できません)

注意事項
 ○持参人1名様有効

改札機またはバスのカードリーダーをご利用下さい 神戸市交通局

年 表

神戸市交通局前史 明治19年～大正6年

年 号	事 項	内 外 事 情
明治19年 (1886)	11・3 神戸に初の電灯（試点火）ともる	7・5 東京電灯開業、わが国初の電灯会社
明治20年 (1887)	10・25 神戸電灯会社設立、仮事務所を元町通4丁目に設置	1・22 東京電灯が初点灯 5・18 私設鉄道条令公布 11・29 東京電灯、市内への送電を開始
明治21年 (1888)	1・26 神戸電灯、事業認可、資本金10万円、事務所を栄町6丁目に移転し、発電所を同事務所内に設置、白熱灯16燭光400灯用発電機4台を装備 9・10 神戸電灯開業、湊川神社社頭と相生橋上に点灯 11・3 神戸電灯、市内に点灯開始 12・31 市内点灯数642灯に（開業当時の全市戸数は2万8,511戸、人口は11万5,954人）	4・25 市制、町村制公布 11・1 山陽鉄道（現：国鉄）兵庫－明石間開通 12・23 山陽鉄道、明石－姫路間開通
明治22年 (1889)	4・1 神戸市政実施、神戸区と葺合村、荒田村を合わせて神戸市となる（人口13万4,704人、面積21.28平方km）	2・11 大日本帝国憲法公布 5・－ 大阪電灯開業 6・21 神戸市、開庁式を挙行 7・1 東海道線新橋－神戸間全通（1日1往復・片道20時間） 7・－ 京都電灯開業 9・1 山陽鉄道、兵庫－神戸間開通
明治23年 (1890)		5・4 東京・上野公園での第3回内国勸業博覧会でわが国初の電車運転 5・17 府県制・郡制公布 9・－ 鉄道庁官制公布、鉄道局、鉄道庁と改称し内務省所管となる
明治24年 (1891)		11・－ 京都市、水力発電による電気供給事業開始（最初の公営電気事業で、水力発電としてもわが国最初） 12・－ 電気営業取締規則制定
明治25年 (1892)		7・21 鉄道庁、逓信省所管に
明治26年 (1893)	9・－ 神戸電気鉄道(株)設立、経営免許出願 10・－ 神戸電灯、臨時株主総会において電鉄事業の兼営を決定（その後出願に至らず） 11・－ 神戸電灯、株式会社となる（商法施行に伴うもの）	

年 号	事 項		内 外 事 情	
明治27年 (1894)			8・1	日清戦争勃発
明治28年 (1895)			1・31 4・17	京都電気鉄道、塩小路－伏見油 掛間開通、わが国初の市内電車 日清講和条約調印
明治29年 (1896)	4・1	林田村、湊村、池田村、尻池村の4か村を神戸市に 編入	5・-	電気事業取締規則公布（6月1 日施行）
明治30年 (1897)	4・- 11・-	神戸電灯、供給区域を神戸市全域に拡張 神戸電灯、発電所を兵庫入江通7丁目に移転		
明治31年 (1898)	5・6	神戸開港30年記念祝典を挙行	11・26	摂津電気鉄道設立（資本金150 万、翌32年7月阪神電気鉄道と 改称）
明治33年 (1900)	4・- 8・-	神戸電灯、1万灯記念祝賀を挙行 神戸電灯、凍水製造販売事業を兼営	3・16 5・15	私設鉄道法、鉄道営業法公布 北清事変勃発 <この年> わが国に初めて自動車が出現
明治34年 (1901)			5・- 5・27 10・25	京阪財界恐慌、各銀行取り付け 受ける 山陽鉄道、神戸－下関間全通 軌道条例取扱心得公布
明治35年 (1902)	9・5	神戸電灯、供給区域を武庫郡須磨村まで拡張	1・30	日英同盟条約調印
明治36年 (1903)			1・- 9・12	広島でバス事業始まる（わが国 のバス第1号） 大阪市営電気軌道、花園橋－築 港栈橋間開通（わが国初の市営 電車）
明治37年 (1904)			2・10	日露戦争勃発
明治38年 (1905)			1・1 4・12 8・10 9・5	通行税設定 阪神電鉄、大阪（出入橋）－神 戸（三宮）間開通 ポーツマス平和会議 日露講和条約調印

年 号	事 項	内 外 事 情
明治39年 (1906)	3・－ 神戸電灯、動力用電力の供給開始 5・－ 神戸電気鉄道、設計及び発起人を変更し資本金を増額、発起人、村野山人ほか68人、資本金600万円 11・17 神戸電気鉄道、軌道敷設特許 12・－ 神戸電灯、資本金を120万円に増資	3・31 鉄道国有化法公布 10・－ 宇治川電気設立（資本金1,250万円） 12・ 1 山陽鉄道、国有となる
明治40年 (1907)		4・ 1 鉄道作業局、帝国鉄道庁と改称 7・－ 財界恐慌、各地銀行支払い停止
明治41年 (1908)	11・－ 神戸電灯、葺合発電所を増設（総発電能力4,800kW）	10・ 5 阪神電鉄、電灯電力供給事業を開始
明治42年 (1909)	6・－ 神戸電灯、資本金を240万円に増資 <この年> 神戸電気鉄道、事務所を浜崎通4丁目に設置し、その後吾妻通1丁目に新築移転	10・26 伊藤博文、ハルピンで暗殺される
明治43年 (1910)	1・－ 神戸電灯、創業後初めて職制を確立 4・ 5 神戸電気鉄道開通（春日野－兵庫駅前、5.857km） 8・11 神戸市、神戸電気鉄道と報償契約を締結 12・－ 神戸電灯、資本金を500万円に増資	3・10 箕面有馬電気軌道（現：阪急電鉄）、宝塚線、箕面支線開通 3・15 兵庫電気軌道（現：山陽電鉄）、兵庫－須磨間開通 4・15 京阪電気鉄道、大阪（天満橋）－京都（五条）間開通
明治44年 (1911)	7・15 神戸電気鉄道、電気供給開始、神戸電灯との競争激化	2・28 大阪市、電気鉄道部設置（大正12年10月電気局に） 3・30 電気事業法公布（10月1日実施） 8・1 東京市、電気供給及び電気軌道事業開始（東京鉄道を買収）
明治45年 (1912)	2・18 神戸電灯、本社事務所を栄町6丁目から湊町1丁目に新設、移転 8・30 神戸電灯、楠橋及び番町変電所を増設 9・－ 神戸電灯、湊川発電所（6,000kW）増設 9・28 神戸市、神戸電気鉄道と報償契約を更新（同社の電灯・電力供給事業開始に伴うもの） 12・28 神戸電気鉄道、布引線（滝道－熊内1）開通あわせて熊内（布引）、西柳原車庫を増設	6・15 東海道線特急列車運転開始 7・30 明治天皇崩御、大正と改元 11・ 1 阪神電鉄、神戸終点を滝道まで延伸

年 号	事 項	内 外 事 情
大正 2 年 (1913)	1・7 神戸電灯、神戸電気鉄道両社代表、仲裁者の調停案に基づき合併仮契約書に調印 2・20 電灯、電鉄両社合併申請に対し、逡信大臣より認可 2・26 電灯・電鉄両社合併軌道敷設特許権継承申請に対し、内閣総理大臣、内務大臣許可 4・29 神戸電灯、三宮及び相生橋変電所を増設 5・1 神戸電灯、神戸電気鉄道、合併し神戸電気(株)発足 凍氷製造販売事業を廃止 6・7 神戸電気、兵庫線の一部(楠公前-島上町)開通 8・12 神戸電気、兵庫線の残部(島上町-西柳原)開通 9・3 神戸電気、平野線(有馬道-平野)開通	2・13 憲政擁護運動起こり、神戸市でも民衆騒擾優化、軍隊出動 8・- 宇治川電気営業開始
大正 3 年 (1914)	6・30 神戸電気、報償契約を継承し、神戸市と同契約を更新締結 8・25 神戸電気、湊町変電所(電車専用)を一般電灯・電力用に併用	4・1 宝塚少女歌劇初公演 4・30 大阪電気軌道(現:近鉄)、大阪(上本町)-奈良間開通 7・28 第1次世界大戦勃発 12・18 東京駅竣工
大正 4 年 (1915)	1・8 神戸電気、運河変電所を増設	8・8 第1回全国中学校優勝野球大会開かれる
大正 5 年 (1916)	6・- 神戸電気、兵庫発電所(1,700kW)を廃止 7・20 神戸市、神戸電気に対し買収を打診 9・11 神戸市会、電気事業買収を満場一致で可決 9・12 第1回買収交渉委員会を開催、妥結に至らず 9・14 報償契約に基づき、神戸市、正式に買収を通告 10・16 神戸電気、市の買収に応じぬ旨回答 10・21 神戸商業会議所滝川会頭、市、会社仲裁に立つ 11・18 滝川会頭、仲裁裁定案を出す 12・1 神戸市、神戸電気、買収契約書に調印	<この年> 世界大戦の影響で産業活況
大正 6 年 (1917)	3・30 神戸市会、買収契約書を承認 4・7 電気事業譲渡を主務大臣に申請 6・30 主務大臣より事業譲渡許認可 7・31 神戸電気解散	4・12 兵庫電気軌道、兵庫-明石間全通 5・8 第3回極東オリンピック大会開かれる 10・15 神戸にわが国初の公立女子商業学校

神戸市交通局史 大正6年～平成29年

年号	事項	内外事情
大正6年 (1917)	<p>8・1 神戸市電気局発足、市営事業として軌道・電気両事業を開始</p> <p>事業規模概要</p> <p>▷軌道事業関係</p> <p>線路巨長12.27km、車両数94両（木造単車90、撒水車4）、車庫・工場施設4（葺合車庫・工場、熊内車庫・工場、兵庫車庫、柳原車庫）、運賃制度全線7区、1区2銭（ほかに通行税1銭）の区間制、月平均乗客277万2,810人、収入8万4,150円</p> <p>▷電気事業関係</p> <p>電灯契約数26万2,229灯（需用家数9万4,361戸）、電力契約量8,290馬力、発電所数3（湊川、運河、葺合）、出力1万3,600kW、変電所数7三宮、相生橋、楠橋、番町、運河（以上一般電灯・電力供給専用）、湊町、琴緒町（以上電鉄供給と併用）</p>	<p>11・7 ロシア革命</p> <p><この年></p> <p>工場電化率50%超える</p>
大正7年 (1918)	<p>3・19 有馬道変電所の供用を開始</p> <p>5・1 電力料金を改定</p> <p>1kW時につき1銭の値上げ</p> <p>5・28 湊川発電所の6,000kW発電機増設工事完成、発電開始</p> <p>10・1 市電料金を区間制から市内均一制4銭（通行税共）に改定</p>	<p>11・1 第1次世界大戦終結</p> <p><この年></p> <p>各地で米騒動起こる、労働争議が続発し社会不安増す</p>
大正8年 (1919)	<p>3・1 市会に『電気事業検査委員会』設置</p> <p>3・10 乗客増加対策として中央座席のみを残した“立ちん坊電車”を運転</p> <p>4・1 車内の混雑整理のため、市電に補助車掌を採用</p> <p>電灯・電力・電車料金を改定</p> <p>市電運賃5銭（通行税共）に、あわせて早朝割引、通学回数券を新設</p> <p>4・5 市電熊内延長線（熊内1丁目－上筒井）開通、これで第1期線全通</p>	<p>1・－ 阪急電鉄、神戸市内乗入れを出願</p> <p>内務省、「自動車取締令」を制定</p> <p>6・28 ベルサイユ平和条約調印</p> <p>8・9 国鉄、神戸市内高架線建設の測量開始</p> <p>9・－ 大正水力電気設立</p> <p>12・－ 日本電力設立</p>
大正9年 (1920)	<p>2・－ 市電第2期線・発電所拡張のため電気事業拡張部を新設</p> <p>4・1 電灯・電力・電車料金を改定</p> <p>市電運賃6銭（通行税共）に</p> <p>4・24 市電低床式ボギー車を製作</p> <p>5・－ 市電2期線敷設特許変更許可</p> <p>8・4 葺合変電所（電灯・電力用）を増設</p>	<p>1・16 国際連盟発足</p> <p>2・2 東京市街自動車、初めて女子車掌を採用</p> <p>4・1 武庫郡須磨町を神戸市に編入</p> <p>5・15 鉄道省設置（鉄道院廃止）</p> <p>7・16 阪急電鉄、大阪－神戸（上筒井）間開通</p>

年 号	事 項	内 外 事 情
	10・30 市電運転系統を整備し、イ、ロ、ハ……の標識板を採用 11・15 わが国初の婦人専用電車を運行（23日まで）	10・1 第1回国勢調査実施（総人口全国5,596万3,053人、兵庫県230万1,799人、神戸市60万8,344人）
大正10年 (1921)	8・25 市電山手・上沢線（2期1号線）の一部（加納町3丁目－大倉山）開通 9・5 須磨変電所（電灯・電力用）を増設 10・1 市電既成線の軌道補修で添板式電気溶接法による軌条溶接の実験を開始 10・11 楠橋変電所に初めて外国製回転変流機を設備し、電車用と併用 10・25 市電山手・上沢線（2期1号線）の一部（大倉山－楠町6丁目）開通 11・12 神戸市電気局共済組合設立 12・1 電灯・電力料金を値下げ、あわせてわが国で初めて従量制を実施 12・25 市電山手・上沢線（2期1号線）の一部（楠町6丁目－上沢通7丁目）開通	4・1 横浜市、横浜電気鉄道を買収し、電気局を創設 4・13 軌道法公布（軌道条例廃止） 6・10 時の記念日制定される 7・－ 神戸三菱・川崎両造船所で大争議 11・4 原敬首相、東京駅で暗殺される
大正11年 (1922)	1・7 市電山手・上沢線（2期1号線）の一部（上沢通7丁目－五番町2丁目）開通 3・－ 大正水力電気と受電契約を締結 3・1 初めて他社との連絡運輸（大阪－明石間）を実施 番町変電所を電車用に併用 3・23 宇治川電気からの受電設備工事完成 4・10 市電山手・上沢線（2期1号線）の残部（五番町2丁目－四番町7丁目）開通、同線全通 6・14 和田変電所（電灯・電力・電車用）を増設 7・12 市電湊川線（2期3号線）開通 市電尻池線（2期4号線）の一部（四番町7丁目－菅原通5丁目）開通 8・10 琴緒町変電所（電車用）を電灯・電力用に 8・17 市電3期敷設特許 8・31 長田運輸課係員詰所完成 9・30 長田工場及び同車庫を新設 教習所（運輸課内）を新設 10・5 湊川発電所の1万2,500kW発電機増設完了、送電開始 10・18 湊川発電所内の1万2,500kW発電機故障 12・3 市電楠公東門線（2期2号線）開通 12・15 湊川発電所の発電機故障のため、川崎造船所（現：川崎重工）より臨時受電（大正13年4月まで）	2・6 ワシントン海軍軍備制限条約調印 4・22 健康保険法公布（大正15年7月1日施行） 8・1 名古屋市、名古屋電気鉄道を買収し電気局を創設 10・－ 大正水力電気、宇治川電気と合併

年 号	事 項	内 外 事 情
大正12年 (1923)	1・23 湊川発電所の6,000kW発電機故障 3・30 市会に再び「電気局検査委員会」設置される 4・ 1 市電葺合工場を廃止 4・ 5 市電尻池線（2期4号線）の一部（菅原5丁目－東尻池交差点）開通 4・ 6 宇治川電気からの受電始まる（当初は4,000kW） 6・30 わが国初の鋼鉄車（スチールカー）を製作（G型低床四輪客車、20両） 9・24 市電布引乗務員詰所完成 10・－ 宇治川電気からの受電量確保のため、同社揖斐川本線と連絡、あわせて葺合変電所の受電設備を拡充 11・14 市営後初の本格的な乗客交通調査を実施（16日まで） 12・20 市電明治跨線橋、御幸跨線橋完成 12・25 市電尻池線（2期4号線）の一部（東尻池交差点－松原通1丁目）開通	8・19 神戸姫路電気鉄道（現：山陽電鉄）明石－姫路間開通 9・ 1 関東大震災 10・ 1 大阪市、大阪電灯を買収、電灯・電力事業を市営、電気鉄道部を電気局と改称
大正13年 (1924)	2・20 市電運転系統を改正あわせて系統板イ、ロ、ハを1、2、3の数字に 2・26 市電和田跨線橋完成 3・22 和田変電所（電灯・電力用）を電車用に併用 4・ 1 市電和田線（2期5号線）の一部（笠松7丁目－高松町）開通 7・20 市電尻池線（2期4号線）の残部（松原通1丁目－築島）開通、同線全通 7・30 市電和田車庫完成 8・ 5 市電和田線（2期5号線）の一部（今出在家2丁目－笠松7丁目）開通、この工事から電車線は側柱式を採用 8・23 添板式電気溶接法による軌条接続、上筒井付近改修工事において効果を発揮し、以後新線建設に実施	1・18 東京市バス、営業開始 4・15 京都市電気局発足（電気部を改称） 7・ 1 メートル法実施 8・ 1 甲子園球場完成 8・28 阪神電鉄、神戸市地下乗入れを出願 11・－ 第1回全国選抜中等学校野球大会開かれる
大正14年 (1925)	3・－ 宇治川電気からの7,000kW受電を目的とした琴緒町変電所の受電用設備工事完成（使用認可は同年4月23日） 3・ 7 市電和田線（2期5号線）の一部（中之島－今出在家町2丁目）開通 7・ 1 湊川発電所の1万2,500kW発電機（予備機）の増設工事完了 8・ 5 宇治川電気からの受電量を最大4,000kWから7,000kWに増加 12・ 1 市電須磨線（3期1号線）の一部（東尻池交差点－荻藻通1丁目）開通、軌条接続は、添板式電気溶接法、電車線は単線によるカテナリー式吊架法を採用 12・11 千歳変電所（電灯・電力・電車用）を増設	1・ 6 摩耶ケーブル開通 4・22 治安維持法公布 5・ 5 普通選挙法公布 7・12 ラジオ放送始まる（JOAK）

年 号	事 項	内 外 事 情
大正15年 (1926)	3・4 市電須磨線（3期1号線）の一部（苅藻通1丁目－鷹取町）開通 4・1 通行税廃止 4・29 第2期発電拡張（中央発電所新設）を逡信大臣に申請 6・10 市内主要か所（14か所）に電気時計を設置 6・26 市電須磨線（3期1号線）の一部（鷹取町－離宮道）開通 11・9 宇治川電気からの受電量を1万3,000kW増加、あわせて2万kWに 12・7 番町変電所に初めて国産回転変流機を設備 12・8 元町6丁目など主要市電停留場に木造式乗降場を試験的に設置	2・1 神戸市内の電話、自動交換となる 8・20 日本放送協会（NHK）設立 12・25 阪神国道竣工 大正天皇崩御、昭和と改元
昭和2年 (1927)	3・1 市電須磨線（3期1号線）の一部（離宮道－須磨浦通4丁目）開通、同線全通 4・－ 宇治川電気からの受電量を2,000kW増加、2万2,000kWに 4・1 葦合・運河両発電所、運転休止 テルミット溶接法による軌条接続を試験開始 7・25 大口需用家変電設備としてダンロップ内に変電所を設置 11・28 大口需用家変電施設として神戸製鋼第1変電所を設置	1・1 宇治川電気、兵庫電気を合併し、同社電鉄部（現：山陽電鉄）となる 2・25 大阪市バス、営業開始 3・21 鉄道省（JR）新造客車はすべて半鋼製とする方針を決定 4・1 宇治川電気、神戸姫路電鉄を合併 4・3 鈴木商店倒産 4・18 台湾銀行、近江銀行等金融機関の取り付けで休業続出し、財界、金融界の不安極度に達す 7・1 阪神国道電軌、大阪（野田）－神戸（脇浜）間開通 12・30 東京・上野－浅草間地下鉄開通
昭和3年 (1928)	4・－ 宇治川電気からの受電量を2,000kW増加、2万4,000kWに 7・31 市電東尻池乗務員詰所完成 8・14 市電高松線（3期2号線）の一部（東尻池6丁目－東尻池7丁目）開通 11・19 高松跳開橋の完成で、市電和田線（2期5号線）高松線（3期2号線）が全通 11・24 大口需用家変電施設として葦合川崎変電所を増設	1・1 神港タクシー、神戸市内でバス事業を開始 4・1 阪神電気鉄道、阪神国道電軌を買収 5・10 京都市バス、営業開始 8・2 第9回オリンピックで日本初優勝 8・26 宇治川電鉄（現：山陽電鉄）、兵庫－姫路間直通運転開始 11・5 陸運行政、逡信省から鉄道省に移管（施行は昭和8年から） 11・10 横浜市バス、営業開始

年 号	事 項	内 外 事 情
		11・28 神戸有馬電気鉄道（現：神戸電鉄）、神戸（湊川）－有馬温泉間開通
昭和4年 (1929)	2・4 市電東部国道線（3期5号線）、税関線（同6号線）敷設特許 3・25 電気局と日本電力との電力供給協定成立 3・30 バス事業を出願 第2期発電拡張計画（当初昭和3年度完成）を3年繰り延べ（昭和6年度完成予定） 4・1 市電料金を6銭に改定、あわせて特別割引往復券及び団体貸切制度を新設 市電車両の近代化（木造車→鋼鉄車）に着手 市電・電車線を中央柱式から側柱式に改修する工事に着手 8・15 三宮駅前など30停留場をコンクリート造りの乗降場に改築 9・14 電気供給区域の拡張（灘区）を申請	4・1 六甲村・西灘村・西郷町の3か町村、神戸市に編入、灘区発足 阪国バス、営業を開始 4・2 六甲山乗合自動車、営業を開始 4・7 阪神パーク開園 4・15 大阪に初のターミナルデパート 阪急百貨店開店 10・24 米、ウォール街株価大暴落、世界恐慌に発展 11・17 神明バス、営業開始
昭和5年 (1930)	3・31 日本電力から受電開始 7・1 バス事業の経営免許（路線長、46.25km） 9・16 市営バス営業開始 事業規模概要 路線須磨－桜口（15.1km）、車両12人乗り24両、車庫・工場及び詰所1（東尻池）、運賃区間制（普通区1区10銭） 10・11 市バス須磨－上筒井、川上町－上筒井、名倉町－上筒井、離宮町－多井畑が開通 11・7 市バス名倉町－桜口、石井橋－桜口が開通、免許路線全通 11・10 大口需用家変電施設として川崎変電所を設置 11・21 有馬道変電所を新築強化し、旧変電所を廃止	1・11 金輸出解禁 2・1 名古屋市バス、営業開始 7・1 国鉄、神戸市内高架線第1期工事竣工 10・1 東京－神戸間に特急つばめ号運転 11・14 浜口首相、東京駅で狙撃される
昭和6年 (1931)	4・2 日本電力から市内送電設備を買収 4・30 市バス東尻池車庫を増設 6・20 大口需用家変電施設として三菱変電所を設置 8・8 三宮変電所廃止 9・30 市電春日野車庫完成、同車庫の新設で葺合車庫を廃止 10・10 市電と国鉄との高架切替工事完成	1・31 神明バス、神港タクシー（神戸バス）を合併 4・－ 改正電気事業法公布、政府の監督・統制強まる 4・1 「自動車交通事業法」公布 9・1 神戸市区制実施、灘・葺合・神戸・湊東・湊・湊西・林田・須磨の8区発足

年 号	事 項	内 外 事 情
	12・1 市バス料金を普通区10銭とし、均一制に、あわせて市電・市バスの相互自由連絡制度を実施（市電→市バス4銭、市バス→市電無料） 市電の特別割引往復制度廃止 12・13 市電春日野乗務員詰所完成	9・18 満州事変勃発、日中関係悪化 9・20 六甲ロープウェイ開通 12・13 金輸出禁止
昭和7年 (1932)	7・20 観光バス事業を出願 7・31 第2期発電拡張計画をさらに3年繰り延べ（昭和9年度完成予定に） 10・11 市電須磨乗務員詰所完成 12・1 市バス、中之島－兵庫突堤運行開始	1・28 上海事変勃発 3・1 満州国建国 3・10 六甲ケーブル開通 4・1 京都市にわが国初のトロリーバス 5・15 5・15事件、犬養首相暗殺される 9・15 日本政府、満州国を承認 12・1 国鉄、片町線（片町－四条畷）で関西初の電車運転を開始
昭和8年 (1933)	1・1 市電税関線（第3期6号線）単線開通 市バス、布引町3－生田町1 運行開始 3・11 市バス、神戸駅－松原通4 運行開始 3・28 大口需用家変電施設として神戸製鋼変電所を設置 4・1 市電の車体をグリーンに統一 4・22 市電須磨車庫完成、同車庫の新設で和田、西柳原、兵庫の3車庫を廃止 9・21 市電東部国道線（3期5号線）の一部（敏馬－脇浜3丁目）開通 10・1 共済組合に診療所を創設 11・11 六甲山乗合自動車株式会社及び六甲越有馬鉄道株式会社 のバス事業を神戸市が買収 11・7 市バス、桜口－石屋川運行開始 12・31 市バス、灘車庫・工場・詰所完成	1・1 神戸市、行政区画変更及び区名改称を実施（湊西区を兵庫区に） 1・30 独、ヒトラー内閣成立 3・27 日本、国際連盟を脱退 5・20 大阪市営地下鉄、梅田－心斎橋間開通 6・6 宇治川電気から電鉄部分離し、山陽電気鉄道発足 6・17 阪神電鉄、岩屋－三宮間の地下線開通 10・1 「自動車交通事業法」施行（乗合自動車事業は公益事業として法律に基づく免許事業となる） 11・7 第1回みなとの祭開催（2日間）
昭和9年 (1934)	1・1 市バス、長田8－檜川（大日温泉線）運行開始 3・1 市バス、川上町3－車大道（車村線）運行開始 6・28 市会に「火力発電所促進委員会」再度設置される 7・10 市会、政府に火力発電所建設の早期認可を要望 7・20 省線・市バス・六甲ケーブルの連絡運輸券を発売 8・5 摩耶鋼索鉄道（株）のバス事業を買収 9・7 市電税関線（3期6号線）複線開通 9・21 室戸台風襲来し、電柱44本倒壊するなど給電事業に被害 11・1 長田工場で流線型バスを自家製作 11・25 騒音除去のため、ゴム使用の市電弾性車輪を試作	7・20 国鉄、吹田－須磨間の電車（省線電車）の運行を開始、同年9月には明石まで延長 12・5 国鉄、神戸市内高架線第2期工事竣工 12・21 丹那トンネル完成 12・29 日本、ワシントン海軍軍備制限条約廃棄通告

年 号	事 項	内 外 事 情
昭和10年 (1935)	1・1 市電東部国道線（3期5号線）全通、同線の完成で、 栄町本線のうち、滝道－春日野間（磯上線）を休止 1・20 市電女子車掌を採用 1・28 阪神電鉄に灘区電気事業買収を打診 2・5 第2期発電拡張計画を三度3年繰り延べ（昭和元年度～昭和12年度の継続事業に） 2・24 元湊川変電所施設を利用し、菅原変電所を増設 4・1 阪神電鉄との灘区電気事業買収交渉成立 6・24 「乗務員詰所」を「運輸事務所」と改称 9・10 市バス、湊川町6－熊野神社前運行開始 12・24 市電磯上線（滝道－春日野）撤去 12・25 市電ロマンス・カーの運転を開始	3・16 ドイツ、再軍備宣言 5・2 再度山ドライブウェイ完成 7・2 再度山公園開園 10・3 イタリア・エチオピア戦争勃発
昭和11年 (1936)	2・1 市バス、徳井大和町－日尾町2、八幡町3－篠原南 町運行開始 5・23 市会、政府に火力発電所建設の早期認可を再度要望 6・1 阪急三宮乗入れに伴い、琴緒町変電所を廃止し、旭 変電所を新設 7・1 阪神電鉄より灘区電気供給権及び施設を買収 7・17 観光バス事業免許 8・22 大口需用家変電施設として大丸変電設備所を設置 9・1 市電スピードアップ最高時速35キロに 10・11 市内観光バス運行開始（61.18km、所要時間6時間半） 12・1 市バス、籠池通3－青谷町4運行開始 12・19 大口需用家変電施設として川崎車両変電所を設置、 あわせて川崎車両第1開閉所及び第2開閉所を設置 12・20 市バス灘車庫を拡張（収容車両数80両から132両に）	1・15 日本、ロンドン軍縮会議脱退 2・26 2.26事件起こる 3・18 阪神電鉄、元町乗入れを開始 4・1 阪急電鉄、三宮乗入れを開始 6・ 通信省、電力国家管理案（「頼 母木案」）発表 7・18 スペイン内乱勃発
昭和12年 (1937)	1・28 市電須磨線（3期1号線）を延長（須磨浦通4丁目 －同通5丁目） 3・1 市電海岸線（4期1号線）、宇治川線（同2号線）、 鯉川線（同3号線）敷設特許 4・1 市電板宿線（3期3号線）、大橋9丁目－板宿間開 通 6・11 市会に再度「火力発電促進委員会」設置される 7・4 市バス、中山手通3－修法ヶ原（再度登山線）運行 開始 8・30 市バス、敏馬－三宮駅前（東部国道線）運行開始 12・23 貸切バス事業開始	7・7 日華事変勃発（蘆溝橋事件） 10・10 国鉄、京都－吹田電化工事竣工 し、京都－明石電車直通運転開 始、神戸－大阪間複々線も開通 11・9 日独伊防共協定調印 12・17 政府、電力国家管理（「永井案」） 決定

年 号	事 項	内 外 事 情
昭和13年 (1938)	1・10 市電普通往復券制度を廃止、市バス通学回数券を新設、あわせてバス乗換え度数制限を撤廃	4・6 電力管理法、日本発送電株式会社法、社債処理に関する法律、電気事業法中改正法公布
	4・1 市内観光バスに第2観光コースを追加(36.26km、所要時間4時間)	5・1 重要産業統制令改正実施、ガソリン切符制となる
	4・19 休止中の葺合、運河両発電所を廃止	5・5 国家総動員法施行
	5・1 市バス、篠原本町ー篠原中町運行開始 ガソリン消費規制により、市バス路線の一部運行休止	5・15 航空機滞空時間の世界新記録樹立
	5・17 市電長田車庫を工場に統合	7・ー 鉄鋼、銅等の使用制限並びに金属その他の廃品回収始まる
	5・20 バス代燃車運転開始	8・17 ヒトラー来日
	7・5 阪神大水害発生、市電、市バス運転不能 神戸市の被害、死者616人、負傷者1,011人、家屋全壊5,961戸、半壊1万6,692戸、浸水11万8,091戸、被害総額1億4,399万円	9・14 ゼロ戦の試作機完成
	7・13 不通の市電三宮町1丁目ー栄町3丁目折り返し運転を開始	10・1 石炭配給統制規則施行
	7・16 市電栄町線開通(92%復旧)	
	7・26 市電栄町線ー東部国道線連絡運転開始(94%復旧)	
	8・5 市電山手線との連絡運転開始(96%復旧)	
	8・11 湊川発電所に出資命令	
	9・1 宇治川電気より鐘紡兵庫工場に対する電気供給事業及び施設(変電所その他)を買収	
	9・2 市電残部不通区間復旧、初発より全線開通	
	12・15 市バス、多間通2ー阪急西灘駅前、諏訪山下ー中突堤運行開始	
	昭和14年 (1939)	2・15 第2期発電拡張を断念
3・27 大水害による市バス路線、再度登山線を除き復旧		4・12 米穀配給統制法公布
4・1 国策会社へ湊川発電所を出資 水害で運休していた市内観光バスを再開		5・11 日ソ両軍ノモンハンで衝突
12・6 市電石屋川線(4期4号線)敷設特許		7・7 国民徴用令公布
		9・1 ドイツ軍、ポーランドに侵入し、第2次世界大戦勃発
	10・1 神戸市の人口100万突破(国勢調査)	
	10・18 電力調整令公布	
昭和15年 (1940)	5・11 市電長田車庫両工場で市バスの修理を実施	2・1 陸運統制令公布
	9・14 県警、観光バスの一般乗合への転用を要請	4・24 米、みそ、しょう油、塩、マッチ、木炭、砂糖など10品目に切符制採用
	10・1 市内観光バス、運転休止	8・1 トラック、バス等配給制に

年 号	事 項	内 外 事 情
		9・27 政府、第2次電力国策要綱（配電統制）決定 日独伊3国同盟締結 10・12 大政翼賛会発足 11・23 大日本産業報国会創立
昭和16年 (1941)	1・16 市電石屋川線（4期4号線）の一部（上筒井－原田） 開通 1・20 市会に「配電統制対策委員会」設置される 2・1 市電急行運転を実施（平日のラッシュ時） 4・1 共済組合診療所を電気局病院と改称 6・26 市会、政府に「配電統合ニ関スル意見書」提出 9・1 ガソリン供給停止のため、市バス路線中市電との並 行・重複路線を休止 9・5 満州・新京交通へ市電400型3両を供出 9・6 逓信大臣、神戸市など全国74電気事業者に配電会社 設立命令	3・20 改定国家総動員法施行 3・31 生活必需品物資統制令公布 4・1 6大都市に米穀通帳制実施 4・10 政府、「電力国策実施要綱」発表、 配電統制具体化 6・28 トラック・バス販売許可制に 7・1 垂水町、神戸市（須磨区）に編 入 8・30 「配電統制令」公布 9・1 ガソリン使用禁止 12・8 太平洋戦争勃発
昭和17年 (1942)	4・1 配電事業を出資、関西配電株式会社発足 5・19 局名を神戸市交通局に改称 7・14 鉄道大臣に神明バス買収調停を要請 7・27 神明バス買収の協議成立 8・31 市バス上筒井駐車場事務所竣工 9・21 市電急行運転終日に	4・18 米軍機、本土初空襲（東京、名 古屋、神戸など） 6・5 ミッドウェイ海戦 10・－ 戦時陸運の非常時体制確立に関 する件公布 10・14 重要物資強制買上実施 11・15 国鉄、京都－神戸間急行電車の 運転休止
昭和18年 (1943)	1・13 神明バス事業譲渡許可 1・17 神明バス買収（路線須磨以東33.31km、車両110両） 3・31 市電停留場のほとんどに乗降場を設置 6・16 市電料金を10銭に改定、あわせて定期券を新設。ま た市バスも全線均一制（10銭）に改定 7・29 市電車内片側座席を撤去 12・1 長田工場、国家管理を受け、鉄道局指定管理工場に	1・16 電力消費規正強化 2・15 関門海底トンネル開通 7・1 東京都制実施 10・21 学生の徴兵延期停止 12・1 学徒出陣始まる
昭和19年 (1944)	4・1 学徒勤労報国隊・勤労協力隊・女子挺身隊の受け入 れ、女子車掌の運転手への変更、一般職員の乗務な どを順次実施 男女別乗車、シリーズ運転を実施 荷物電車の運転を開始 6・1 市電石屋川線（4期4号線）の一部（原田－將軍通） 開通	2・11 金属回収のため摩耶ケーブル撤 去、六甲ケーブルも営業休止 6・15 学童疎開始まる 6・16 B29、本土初空襲 7・7 サイパン島守備隊全滅 10・24 レイテ海戦で連合艦隊が事実上 消滅し、制海権失う 11・24 B29、80機が東京を大空襲

年 号	事 項	内 外 事 情
	8・5 市バス大修理を再び灘車庫で実施、あわせて市所有の一般自動車の整備も 8・15 市電（野菜運搬専用車）の阪神国道線乗入れ許可 10・7 市電架線の単線化実施 11・1 回数券の車内発売を停止、あわせて乗換券様式の簡略化を実施 防空活動上、三宮駅前を除く市電乗降場を撤去 観光バス事業免許を返還	
昭和20年 (1945)	3・10 運輸部門を大開小学校（兵庫区）へ疎開移転 3・17 大空襲で教習所・長田工場・市電23両焼失、全線終日運休、市内の3分の1が被災 5・6 運輸・技術両部門及び教習所を池田小学校（長田区）へ疎開移転 6・5 大空襲で布引運輸事務所・車庫、春日野運輸事務所、須磨車庫焼失、市電98両も全焼、全線マヒ状態に 7・12 湊町変電所の電動発電機1台を供出 8・2 市電東部国道線復旧 8・15 終戦、事業復旧を開始 8・31 G.H.Q、市バス東尻池工場・車庫を接收 奥摩耶周辺山域100万坪を買収 9・13 本局庁舎を橋通1丁目（旧：市庁舎）へ移転 9・14 市電加納町3丁目－原田復旧 9・30 市電、ほぼ全線復旧 布引・灘両運輸事務所を復旧の春日野運輸事務所に臨時統合し東部運輸事務所と改称 10・1 市電、市バスの乗換え制度を廃止し、乗り切り制を実施	2・4 B29、約100機神戸市爆撃 3・6 国民勤労員令公布 3・17 B29、60機神戸を無差別爆撃、死者2,598人、負傷者8,558人、被害者23万人、神戸市の西半分焦土と化す 4・1 米軍沖繩上陸 5・1 神戸市、戦災措置・戦時行政強化のため8区を6区に再編成、神戸区→生田区、林田区→長田区、湊東・湊両区は廃止 5・7 ドイツ無条件降伏 6・5 B29、約350機神戸を爆撃、死者3,184人、負傷者5,824人、神戸市の東半部分を焼失 8・6 広島に原子爆弾投下、9日には長崎にも 8・14 ポツダム宣言受諾、日本無条件降伏・第2次世界大戦終わる 8・28 連合国軍日本本土に進駐 9・9 神戸市本庁舎、兵庫区松本通へ 9・29 戦時諸法令廃止 10・11 G.H.Q、民主化5大改革を指令 11・1 神戸市復興本部発足 12・9 G.H.Q、農地改革を指令
昭和21年 (1946)	1・31 市電完全整備車100両を確保 4・1 神戸市交通局病院を職員厚生病院と改称 市電・市バス料金を30銭に改定、あわせて市電定期券の種別を通学・普通・全線に改正 6・6 市電長田車両工場事務所・倉庫復旧 9・17 松原軌道現業所・営繕現業所復旧 12・15 市バス北町車庫新設、仮車両置場（正慶町）を廃止	2・17 金融緊急措置令、新円発行・旧円預金封鎖 4・10 戦後初の総選挙（婦人参政） 4・26 神戸市復興委員会、「神戸高速鉄道建設計画要綱」策定 5・1 メーカー11年ぶりに復活 5・3 極東軍事裁判開かれる 8・12 経済安定本部・物価庁発足

年 号	事 項	内 外 事 情
		11・1 垂水区発足、市内7区に 11・3 日本国憲法公布
昭和22年 (1947)	2・21 市電料金40銭、市バス料金50銭に改定 6・20 市電・市バス料金を1円に改定 7・1 市バス、箕谷-衝原、大久保-広野新開運行開始あ わせて神出修繕場を新設 8・12 市バス灘運輸事務所復活、市バス松原運輸事務所・ 車庫・工場を新設し、北町車庫廃止 9・1 市電料金を2円に、市バス料金を1区2円の区間制 に改正 9・23 市バス、明石駅前-福谷運行開始 9・26 市バス、明石駅前-太山寺運行開始、あわせて明石 修繕場を設置 11・17 米駐留軍からの払い下げガソリン車30両(ダッジ・ ブラザーズ)をバスに改造して運転を開始	3・1 西北の10か町村を神戸市に編入 (有馬町・有野村・山田村・玉 津村・伊川谷村・栢谷村・押部 谷村・平野村・神出村・岩岡村) 4・1 6・3・3制教育実施 4・5 初の首長公選で神戸市長に小寺 謙吉 4・17 地方自治法公布(5月3日施行) 12・31 内務省解体
昭和23年 (1948)	1・- 白浜・臥牛山荘開設 1・4 市バス山田修繕場設置 3・1 市電布引運輸事務所・車庫復旧、東部運輸事務所の 臨時統合解除、あわせて市電東尻池運輸事務所を須 磨運輸事務所出張所に変更 市電完全整備車150両に 5・5 市バス、平野-夢野町2丁目運行開始 5・21 市電・市バス1区料金3円50銭に改定 6・30 国産大型ディーゼルバスを初採用 8・1 運行税復活、市電料金6円、市バス料金1区6円、 2区10円(いずれも通行税共)に、また市電定期券 種別も通勤(甲・乙)、普通、全線に 11・25 神姫バスと運輸協定締結(明石駅前-太山寺、明石 駅前-福谷) 12・25 外人専用貸切バス免許	2・22 日本発送電・9配電会社、集排 法指定 3・7 自治体警察発足 7・20 経済安定10原則発表、デフレへ の転機となる 11・12 極東軍事裁判判決
昭和24年 (1949)	1・1 神戸市交通局共済組合発足(厚生会解消) 2・1 市バス、大久保-明石駅前運行開始 4・27 市電石屋川線(4期4号線)残部敷設工事再開 4・30 国、私鉄との連絡運輸制度を復活 5・31 外人専用貸切バスを一般貸切に変更 6・1 市電長田車両工場で750型ボギー車の自家製作を開始 6・2 市電料金を8円、市バス料金を1区10円(いずれも 通行税共)に改定、あわせて市バスにも定期券制度 を新設	1・23 1ドル360円の単一為替レート 実施 3・7 ドッジ米行使、日本経済安定策 (ドッジライン)を勧告 4・30 神有三木電気鉄道、神戸電気鉄 道と改称 5・- G.H.Q、集中排除審査委員会、 電力7ブロック案を提示

年 号	事 項	内 外 事 情
	6・5 特定バス事業免許 6・22 広告業務の直営取扱い開始 7・16 市電布引線の移設（加納町2丁目－布引）工事完了 7・25 市電石屋川線（4期4号線）の一部（將軍通－六甲口）開通 9・1 市バス、平野－山本通5丁目、山本通4丁目－山本通5丁目運行開始 10・1 市電東尻池出張所を運輸事務所に復活 12・1 市電女子車掌の廃止決定	6・1 国鉄、公共企業体となり運輸省から分離 6・1 国鉄、京都－神戸間の急行電車復活 9・15 シャウブ税制改革勧告全文発表 9・21 中華人民共和国成立 10・28 G.H.Q、民間貿易許可 11・3 湯川秀樹、ノーベル物理学賞を受賞 11・－ 原口市政発足
昭和25年 (1950)	3・15 市バス、湊町4丁目－西出町、出在家町－梅ヶ香町2丁目運行開始 4・1 市バス、大黒町2丁目－菊池町2丁目運行開始 通行税廃止 4・17 進駐軍モータープールとして接収中の市バス東尻池車庫・工場解除 4・20 自家製作の750型ボギー車（3両）完成 5・8 本局新庁舎（橘通3丁目）完成 8・1 市バス東尻池車庫・工場再開、大修理はすべて同工場 市バス、阪神御影－神大附属小学校、甲南病院前運行開始 9・11 教習所（上橘通2丁目）完成	1・7 1,000円札発行 3・－ タイヤ、チューブ生産及び配給統制解除 3・15 神戸博（日本貿易産業博覧会）開会（6月25日まで王子・湊川両公園で） 4・－ タイヤの価格統制解除 4・1 御影町・魚崎町・住吉村を神戸市に編入、東灘区発足 魚、綿製品も自由販売に 6・25 朝鮮戦争勃発 7・1 公営交通事業協議会発足 8・10 警察予備隊発足 9・3 ジェーン台風、関西を襲う 9・20 神戸国際港都建設法制定 10・1 国鉄、神戸－東京間急行列車「銀河」運転開始 10・10 本山村・本庄村、神戸市（東灘区）に編入 11・24 政府、電力事業再編成をポツダム政令で公布 12・13 地方公務員法公布（昭和26年2月13日施行）
昭和26年 (1951)	3・12 都市計画による市電布引車庫の改修完了 3・31 市電集電器のビューゲル化完了 4・1 6大都市交通局でPCCカーの研究開始 6・1 市バス、明石車庫・修繕工場完成、これに伴い高津橋・岩岡臨時整備場を廃止 6・15 市電長田工場改修 11・3 市内定期観光バス復活（66km、所要時間6時間半）	4・2 500円札登場 5・1 電力再編成で9電力会社発足 7・1 道場村・八多村・大沢村、神戸市（兵庫区、現：北区）に編入 8・21 神戸放送局（現：ラジオ関西）開局 9・1 民間放送開始

年 号	事 項	内 外 事 情
	12・1 市電定期券の種別を通学（甲・乙・丙イ・丙ロ）、 通、全線に改正 12・20 荷物電車を廃止 12・21 市電料金を10円に、市バス利用金を普通区1区15円 に改定	9・4 サンフランシスコ講和会議 9・8 対日講和条約、日米安全保障条 約調印
昭和27年 (1952)	3・31 市バス御影操車場完成 4・1 市バス東灘線（阪神御影－本山駅前、阪神御影－森 市場前、浜御影－白鶴美術館前）運行開始 6・29 市バス、平野－六甲ケーブル山上駅運行開始 8・1 地方公営企業法公布（10月1日施行） 9・1 市電の新造で防振・防音のための防振ゴムを採用、 あわせて台車改良、一体鑄造、弾性車輪も採用 10・1 市バス、神戸駅－神鉄湊川駅運行開始 奥摩耶開発に着手 12・27 市バス、戸政町－月見山本町運行開始	1・18 韓国、李承晩ライン宣言 2・28 日米行政協定調印 4・28 G.H.Q廃止、日米安全保障条約 発効 7・1 全国住民登録制度実施 7・21 破壊活動防止法公布 10・15 警察予備隊を保安隊に改組
昭和28年 (1953)	1・10 軌道騒音軽減などのため、ゴム製タイヤッドを本格 使用 5・1 市バス、上岩岡－六十丁運行開始 5・31 市バス、夢野町2丁目－菊水町10丁目運行開始 6・1 奥摩耶ロープウェイの調査開始 6・5 市電料金を13円に改定、あわせて定期券の種別を通 学（甲・乙・丙）、通勤（甲・乙）、全線に改正 6・17 市電石屋川線（4期4号線）の残部工事に着手 7・6 市バス、摩耶口－奥摩耶運行開始 7・11 納涼観光バス運行開始 8・10 六甲変電所増設 10・1 市電石屋川線（4期4号線）六甲口－石屋川開通し 同線全通 12・1 板宿－三宮間急行バス運行開始 12・21 市バス、多井畑－神戸療養所運行開始 12・24 市バス、加納町6丁目－税関構内運行開始	2・1 NHK東京がテレビ放送開始 2・25 奄美大島、本土へ復帰 7・27 朝鮮休戦協定成立 8・7 スト規制法公布 8・28 初の民法テレビ（NTV）発足 12・7 神戸開港85周年記念式典を挙行
昭和29年 (1954)	1・25 市バス、山田3丁目－外大前運行開始 2・17 PCCカー試作車として1000型車を自家製作 4・1 市内定期観光バスを午前、午後の2コースに分割（1 コース、46km、所要時間3時間半、2コース、54km、 所要時間3時間半） 5・17 市バス、田井－太山寺小学校前運行開始 6・23 奥摩耶ロープウェイ敷設特許 7・1 市電路線巡視にパトロール・カー（3両）を採用 7・20 奥摩耶山荘完成	1・1 50銭以下の小銭廃止 3・1 ビキニ水爆実験で第5福竜丸被 災 4・1 国鉄新長田駅開駅 7・1 防衛庁・自衛隊発足 自治体警察廃止 9・26 台風により青函連絡船・洞爺丸 など沈没死者行方不明1,155人 に及ぶ

年 号	事 項	内 外 事 情
	9・14 市バス山田操車場・車庫完成 12・16 奥摩耶ロープウェイ建設着手 12・25 PCCモデルカーとして1150型高加減速無音電車を製作 12・27 板宿－石屋川間急行バス運行開始 市バス、高羽老松－王子町3丁目運行開始	
昭和30年 (1955)	2・1 市バス、徳井－中御影運行開始 7・－ 須磨水族館建設調査開始 7・11 奥摩耶ロープウェイ完成、開通式挙行（翌12日、営業開始） 9・5 市バス、衝原－下衝原運行開始 10・15 国鉄三ノ宮駅構内に観光バス案内所を設置 11・10 市バス、丸山－鷺橋・花山町2丁目運行開始	5・7 摩耶ケーブル運転再開 6・1 日ソ交渉、ロンドンで開始 7・20 経済企画庁発足 9・15 ウェスト・キャンプ接収解除 10・15 長尾村、神戸市（兵庫区、現：北区）に編入
昭和31年 (1956)	2・2 市電板宿、兵庫両終点到車両接近表示装置を設置 3・15 市内定期観光バスコース変更、あわせて途中停留所を設置 4・18 市バス、岡本野間－岡本釈迦田運行開始 8・7 須磨水族館建設着手 8・10 表六甲ドライブ・ウェイ開通、市バス運行開始 市電須磨車庫、区画整理のため改修	4・16 日本道路公団発足 5・1 六甲・摩耶山一円、瀬戸内海国立公園に編入 10・1 神戸市人口、再び100万台を突破 10・19 日ソ国交回復共同宣言、通商航海議定書に調印 10・23 ハンガリー動乱勃発 10・28 国民体育大会、神戸市で開催 11・19 東海道本線全線電化 12・10 イースト・キャンプ接収解除、市内の全キャンプ地解除 12・18 国連総会、日本の加盟を承認
昭和32年 (1957)	5・1 市バス、国玉通2丁目－篠原北町1丁目運行開始 5・2 市役所新庁舎完成し本局を生田区（現：中央区）加納町6丁目に移転 5・10 須磨水族館完成、営業開始 6・24 市内定期観光バス、乗合事業として免許 7・－ 芦山荘開設 9・4 市電石屋川運輸事務所・車庫完成、これに伴い市電布引運輸事務所・車庫を廃止	10・1 5,000円札発行 10・21 神戸市、シアトル市と姉妹都市提携 12・11 100円銀貨発行
昭和33年 (1958)	4・1 市バス、布引運輸事務所・車庫開設 4・24 市バス三宮操車場完成 5・11 市バス、療養所口（現：玉津病院口）－神戸市立玉津療養所（現：玉津病院）運行開始 11・1 三宮－上岩岡急行バス運行開始	1・31 米、人工衛星打ち上げに成功 2・1 淡河村・上淡河村、神戸市（兵庫区、現：北区）に編入 3・9 関門国道トンネル開通 4・1 売春防止法施行

年 号	事 項	内 外 事 情
	11・10 市バス、須磨駅前－下畑運行開始	5・17 テレビ契約100万台突破 10・2 神戸高速鉄道設立 11・1 ビジネス特急「こだま」運転開始 12・－ ダイエー三宮に進出 12・1 1万円札発行
昭和34年 (1959)	4・1 市電軌道敷内通行許可 市電女子車掌復活 4・5 市バス、鴨子ヶ原線（阪神御影－鴨子ヶ原）運行開始 5・1 市電和田変電所の無人化工事完了、湊町変電所の建替え、有馬道変電所の廃止も 6・24 空気バネ・冷房装置付きバス（観光用）が登場 7・1 六甲・摩耶回遊乗車券、六甲ケーブル・市バス連絡券発売開始 10・6 市バス明石操車場完成 11・30 市バス、山ろく線（三宮－五位ノ池）運行開始	2・8 黒部トンネル開通 9・26 伊勢湾台風で愛知・三重・岐阜の3県に空前の被害
昭和35年 (1960)	2・－ 照明付き市バス停留所標識を設置 4・－ Zパンダ式市電デビュー 7・23 市バス、舞子・多間線（舞子公園－ゴルフ場前）運行開始 8・8 三宮そごう前にバス停テント設置 8・20 市電大丸前軌道の移設完了 9・20 市バス松原運輸事務所（整備工場）改築 12・15 市バスワンマンカー（6両）運行開始	1・20 新日米安保条約行政協定調印 7・1 自治省発足（自治庁昇格） 9・10 カラーテレビ本放送を開始 12・8 市営競輪廃止
昭和36年 (1961)	1・6 市電特許休止・未成線（4期海岸線ほか）廃止許可 1・23 市バス舞子・大坪線（山陽舞子駅前－大坪）運行開始 4・8 市バス、車大道－白川運行開始 4・24 三宮駅前バスターミナル（新聞会館北側）新設 6・27 豪雨のため市電・市バスに被害 7・1 市電税関線の昼間・深夜運転を休止	3・－ 政府、物価抑制措置として電気・バス・私鉄料金の抑制を決定 4・12 ソ連、史上初の人間宇宙船ボストーク1号打ち上げ（乗員ガガーリン小佐） 7・2 神戸市、マルセイユ市と姉妹都市提携 8・13 東独政府、東西ベルリン境界封鎖、ベルリン危機高まる 9・16 第2室戸台風来襲 9・21 芦有道路開通

年 号	事 項	内 外 事 情
昭和37年 (1962)	5・1 市内定期観光バスのコースを変更(28.96km所要時間4時間) 市電千歳変電所を無人化し、湊町変電所から遠隔操作 7・1 市バス有馬線(三宮-有馬町)運行開始 7・15 市電料金を15円に改定、往復券を廃止	2・1 東京都の人口1,000万人突破 3・5 神戸高速鉄道起工式 3・20 北陸トンネル開通 5・1 阪神高速道路公団発足 5・3 国鉄三河島列車二重衝突、死者160人の大惨事に 10・22 米大統領「キューバ封鎖」を宣言 11・9 日中貿易覚書調印(LT貿易開始)
昭和38年 (1963)	5・10 市バス、阪神御影-六甲台運行開始 5・25 長田総合工場第1期工事(市電関係)完成 8・10 市バス舞子墓園線(山陽舞子駅前-舞子墓園前)運行開始 10・18 市バス鈴蘭台線(神戸駅-鈴蘭台)運行開始 11・4 市バス第2阪神国道線(税関前-阪神打出(芦屋市))運行開始 11・21 市バス第2阪神国道線を中突堤(ポートタワー下)まで延長 12・16 市電和田運輸事務所・車庫完成、これに伴い春日野運輸事務所、須磨運輸事務所東尻池出張所を廃止	1・- 池田首相「物価安定まで公共料金値上げせず」と言明 1・6 第2阪神国道(尼崎-神戸)開通 2・10 北九州市発足 3・31 芦有バス運行開始 6・16 ソ連、初の女性宇宙飛行士(テレシコワ)を乗せたポストーク6号を打ち上げ 10・- 神戸市相楽園会館オープン 11・20 神戸ポートタワー完成 11・22 ケネディ米大統領グラスで暗殺される
昭和39年 (1964)	1・14 大阪市交通局から市電中古車35両を購入 3・5 市バス松原運輸事務所にバス自動洗車機を設置 3・20 市バス松原運輸事務所玉津出張所・車庫完成、これに伴い明石操車場・車庫廃止 5・1 奥摩耶スカイランド開園 5・8 長田総合工場第2期工事(市バス関係)完成 7・20 市バス灘運輸事務所・車庫の改築工事完成 8・1 市内定期観光バスのコース変更、A、B、Cの3コースに 8・27 神戸市交通事業審議会を設置	1・16 埋立土砂運搬用の須磨ベルトコンベアー始動 1・17 政府、消費米米価・バス料金などの年内引き上げ停止を決定 1・22 六甲山人工スキー場オープン 6・- 地方公営企業制度調査会(自治大臣諮問機関)設置 9・5 名神高速道路全通 10・1 東海道新幹線営業開始 10・10 東京オリンピック開催(24日まで)
昭和40年 (1965)	1・4 市バス西舞子団地線(団地内循環、西舞子団地-山陽舞子駅前)運行開始 1・16 市バス料金を20円に改定(14年ぶり) 3・2 市電回数券裏面に広告採用 3・23 市電番町変電所の無人化工事完成 4・1 市バス須磨運輸事務所完成	1・24 チャーチル英首相死去 2・17 国鉄鷹取-西明石間複々線工事完成 3・18 新南極観測船「ふじ」進水

年 号	事 項	内 外 事 情
	8・8 神戸駅前バス発着場新設、これに伴い新開地操車場(三角公園) 廃止 11・20 市バス太山寺線(神戸駅南口-明石駅前) 運行開始	6・22 日韓基本条約調印 10・1 さんちかタウン、交通センタービルオープン 10・15 市立中央体育館オープン 10・21 朝永振一郎、ノーベル物理学賞受賞
昭和41年 (1966)	4・1 市バス玉津出張所、運輸事務所に 5・1 市電税関線(3期6号線) 廃止 7・27 高速鉄道建設調査のため「高速軌道等調査委員会」を設置 9・1 市電料金を20円に、市バス料金を1区25円、2区40円に改定 10・1 市バス丸山線を大日丘住宅前まで延長 10・17 市役所分庁舎(現:第2庁舎) 完成、本局を同庁舎に移転 12・20 市バス神明放射線(神戸駅南口-多聞) 運行開始	1・28 戦後初の赤字国債発行 2・4 全日空機東京湾に墜落、133人死亡 3・4 カナダ太平洋航空機羽田で着陸失敗、64人死亡 3・5 BOAC機富士山ろくに墜落、124人死亡 6・2 摩耶大橋開通 6・25 祝日法改正、「敬老の日」「体育の日」 7・5 地方公営企業法一部改正(管理者の地位強化ほか) 7・19 米衛星船ジェミニ10号打ち上げ、史上初の二重ドッキングに成功 8・8 中国文化大革命起こる
昭和42年 (1967)	1・10 市電六甲変電所無人化完成 4・1 市電・市バス料金箱制度を実施、これにより車内での乗車券販売を廃止 4・29 市バス、新長田-高尾台運行開始 5・15 市バス西舞子団地線(舞子駅前-西舞子団地) 延長 7・9 集中豪雨のため市電・市バスマヒ 8・1 阪急六甲操車場新装 9・5 神戸市交通事業審議会、市電廃止を答申 10・15 市バス六甲登山線、六甲最高峰-芦有宝殿橋ゲート間延長 10・21 市会、市電廃止を骨子とした「交通事業財政再建計画案」議決	2・10 初の建国記念日 3・25 六甲トンネル開通 5・1 須磨離宮公園開園 10・1 わが国の人口1億を越す、1億24万3,000人(総理府統計局調べ) 10・20 吉田茂元首相死去 10・24 三宮地下駐車場完成
昭和43年 (1968)	1・1 市電・市バス料金改定、市電25円、市バス1区30円、2区50円に 1・20 市電・市バス3か月定期券の発売を4半期ごとから毎月発売に改正 3・22 市バス魚崎運輸事務所を新設 4・1 厚生病院及び水族館を市長部局に移管 4・14 市電ワンマン運転実施 4・18 市電廃止に伴い代替バス路線を新設	4・7 神戸高速鉄道営業開始 5・16 東北・北海道マグニチュード7.8の大地震(十勝沖地震) 6・5 ロバート・ケネディ暗殺される 6・20 国鉄朝霧駅開駅 6・26 小笠原諸島返還、本土復帰 7・- 郵便番号制、交通反則通告制スタート

年 号	事 項	内 外 事 情
	<p>4・21 市電路線の一部を廃止 湊川神社－新開地－兵庫駅前（栄町・羽坂延長線）、 有馬道－平野（平野線）、湊川公園－新開地（湊 川線）、須磨駅前－衣掛町（須磨線）、三宮駅前－ 脇浜（東部国道線） 以上7km</p> <p>5・1 高速鉄道建設のため調査室を設置、これにより高速 軌道等調査委員会を廃止</p> <p>5・19 国鉄舞子駅前バスターミナル完成</p> <p>6・20 市バス明舞団地線（舞子駅前－朝霧駅前）運行開始</p> <p>6・24 神戸市交通事業審議会、高速鉄道網（海岸線、山手線、 西神線、東部線）を答申</p> <p>8・19 市バス、神戸療養所（現：神戸病院前）－北須磨団 地運行開始</p> <p>10・11 市電、営業時間を始終発共30分ずつ短縮（5時30分 ～23時30分に）</p> <p>11・1 市バス六甲トンネル線（三宮駅前－有馬町）唐櫃団 地線（三宮駅前－唐櫃団地）運行開始 奥摩耶山荘営業休止</p>	<p>8・20 ソ連・東欧軍、チェコへ軍事介 入</p> <p>9・1 メトロ神戸オープン</p> <p>10・9 ポートアイランド起工式</p> <p>10・17 川端康成、ノーベル文学賞受賞</p> <p>10・23 明治百年記念式典挙行</p> <p>12・10 東京府中で現金輸送車襲われ 3億円強奪される</p>
昭和44年 (1969)	<p>2・－ 市バスワンマン専用車（39両）を購入</p> <p>3・23 市電路線の一部を廃止 上筒井1丁目－石屋川（石屋川線） 東尻池2丁目－中之島（松原線） 加納町3丁目－上筒井1丁目（布引線） 以上7km</p> <p>4・23 市電石屋川運輸事務所を廃止し、市バス運輸事務所 に</p> <p>5・18 市バス京橋操車場を新設</p> <p>11・17 都市交通審議会（運輸大臣・諮問機関）、市内高速 鉄道網等を答申</p>	<p>3・31 大阪市電全廃</p> <p>5・26 東名高速道路全通</p> <p>6・12 わが国初の原子力船「むつ」進 水</p> <p>7・20 米「アポロ11号」、人類初の月 面着陸</p> <p>8・17 大学運営臨時措置法（大学立法） 施行</p> <p>8・23 西神戸有料道路開通</p> <p>10・20 貿易センタービル完成</p> <p>10・25 総合福祉センターが元神戸市交 通局舎跡に完成</p> <p>11・8 東部卸売市場オープン</p> <p>11・20 宮崎市政発足</p> <p>12・14 阪神国道電車、西灘－東神戸間 を廃止</p>
昭和45年 (1970)	<p>3・15 市電路線の一部を廃止 加納町3丁目－三宮阪神前（布引線） 加納町3丁目－五番町（山手・上沢線） 大倉山－湊川神社東門（楠公東門線） 本庄町－東尻池2（須磨線） 以上9.4km、これに伴い市電須磨運輸事務所を廃止</p>	<p>1・22 ジャンボ・ジェット旅客機就航</p> <p>2・23 阪神高速道路神戸－西宮線全通</p> <p>3・8 第2神明道路開通</p> <p>3・15 日本万国博覧会、千里丘陵で開 幕</p>

年 号	事 項	内 外 事 情
	3・28 市会、全線36kmにわたる「神戸市高速鉄道の建設及び経営に関する件」を議決 4・ 7 高速鉄道建設部発足、これにより調査室を廃止 5・18 地方鉄道事業免許（名谷－布引、13.6km）を申請 8・23 市バス東部路線の再編成を実施 9・10 市バス有野団地線（有馬口－有野団地）運行開始 10・15 最後の花電車を運行（18日まで） 11・ 1 市内定期観光バスのコースを一部変更 12・21 市バスに自動つり銭機を採用	3・31 八幡・富士両製鉄所の合併で新日本製鉄誕生 日航機「よど号」ハイジャック 4・ 1 国民宿舎「神戸摩耶ロッジ」オープン 4・10 神戸大橋、ポートターミナル完成 5・27 市民の花にあじさいを選定 6・22 日米安保条約自動延長 7・27 六甲有馬ロープウェー営業開始 9・10 東神戸フェリーセンター完成 12・18 公害対策基本法改正など公害関係14法案成立
昭和46年 (1971)	2・17 市バス須磨運輸事務所・車庫完成 3・13 市電路線を全廃、これに伴い和田運輸事務所を廃止 4・22 神戸市交通事業審議会、バスに関する開発者負担を答申 6・21 市バス、車大道－白川台運行開始 7・ 7 買物バス（鈴蘭台団地・鶴甲団地－元町商店街）を運転 8・16 市バス有野操車場を新設、これにより山田操車場を廃止 10・15 地方鉄道事業（名谷－布引、13.6km）免許	3・30 ビーナス・ブリッジ（諏訪山金星台）完成 4・21 神戸市道路公社発足 5・15 第1回神戸まつり開催 7・ 1 環境庁発足 7・30 全日空機と自衛隊機が岩手県上空で空中接触162人死亡、世界最大の航空事故 8・15 ニクソン米大統領、ドル防衛など新経済政策発表（ドル・ショック） 8・28 円対ドルレート変動相場制に移行 10・25 中国の国連代表権回復
昭和47年 (1972)	2・18 高速鉄道、西神線（名谷－新長田）第1次分割施行を申請 3・15 新幹線開通に伴い、市バス、新神戸駅－三宮駅運行開始 3・18 平家物語史跡めぐりバスを運転（9月30日まで毎週土曜日） 5・18 高速鉄道、西神線道路下敷設を申請 6・ 1 バス優先レーン（7路線8区間）指定 7・28 高速鉄道、西神線第2次分割施行を申請 8・ 1 市バス料金改定、普通区50円均一制に（48年3月31日までは1区40円、2区50円） 9・16 高速鉄道、西神線道路下敷路許可 9・18 高速鉄道、西神線道路下敷路工事施行を申請	2・ 3 冬期オリンピック札幌大会開会 3・15 山陽新幹線（新大阪－岡山）開通 5・15 沖縄返還、本土復帰 6・11 田中角栄通産相「日本列島改造論」発表 7・31 神戸市「人間環境都市」宣言 9・29 日中国交樹立 11・ 2 西神ニュータウン起工 12・－ 六甲アイランド造成着工

年 号	事 項	内 外 事 情
	9・21 神戸市交通事業審議会、高速鉄道に関する開発者負担を答申 9・26 高速鉄道、名谷－新長田間都市計画決定 10・20 高速鉄道建設部に建設事務所を設置 11・ 7 高速鉄道、西神線第1次分割施行認可 11・10 高速鉄道、西神線道路下敷設工事施行認可 11・25 高速鉄道起工式（名谷－新長田、5.8km） 市バスに善意の席「オレンジ・シート」を設置 12・ 4 市バス路線再編成（市電代行路線の統合・整理）、あわせて区民バスを運行	
昭和48年 (1973)	1・22 市バス松原運輸事務所和田出張所開所 2・25 市バス乗降方式を後乗り前降りに変更 3・23 低床バスを採用 4・ 1 市バスこども病院前－高倉台運行開始 4・ 2 バス専用レーン（1.65km）を設置、県下初 7・26 高速鉄道、西神線第2次分割施行認可 8・ 1 「地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」施行 8・17 市バス高倉操車場を新設 9・15 市バス敬老優待乗車証を発行	6・24 神戸市、中国・天津市と友好都市提携 7・25 資源エネルギー庁発足、資源問題一元化 8・ 1 北区発足 9・16 神戸文化ホールオープン 10・ 1 神戸銀行、太陽銀行と合併、太陽神戸銀行発足 10・ 6 第4次中東戦争勃発 10・17 OPEC石油相会議で石油生産削減決定 10・20 サウジアラビアなど中東6か国イスラエル支援国に石油輸出停止を決定 10・23 江崎玲於奈、ノーベル物理学賞受賞 11・－ 各地で洗剤・紙などの買いだめ殺到 11・16 政府、石油緊急対策要綱決定 12・22 政府、石油緊急事態告示
昭和49年 (1974)	2・23 奥摩耶ロープウェイ、ゴンドラ新造 3・ 6 市会、交通事業再建計画の件（新再建）議決 3・12 自治大臣、新再建計画を承認、新再建スタート 3・31 市バス松原運輸事務所・車庫を改築 8・24 市バス新多間線（国鉄舞子駅前－舞子高校前）運行開始 10・ 2 神戸駅前バスターミナル完成	3・17 阪神国道電車、西灘－上甲子園間を廃止 5・ 1 建設省、全国土地価格公示、地価上昇率年32.4%で史上最高 5・31 「神戸市民のくらしをまもる条例」制定 6・18 神戸市、ソ連リガ市と姉妹都市提携 6・26 国土庁発足 10・ 1 「サンこうべ」オープン

年 号	事 項	内 外 事 情
		11・18 フォード米大統領来日 11・25 田中首相、総理総辞任を表明
昭和50年 (1975)	2・15 高速鉄道、西神線落合トンネル貫通 4・1 営業部を自動車部、高速鉄道建設部を高速鉄道部と改称 市バスひよどり台線（神戸駅前－ひよどり台）運行開始 市バス北須磨団地－名谷運行開始 市バス相談所を設置 5・15 神戸まつりに花バス5両を運転（18日まで） 5・24 高速鉄道、西神線横尾トンネル貫通 6・1 市バスに大型方向幕を取付け 6・28 高速鉄道、西神線板宿シールド到達 9・29 市電時代の名残り、電気時計撤去 10・1 市バス料金（普通区）を90円に改定（51年3月31日までは暫定で70円）	2・12 地方財政20年ぶりの危機、赤字4都府県、寸前7府県 3・10 山陽新幹線（岡山－博多）開通 4・30 南ベトナム・サイゴン政権無条件降伏、インドシナ戦争に終止符 7・19 沖縄国際海洋博開幕 7・26 センタープラザオープン
昭和51年 (1976)	2・1 市バス料金自動精算システムを導入 2・28 市バス垂水運輸事務所を新設、これにより玉津運輸事務所を玉津操車場と改称 4・8 高速鉄道、西神線レール締結 5・1 市バス岩岡線（大久保－上岩岡）運行開始 5・16 市バス新神戸トンネル線（三宮駅前－箕谷駅）運行開始 8・1 かもめバス運行開始 8・3 高速鉄道、名谷業務ビル・総合事務所開所 8・6 高速鉄道、西神線全線試運転開始 10・6 市会、「バス事案再建に関する特別委員会」設置 12・21 高速鉄道、山手線（新長田－布引）第1次分割施行申請 12・23 高速鉄道、山手線道路下敷設申請	1・30 摩耶山天上寺炎上 4・1 「自動車公害防止条例」制定 4・17 須磨海づり公園オープン 5・15 新神戸トンネル開通 7・4 米国200回独立記念日、建国200年祭 7・27 東京地検、田中前首相を逮捕 10・26 国鉄六甲道高架完成
昭和52年 (1977)	2・18 高速鉄道、開業保安監査終わる 3・3 高速鉄道、運輸開始認可 3・12 高速鉄道、4駅の開駅式に引続き名谷駅で開業式典を挙行 3・13 高速鉄道西神線（市営地下鉄）名谷－新長田、5.7km営業開始 3・15 高速鉄道、新長田－布引都市計画決定 6・8 高速鉄道、山手線第2次分割工事施行申請 6・13 高速鉄道、山手線道路下敷設許可 6・16 高速鉄道、山手線道路下敷設工事施行申請	3・1 米ソ両国、200カイリ漁業専管水域実施 5・2 海洋2法案（200カイリ漁業水域法、領海法）成立 6・17 神戸市ロンドン事務所開設 7・5 神戸新交通株式会社発足 11・4 人口の地方定住を基本目的とする第3次全国総合開発計画（3全総）スタート

年 号	事 項	内 外 事 情
	7・1 市バス路線再編成、64系統を54系統に統廃合 奥摩耶ロープウェーを都市整備公社に移管 8・3 高速鉄道、山手線第1次分割施行認可 9・16 高速鉄道、山手線道路下敷設工事施行認可 10・10 新長田地下鉄ビルオープン 12・17 風見鶏バスを運行（53年6月30日まで）	
昭和53年 (1978)	2・13 高速鉄道山手線工事安全祈願祭を挙行 3・13 市バス三宮操車場を新設、これにより三宮・雲井両 操車場を廃止 4・3 路線バスに冷房車を導入 4・14 本局を市役所第3庁舎に移転 6・1 市バス料金（普通区）を110円（11月30日）に改定、 あわせて昼間割引定期券（グリーン・カード）も発 行 高速鉄道車両工場完成 7・15 地下鉄1000形車両にローレル賞 8・26 市バス新・魚崎事務所完成 11・1 市内定期観光バスコース変更、異人館・ポートアイ ランドめぐりも、またガイドのユニホームもニュー モードに	1・14 伊豆大島近海地震（M7）発生 4・27 六甲道駅前広場完成 5・20 成田新国際空港開港 5・26 新交通ポートアイランド線着工 6・1 日影条例施行 6・23 神戸天津友好都市提携5周年 7・25 英国で試験管ペビー誕生 7・27 文化ホール入場300万人突破 9・30 京都市電全廃 10・3 都市景観条例制定 10・10 王子総合スポーツセンターオー プン
昭和54年 (1979)	3・1 徳島市交通局と観光業務提携 6・1 共助組合「須磨浦荘」オープン、これにより「和楽 山荘」を廃止 8・1 高速鉄道部第2建設事務所を設置 8・4 北神急行と相互乗入れ調印 11・9 交通事業審議会「神戸市高速鉄道事業の安定化方策」 を答申	1・1 米中国交樹立 1・13 国公立大学、初の共通1次入試 実施 1・23 神戸ポートアイランド博覧会協 会発足 4・28 須磨離宮植物園オープン 5・3 ポートアイランド球技場完成 5・4 英国サッチャー女史、初の女性 首相に就任 6・21 市政90周年記念式典挙行 6・28 東京で先進国首脳会議開催 9・28 須磨ニュータウン駅前広場と名 谷センタービル完成 10・16 市議会、委員会傍聴制度を実施
昭和55年 (1980)	2・26 第2建設事務所を加納町2丁目へ移転 3・26 市バス石屋川事務所・車庫建替え工事完成 3・29 市バスポートアイランド線（三宮駅前－ポートアイ ランド）運行開始（56年2月4日まで） 4・5 地下鉄料金改定、1区100円・2区120円に、あわせ てバス・地下鉄連絡定期券を新設	2・4 六甲アイランド使用開始 3・15 須磨パティオオープン 4・1 広島市政令指定都市に 4・24 勤労会館・青少年会館・三宮図 書館オープン 8・1 「神戸国際交流協会」発足

年 号	事 項	内 外 事 情
	5・1 市バス舞子高校前一学が丘運行開始 5・21 2階バス運行開始（市内観光） 7・10 「ポートアイランド博覧会バス輸送対策本部」設置 8・14 交通事業審議会「神戸市バス事業の当面の財政運営のあり方」について答申 9・16 市バス創業50周年 11・26 地下鉄車両8両（2編成）増強 12・13 高速鉄道西神線延伸（名谷－西神ニュータウン9.3km）を申請	8・16 静岡駅前地下街でガス爆発事故発生 8・26 中国・天津港と友好港提携 10・11 新・中央図書館オープン 12・1 葺合・生田両区の合区で中央区発足
昭和56年 (1981)	2・1 市バス料金を140円に改定（57年1月までは暫定で130円）、あわせて全線定期券（あじさいカード）、昼間割引回数券（グリーン回数券）も新設 3・20 ポートピア'81ピストンバス（新神戸・三宮－博覧会ゲート）運行開始 市バス300系統（兵庫昼間バス）廃止 4・1 市バス400系統（灘昼間バス）廃止 4・5 地下鉄2編成8両の新鋭車両を導入 4・27 中央市民病院直通バス運行開始（9月14日まで） 9・15 ポートピア'81閉幕、ピストンバス200万人輸送を記録し運行を終える 11・20 市バス76系統「神の谷線」（名谷駅－神の谷－名谷駅）運行を開始 12・1 「神戸市交通局六十年史」を発刊 12・12 市バス15系統「桃山台線」（名谷駅－桃山台）運行を開始 市バス近郊区の料金改定（民営同調）を実施	1・20 米国大統領にレーガン就任 2・4 ポートアイランド完成 2・5 新交通ポートアイランド線営業開始 2・23 ローマ法王パウロ2世来日、広島で平和アピール 3・3 国鉄赤字ローカル線77路線廃止の政令決定 3・14 新中央市民病院オープン 3・20 ポートピア'81開幕（9月15日まで） 7・26 福岡市の地下鉄1号線（室見－天神間）開業 10・16 北炭夕張新鉱でガス事故 10・19 京大・福井謙一教授、ノーベル化学賞受賞 11・28 '85ユニバーシアード神戸大会の開催決定
昭和57年 (1982)	1・8 市バス料金（普通区）を140円に本改定 1・14 地下鉄西神線・山手線貫通 1・17 三宮駅前バスターミナル完成 2・17 地下鉄西神延伸線事業免許 4・1 市バス21系統西神ニュータウン線（名谷駅－西神住宅団地）運行を開始 4・15 さんちかインフォメーションギャラリーで「地下鉄5周年」開催 6・2 交通事業審議会「地下鉄財政のあり方」を答申 10・1 地下鉄料金改定（大人1区120円・2区150円）、回数券制度を新設 市バス12・13・14系統、明石市バス料金改定に同調改定	1・18 ポートライナー無人化営業 2・9 日航機、羽田沖に墜落 4・2 アルゼンチン、英国フォークランド諸島占領 4・21 ユニバーシアード組織委員会発足 プラネタリウム館オープン 5・1 「新空港計画神戸試案」発表 6・4 旧中央市民病院跡地利用きまる 6・7 神戸市コンベンション推進本部設置 6・14 1人あたり公園面積大都市でトップに 6・23 東北新幹線（大宮－盛岡間）開業

年 号	事 項	内 外 事 情
	10・3 六甲登山バス500万人突破 12・1 市バスボディペインティング実施 12・8 地下鉄山手線車両入線	7・1 都市景観形成基本計画策定 8・1 西区発足 9・2 国鉄のリニアモーターカー、日向市の実験で世界初の有人浮上走行 9・22 山陽電鉄（西代－東須磨）地下化事業始まる 11・3 市立博物館オープン 11・15 上越新幹線（大宮－新潟間）開業
昭和58年 (1983)	1・21 地下鉄西神延伸線起工式 2・1 山陽バス料金改定に伴い市バス同調改定（51・52・53・54・55・15系統） 3・1 地下鉄5両編成 4・28 高速鉄道部第1建設事務所を名谷に移転 5・30 バスロケーションシステムがスタート 6・17 地下鉄山手線部分開通（新長田－大倉山） 7・19 観光バスナイトツアー運行開始 8・31 地下鉄乗車人員1億人突破 10・1 交通モニター発足 10・31 交通事業審議会「市バスの当面の財政運営のあり方」について答申 12・1 市バス近郊区料金同調改定 12・3 落合運輸事務所開所 12・4 灘運輸事務所、高倉操車場閉所 12・5 市バス77・78系統（落合循環線）運行開始、市バス75系統（須磨一の谷－高倉台）を地下鉄妙法寺駅まで路線延長 12・20 地下鉄禁煙タイムがスタート	2・14 新・こうべの市民福祉計画まとまる 3・1 新神戸駅前土地区画整理事業が完成 3・13 東北大学で日本初の体外受精妊娠成功 4・15 東京デイズニーランド開園 5・13 サラ金規制2法公布 5・24 グリーンコウベ作戦の植樹1,000万本達成 5・26 六甲北有料道路開通 日本海中部地震（秋田沖）大津波で99人死亡 6・24 神戸・天津友好都市提携10周年 8・8 港湾幹線道路（六甲アイランド－高羽大橋）開通 8・13 金融機関で初めて第2土曜日休日制を一斉実施 9・1 自転車条例施行 大韓航空機、サハリン上空で撃墜される 10・22 北区制10周年
昭和59年 (1984)	2・15 地下鉄大倉山－布引間貫通 2・18 市内定期観光バス乗客60万人突破 3・30 神戸交通振興株式会社発足 4・25 市バス定期券をデパートで発売 4・28 市バス料金（普通区）を160円に改定（11月30日まで150円）、あわせて学期定期券、持参人式全線定期券、1日・2日乗車券を新設	1・18 福岡三井三池有明鉱で抗内火災発生 4・29 青少年科学館オープン 5・1 神戸市の人口140万人に 5・26 森林展示館オープン 7・24 神戸ウォーターの発売始まる 8・10 日本専売公社が民営化 9・1 平磯海づり公園オープン

年 号	事 項	内 外 事 情
	8・27 交通事業審議会「市バス路線の再編成の考え方」について答申 11・6 山手線レール締結式 11・10 第2期交通モニター発足 12・1 市バス料金（普通区）本改定 12・18 地下鉄西神延伸線名谷－学園都市間で試験入線を開始	10・4 神戸総合運動公園陸上競技場完成 10・5 神戸ポートアイランドホール完成 10・28 農業公園オープン、神戸ワイン発売 11・2 山麓バイパス開通
昭和60年 (1985)	1・28 交通事業審議会「高速鉄道事業の当面する諸課題の対応策」について答申 2・1 地下鉄山手線試験入線を開始 3・1 市バス12・13・14系統同調改定 4・1 市バス66系統（三宮－ひよどり台）運行開始 4・8 市バス13系統を若宮団地まで延長 5・20 地下鉄シンボルマーク決定 6・18 地下鉄学園都市－名谷間3.3km、大倉山－新神戸間3.5kmの延伸開業 地下鉄料金改定（1区140円、2区170円）、地下鉄新神戸－三宮－学園都市駅間開通に伴い、市バス路線再編成を実施（6・7・9・10・11・14・18・20・21・53・54・57・71・86） 忘れ物取扱所と観光案内所を三宮駅に移転 学園都市駅ビルオープン 9・7 Uライン三宮ビルオープン 12・1 市バス近郊区料金を同調改定 12・12 地下鉄西神延伸線表山トンネル貫通式	1・21 六甲アイランドコンテナパース供用開始 3・14 東北・上越新幹線上野－大宮間開業 3・16 科学万博つくば博'85が開幕 4・1 日本電信電話株式会社（NTT）、日本たばこ産業株式会社が発足 4・4 国際捕鯨委員会の商業捕鯨禁止決定に日本政府が同意、1988年3月までの撤退が正式に決定した 5・17 男女雇用機会均等法が可決（1986年4月1日施行） 6・8 本州四国連絡橋の大鳴門橋開通 6・11 市民皆水道を達成 7・1 キャプテンシステムによる情報提供の開始 7・16 プリスベーン市と姉妹都市提携 7・21 コウベグリーンエキスポ'85開幕 8・12 日航機が群馬県上野村山中に墜落 8・17 神戸国際青年会議を開催 8・24 ユニバーシアード神戸大会開催 9・18 「国際スポーツ都市」を宣言 9・25 インナー工業団地竣工 10・27 宮崎市長5選 11・28 新交通六甲アイランド線の免許を申請
昭和61年 (1986)	4・1 市バス78系統の一部路線変更 4・8 市バス22系統（学園都市駅－西神住宅団地）新設 5・31 地下鉄三宮・名谷両駅でBGM放送開始 6・2 市バス15系統、青山台まで路線延長	2・1 第3次神戸市総合基本計画を策定 第3次神戸市生活環境基準を策定 2・21 新・こうべの市民福祉計画第4次3か年計画を策定

年 号	事 項	内 外 事 情
	6・25 市バス・地下鉄コンピューターガイド設置 市バス西神操車場地鎮祭 6・30 神戸市交通局本局、仮事務所（中央区役所8～9階）へ移転 10・1 地下鉄学園都市－西神中央間のレール締結式を挙 12・4 学園都市－西神中央間で試験入線	3・28 学園都市キャンパススクエアオープン 4・1 神戸市外国語大学、新学舎（学園都市）へ移転、開学 4・24 神戸市電子計算機処理に係る個人情報保護に関する条例施行 4・26 ソ連ウクライナ共和国のチェルノブイリ原発爆発事故 5・2 東京サミット開催 9・1 フェスティック神戸開催決まる 9・3 新交通六甲アイランド線着工 9・26 神戸在宅ケア研究所発足 10・1 しあわせの村福祉施設の起工式 12・1 公文書公開制度スタート
昭和62年 (1987)	1・8 山陽バス料金改定に伴う市バス同調改定（15・51～55系統） 3・1 明石市バス料金改定に伴う市バス同調改定（12・13系統） 3・16 市バス西神操車場を開場 3・18 地下鉄全線開通、あわせて各種の記念イベントを実施 市営地下鉄全駅でBGM放送開始 地下鉄西神中央駅開業に伴い、西区内の市バス路線再編成を実施（12・13・14・21・22・23・24・27・57） 4・8 市バス14系統、一部「吹上地区」へ運行開始 4・29 市バス急1・18系統、メリケンパークまで路線延長 5・18 市バス64系統「神戸北町」まで延長運転開始 5・23 都市新バス10系統「かもめライン」を本格運行 7・16 須磨海浜水族園のオープンに伴い、市バス臨85系統を新設運行 9・1 市バス14系統「北別府地区」新線運行 9・5 第3期交通モニター発足 9・28 市バス100系統を新設 北神急行レール締結式 10・19 市バス2系統、元町まで路線延長 11・21 市バス22・23・27系統、西神ニュータウン内で路線延長 12・1 民営バス料金改定に伴う市バス近郊区同調改定 12・7 「KOBET七福神めぐり」市内観光バス運行開始 12・22 交通事業審議会「市バス事業の財政再建終了後の財政運営のあり方（中間答申）」について答申	1・17 市内でエイズ患者発生、市役所内にエイズ対策本部を設置 1・23 新市庁舎の建設着工 3・5 各区の花きまる 3・21 動物科学資料館オープン 3・23 中央卸売市場本場の改築完了 4・1 国鉄分割民営化発足 4・29 神戸開港120年祭開催、あわせてメリケンパーク、海洋博物館オープン 都心周遊観光バス（ループバス）を運行（～5／5・7／19～8／9） 7・1 自転車駐輪場の有料化実施 7・11 ポートライナー乗客1億人達成 7・15 須磨海浜水族園、新装オープン 7・17 仙台市の地下鉄南北線開業 7・19 神戸チーズ館オープン 11・20 総合児童センター「こべっころ」オープン 12・16 第2新神戸トンネル貫通 12・18 神戸ヘリポート供用開始

年 号	事 項	内 外 事 情
昭和63年 (1988)	1・20 西神工業団地操業企業の拡大に伴い市バス12・23系統路線の一部を変更及び新設	1・5 土地取引の監視区域指定スタート
	3・10 地下鉄専用プリペイドカード「Uラインカード」発売開始	3・6 「グリーンスタジアム神戸」完成
	3・15 市バス60系統（六甲アイランド-JR住吉駅前）暫定輸送開始	3・13 世界最長の青函トンネル開通、津軽海峡線開業
	3・21 市内定期観光バス、6コースに増便	3・15 六甲アイランドで入居始まる
	4・2 北神急行電鉄「谷上-新神戸」間開通に伴い、相互直通運転を開始	4・2 北神急行開業
	市バス62系統（谷上-神戸北町）新設	4・10 瀬戸大橋の営業開始（9.4km）、JR四国の本四備讃線茶屋町-宇津田間開業
	4・8 市バス79系統（東白川台-名谷駅）、臨5系統（妙法寺駅-若草町）の運行開始 これに伴い、市バス71系統（妙法寺駅-白川台）を廃止	4・18 2001年神戸観光基本計画まとまる
	7・1 市バス65・66系統をしあわせの村まで路線延長	4・26 山手幹線が全線開通
	10・12 市営地下鉄料金改定を実施（1区20円アップ、6か月定期券の新設） 市バス料金（普通区）を180円に改定（平成元年10月1日まで170円）	7・31 63全国高校総体開催（～8/20）
	12・5 市バス101系統（駒ヶ林公園-大日丘住宅前）を運行開始	11・16 第2神戸トンネル開通
	平成元年 (1989)	1・25 バスレーン監視員制度がスタート
2・1 市バス21系統をハイテックパークまで路線延長		4・1 市制100周年記念式典開催
4・1 市バス近郊区料金改定 市バス16・17・36系統をJR六甲道北側駅前広場へ乗入れ		4・23 しあわせの村開村
4・8 市バス22・23・27系統を西体育館まで路線延長		6・19 神戸市文書館オープン
4・20 市バス120系統（名谷駅前-しあわせの村）の運行開始		7・21 JR西日本が大阪-札幌ノンストップ、トワイライト・エクスプレス運行
4・29 ボンネットバス「こべっこ号」が17年ぶりに復活		9・9 神戸市役所新庁舎開庁
5・3 市バス明石市競合均一区間料金改定		9・15 フェスビック神戸大会開催（～9/20）
7・1 市営地下鉄各駅ラッチ内終日禁煙（地上駅のみ喫煙コーナー設置）		9・27 横浜ベイブリッジ開通
9・1 市バス74系統を多井畑厄神-柏台まで路線延長 市バス72系統を終日時計廻り、一方循環を午前のみ逆時計廻りに運行方法を変更 市バス無担当車制を実施		11・11 東ドイツでベルリンの壁撤去
9・4 市営地下鉄三宮駅構内に「お客さまサービスコーナー」開設		11・16 神戸ファッションフェスティバルを開催（～11/26）
10・1 市バス普通区・明石市競合均一区間料金改定		11・20 笹山市政発足
11・6 市営地下鉄の車両組成を6両に変更		12・2 米ソ首脳会談が開幕、米ソ冷戦時代の閉幕を宣言

年 号	事 項	内 外 事 情
	12・1 市バス近郊区料金改定 市バス56系統（学園都市駅－学園緑が丘）の運行開始	
平成2年 (1990)	2・20 市バス60系統（JR住吉駅－六甲アイランド）の暫定輸送終了 3・1 バスダイヤ作成支援システム導入 4・7 シティー・ループバス運行開始 4・8 市バス24系統を工業団地回りに路線変更 4・10 市バス61系統のワンマン化実施（市バス路線バスワンマン化100%を達成） 5・2 西区ハイテクパーク内に新車両工場開所 5・12 長田車両工場閉鎖 7・1 市バス28系統（西神中央駅－西体育館）の運行開始 9・6 市バス60周年記念イベント「神戸バス博」開催（11日まで） 9・16 市バス創業60周年 10・16 市バス13系統を若宮団地へ乗入れ 11・1 市バス75系統に須磨区役所回りの路線を新設 11・20 市バス50系統（朝霧駅－学園都市駅）の運行開始 12・1 市バス舞子線料金改定	2・21 六甲ライナー開業 3・15 ソ連初代大統領にゴルパチョフ 4・16 六甲北有料道路が全線開通 6・4 区役所の印鑑登録、証明事務オンライン化がスタート 8・9 神戸市住宅基本計画策定 10・1 神戸市観光情報ネットワークシステム稼働 10・3 東西ドイツが統一される 12・1 NTTの104番電話番号案内、30円の有料に
平成3年 (1991)	7・22 市バス2系統をJR六甲道駅前まで路線延長 10・25 太陽電池式バス停留所標識柱を地下鉄三宮駅前に2基試験設置 12・1 市バス67系統（岡場駅－藤原台南町）、68系統（岡場駅－北神星和台）の運行開始 市バス近郊区料金改定 12・20 低公害、省エネルギーハイブリッドバス（ディーゼル電気式ハイブリッドバス）の運行開始	2・18 都市環境基準とその実施計画を策定 3・9 東京新都庁舎落成式 4・1 牛肉・オレンジ輸入自由化 5・8 育児休業法成立 5・14 信楽高原鉄道で正面衝突事故、死者42人 6・4 雲仙・普賢岳で火砕流発生、死者42人 9・1 第2布引トンネルが開通 9・12 埋蔵文化財センターがオープン 10・1 六甲アイランドに神戸ファッションマートがオープン 12・2 民間駐車場整備助成制度を創設
平成4年 (1992)	3・1 市バス32系統（六甲道駅前－御影山手）を中型バスにより運行開始 3・30 市バス120系統にリフト付バス3両導入 4・1 市バス普通区料金200円に改定 市営地下鉄の料金改定実施（1区20円アップ、消費税を含む）（併算区間割引開始）	5・12 職員採用試験（大学卒）に国籍を問わない試験区分を新設 6・15 PKO協力法成立 7・1 山形新幹線開業 8・1 東京山手線全駅で終日禁煙

年 号	事 項	内 外 事 情
	4・26 市バス9系統（吉田町1－湊川公園－吉田町1）の運行開始、市バス100系統（磯上公園前－吉田町1）を廃止 12・19 市営地下鉄に土曜ダイヤを導入	9・2 神戸空港を活用した神戸都市圏整備方策調査報告書まとまる 9・7 救急救命士養成所を開設 10・1 神戸市地域サービス情報システム（あじさいネット）が稼働 11・3 小磯記念美術館がオープン 11・17 第2布引トンネルが供用開始 11・21 完全土曜閉庁を実施 12・24 大阪湾臨海地域開発整備法公布
平成5年 (1993)	1・23 市バス土曜ダイヤ実施 2・7 市バス12系統を西神墓園まで延長 3・1 市バス明石市競合均一区間料金改定 3・17 市バス中央営業所開所 3・20 市営地下鉄西神南駅営業開始、県庁前駅に駅名変更 市バス60系統（岡場駅－東有野台）の運行開始 市バス21系統（西神南駅前－ハイテクパーク－友清）の運行開始 市バス20系統（西神南駅前－ハイテクパーク）の運行開始 3・26 市バス14系統（明石駅前－吹上）を廃止 4・1 シティー・ループバスをハーバーランド方面に延伸「西神操車場」を「西神営業所」に変更 市営地下鉄ストアードフェアカードの発売開始 4・8 市バス58系統（朝霧駅前－伊川谷駅前）の運行開始 4・20 市バス69系統（岡場駅－フルーツフラワーパーク）の運行開始 4・26 市営地下鉄海岸線新長田－三宮間7.9kmの地方鉄道事業免許おりる 7・9 市営地下鉄の快速電車運行開始 9・6 市バス150系統（神戸駅前－しあわせの村－西鈴蘭台駅）の運行開始 9・13 市バス西神ニュータウン内（21・22・23・24・27・28系統）路線再編成 12・1 市バス近郊区料金改定	1・20 米国ビル・クリントンが第42代大統領に就任 4・1 アーバンリゾートフェア神戸'93開幕 5・15 サッカーJリーグ誕生 7・12 北海道南西沖地震、奥尻島青苗壊滅
平成6年 (1994)	1・23 楽しいバス（赤色のバス）運行（6・18系統） 4・19 地下鉄海岸線起工式 4・25 公共輸送機関優先システム導入 8・1 市バス20系統（西神中央駅－秋葉台、桜が丘－押部谷〔栄〕）の運行開始（三社共同運行） 9・1 市バス17系統（貿易センター前－六甲道駅前）を廃止	3・28 神戸市行財政改善推進本部設置 4・2 阪神高速湾岸線全線開通 5・6 ドーバー海峡の地下トンネル、ユーロトンネルが開通 5・10 神戸市違法駐車防止条例施行 9・4 関西国際空港が開港

年 号	事 項	内 外 事 情
平成7年 (1995)	1・17 阪神・淡路大震災	1・17 神戸を中心に阪神・淡路大震災が発生(マグニチュード7.2)
	1・18 市営地下鉄西神中央-板宿間運行再開	神戸市災害対策本部設置
	2・ 1 市バス200系統(西神中央駅-平野-西体育館)の運行開始	政府・非常災害対策本部設置
	2・16 市営地下鉄全線運行再開(新長田・上沢・三宮駅通過)	1・23 JR三宮駅から鉄道代替バスタータート
	3・ 3 市バス80系統に中型バス導入	1・26 神戸市の災害復興本部発足
	3・31 市営地下鉄全駅営業再開	1・31 天皇・皇后両陛下、神戸市に行幸啓
	4・10 仮設住宅対応として、市バス臨24系統(糀台南・狩場台南回り)の路線新設	2・ 1 三宮に震災後初めて電車乗入れ(阪神電車)
	6・ 1 超低公害・天然ガスバス運行開始	4・ 8 東海道・山陽新幹線が全線復旧
	6・22 震災により運休していた市バス全路線が運行復旧	5・18 天気予報が自由化され、局地予報に限り民間にも解禁
	7・ 5 市バス90系統(石屋川車庫-中突堤)の運行開始	6・12 阪急電鉄全線開通
	7・20 震災により運休していたシティー・ループバスの運行再開	6・18 山陽電鉄全線開通
	8・10 市バス68系統を神鉄道場駅まで路線延長	6・22 神戸電鉄全線開通
	9・ 1 市バス158系統(箕谷駅前-しあわせの村)の運行開始	6・26 阪神電鉄全線開通
	9・11 市バス62系統(谷上駅前-神戸北町)を廃止 仮設住宅対応として、市バス直行66系統(三宮駅前-しあわせの村)の運行開始(観光バス使用)	7・31 ポートライナー全線開通
	10・ 1 市バス舞子線料金改定	8・13 神戸高速鉄道全線開通(大開駅通過)
		8・23 六甲ライナー全線開通 被災地の鉄道網がすべて復旧
	12・15 「神戸ルミナリエ」初開催	
	12・26 神戸市行財政改善緊急3ヵ年計画策定	
平成8年 (1996)	3・18 市バス石屋川線に無線方式によるバスロケーションシステムの運用開始	1・20 初のパレスチナ自治選挙
	4・ 1 市バス舞子線料金改定	2・ 9 神戸ファッション産業復興支援センター開設
	5・ 1 仮設住宅対応として、市バス臨65系統(ひよどり台-ひよどり台住宅南口)の運行開始	3・17 WHO神戸センター開所式
	12・ 1 市バス68系統を西山小学校前-北神星和台まで路線延長	3・20 中突堤旅客ターミナルの供用開始
		5・15 震災後初の神戸市民全世帯アンケート実施(～6/10)
	6・ 1 災害時における相互応援協定の締結(神戸市に隣接する6市2町)	
	8・24 ハーバーハイウェイ全線開通	
	9・24 包括的核実験禁止条約(CTBT)の署名式が国連本部で行われる。	
	9・30 阪神高速道路3号神戸線の全線開通	

年 号	事 項	内 外 事 情
平成9年 (1997)	1・8 市バス近郊区料金改定 4・1 市バス・地下鉄共通カード運用開始 4・28 市バス11系統を前池町－板宿まで路線延長 5・23 ダイヤ改正（最終列車発車時刻延長） 9・22 市バス18系統（メリケンパーク－摩耶ケーブル下）を阪神前－摩耶ケーブル下－JR六甲道駅に変更、これに伴い2系統の阪急六甲－JR六甲道駅間を廃止	1・2 ロシア船籍のタンカー「ナホトカ」沈没、大量の重油流出 1・28 兵庫県警本部新庁舎落成式 3・30 国内最大の三井三池鉱山が閉山 3・31 13大都市災害時相互応援に関する協定の締結 4・1 インターネット版「市長への手紙」開始 消費税率が3%から5%にアップ 4・25 神戸ファッション美術館オープン 5・20 国際港湾都市「神戸サミット」「神戸宣言」発表 6・1 「ポイ捨て禁止条例」施行 7・18 神戸交通センタービル全館オープン 10・1 北陸新幹線開業 12・9 介護保険法が成立
平成10年 (1998)	1・30 神戸市域におけるバス路線網検討会設置（神戸電鉄、神姫バス、阪急バス、神戸市交通局、震災復興本部総括局） 1・31 市バス4・101系統の長田5－長田8間を路線変更 2・1 市バスのアイドリングストップ運動開始 3・28 市バス90系統を中突堤中央ターミナルまで路線延長 3・30 市バス17系統（駒ヶ林公園－しあわせの村）の運行開始 市バス101系統（駒ヶ林公園－大日丘住宅前）及び臨65系統（ひよどり台－ひよどり台南口）を廃止 5・－ 市バスにアイドリング・ストップ&スタートシステム装着車導入 6・1 市バス11系統に平野回りの路線新設 10・1 市バス臨系統としてJR六甲道－HAT神戸・灘の浜間の運行開始 10・12 市バス初のノンステップバス導入 10・28 市バス121系統（学園都市駅－西部障害者センター）の運行開始 11・1 市バス41系統の磯上公園前－湊川公園西口間を廃止 12・24 市バス51系統を学園都市駅まで路線延長	1・17 「神戸市民の安全の推進に関する条例」施行 1・30 低公害車レンタル会社「神戸エコカー」設立 2・2 郵便番号が7ケタに移行 2・7 第18回冬季オリンピック長野大会開幕 3・27 中突堤中央ターミナル完成 3・28 HAT神戸まちびらき 4・1 日本版「ビッグバン（金融制度改革）の先陣切り、改正外国為替管理法施行 4・5 明石海峡大橋開通 世界最長（3,911m）のつり橋・明石海峡大橋が開通 7・11 「北野工房のまち」及び「神戸・北野観光バス駐車場」のオープン 9・1 こうべ防災ネット運用開始

年 号	事 項	内 外 事 情
平成11年 (1999)	4・1 貸切観光バス事業を廃止	4・14 JR東海と鉄道総合技術研究所
	4・26 仮設住宅対応の市バス直行66系統を廃止	のリニアモーターカーが時速
	4・30 神戸市交通事業経営健全化計画を策定	552kmの世界記録を達成
	6・28 市バス12系統の久保駅前－明石駅前間を廃止	4・28 神戸ブランドプラザオープン
	7・21 交通事業審議会「市バス路線再編成の考え方」につ	(東京・北青山)
	いて答申	7・30 神戸港島トンネルの開通
	8・1 市営地下鉄料金改定	8・5 神戸防災合同庁舎オープン
	10・1 スルッとKANSAIネットワークに加入	8・17 トルコ西部でマグニチュード
	11・1 仮設住宅対応の市バス臨24系統を廃止	7.4の大地震、死者1万7,000人
	11・18 「たばこ広告禁止」を宣言、世界保健機関 (WHO)	以上
	主催の「たばこと健康に関する神戸国際会議」で採	9・13 神戸空港着工 (汚濁防止膜の設
	択	置)
	12・1 市営地下鉄「長田駅」に「長田神社前」の呼称名を	9・21 台湾中部でマグニチュード7.7
追加	の大地震、死者2,000人を超す	
	10・12 世界人口が60億を突破	
	10・29 神戸空港起工式	
平成12年 (2000)	3・1 市営地下鉄新神戸－西神中央間の線名を西神・山手	1・17 東遊園地に「慰霊と復興のモニ
	線に決定	ュメント」が完成
	4・1 定期観光バス事業を廃止	2・14 新「東灘区総合庁舎」完成、業
	市営地下鉄三宮－板宿 (特定区間) の料金割引 (10円)	務が開始される
	の廃止	3・18 淡路花博「ジャパンフローラ
	市営地下鉄三宮駅構内お客さまサービスコーナーの	2000」開幕
	業務を民間へ委託	3・29 市立博物館・海岸ビル等市内11
	5・1 12系統の西神中央駅前－上岩岡間で小型バスを運行	件の建築物が神戸市都市景観条
	5・15 64系統三宮駅前－神戸北町間でロングボディバスを	例に基づく初の指定となる景観
	運行	形成重要建築物に指定された
	6・14 地下鉄海岸線第1号車両御崎車庫へ搬入	4・1 介護保険制度がスタート
	6・24 市バス開業70周年記念の一環としてボンネットバス	5・1 震災で本館が全壊し、再建工事
	(ワンコインバス) を運行 (9月末まで土・日・祝	を進めてきた西市民病院が全体
	のみ運行)	オープン
	6・26 CNGノンステップバス運行 (34・35系統)	7・7 須磨海浜水族園にアマゾン館が
	7・1 市営地下鉄で初めての女性駅掌誕生	オープン
	7・21 5系統路線変更 (若草町団地内乗入れ)	10・6 鳥取県西部で震度6強の地震
	8・10 海岸線全線レール締結	10・25 中国上海市に「神戸館 (KOBÉ・
	8・22 海岸線一部路線試運転開始	PLAZA) がオープン
	9・1 47系統路線新設 (西神南駅－井吹台西町循環)	12・12 「神戸ルミナリエ」開幕、25日
9・12 民間企業「デザイン広告」バス運行開始	までに474万人入場	
10・1 フェアライドシステム導入		
10・14 鉄道フェアこうべ2000開催		
11・15 海岸線全線試運転開始		
12・20 HAT神戸脇の浜線路線新設 (101系統)		

年 号	事 項	内 外 事 情
	12・31 21世紀復興記念事業のイベントとして、大晦日 地下鉄終夜運行・市バス終発時間の延長	
平成13年 (2001)	3・2 121系統学園都市駅－西部障害者センター及び191系 統舞子駅前－西部障害センター路線を掖済会病院へ 延長 3・5 158系統しあわせの村－箕谷駅路線の谷上駅延長 3・17 阪神・淡路大震災後休止していた26系統及び40系統 の「摩耶ロープウェー山上駅」への乗入れ再開 4・1 急1系統石屋川－メリケンパーク（7.8km）路線の 廃止 神戸市交通局所有光ファイバーの芯線の一部（地下 鉄海岸線沿線26.8km）を民間事業者に賃貸 5・31 地下鉄海岸線の運賃設定認可 6・9 地下鉄西神・山手線に弱冷車の運用開始 6・17 地下鉄海岸線の開業前体験試乗会実施 7・6 地下鉄海岸線開業式典開催 7・7 地下鉄海岸線（7.9km）開業 市バス路線再編成実施	1・13 第3回ASEM（アジア欧州会合） 神戸財務大臣会議を開催（～ 1／14） 1・19 神戸経済新生会議の提言がまと まる 3・17 まやビューライン夢散歩が営業 再開 3・31 USJ（ユニバーサル・スタジオ・ ジャパン）開業 4・1 神戸こころの健康センターを開 設 4・26 神戸市住宅基本計画（2001－ 2010）を策定 6・1 市の人口が再び150万人に回復 6・27 神戸空港における環境創造基本 計画を策定 9・11 米国同時多発テロ発生 9・26 エコテック21構想を策定 10・10 神戸ウイングスタジアム（第1 次整備）が完成 10・29 テロ対策特別措置法成立 11・20 矢田市政発足 12・1 神戸市情報公開条例を施行 危機管理対策プロジェクトチ ームを設置
平成14年 (2002)	1・7 市バス・地下鉄乗継割引の実施 3・13 地下鉄25周年 7・7 地下鉄海岸線開業1周年記念イベント実施 市バス・地下鉄1日乗車券、地下鉄1日乗車券の発 売 12・16 地下鉄全路線で日本初めてとなる毎日実施・終日女 性専用車両を導入	2・7 神戸－関西国際空港を結ぶ高速 艇「K-JET」の航路を廃止 3・1 各区役所・支所に子育て支援室 を設置 3・18 神戸市雇用対策本部を設置 3・19 ダイエー、産業活力再生特別措 置法申請 3・22 新 神戸市環境基本計画を策定 4・1 危機管理監を新設、危機管理室 を設置 4・27 兵庫県、人と防災未来センター がオープン

年 号	事 項	内 外 事 情
		<p>6・5 FIFAワールドカップ日韓共催で開催（～6/13、神戸会場：神戸ウイングスタジアム）</p> <p>8・1 西区制20周年</p> <p>9・25 神戸ロボット研究所がオープン</p> <p>11・9 「王子動物園」入園者5,000万人達成</p>
平成15年 (2003)	<p>3・28 神戸市電の里帰り披露式典（御崎公園）</p> <p>3・31 列車非常停止装置（三宮駅）の設置</p> <p>4・1 シティー・ループの運行を神戸交通振興に譲渡</p> <p>6・5 市営地下鉄初の女性車掌2名発令</p>	<p>3・25 神戸ウイングスタジアムがグランドオープン</p> <p>4・1 男女共同参画条例を施行</p> <p>4・13 神戸市議会議員選挙・兵庫県議会議員選挙</p> <p>4・21 「先端医療産業特区」「国際みなと経済特区」が構造改革特区に認定</p> <p>5・1 健康増進法施行</p> <p>7・1 神戸臨床研究情報センターが全面オープン</p> <p>7・19 海フェスタKOBEを開催（～7/26）</p> <p>8・25 住民基本台帳ネットワーク本格稼働</p> <p>10・26 ファッション都市宣言30周年記念事業を実施</p> <p>11・3 阪神タイガース18年ぶりのリーグ優勝を記念し神戸パレードを実施</p> <p>11・28 「六甲有馬観光特区」「人と自然との共生ゾーン特区（大都市近郊農業特区）」が構造改革特区に認定</p>
平成16年 (2004)	<p>4・1 市バス有野営業所の管理委託開始</p> <p>9・- 交通事業の経営改革プラン「レボリューション2004」発表</p> <p>9・1 駅ナンバリングを採用</p>	<p>1・23 日本郵政株式会社発足</p> <p>3・8 神戸市役所本庁舎でISO14001の認証を取得</p> <p>4・1 神戸市立科学技術高校が開校 フラワーロードに「歩きたばこ・ポイ捨て厳禁エリア」を設定</p> <p>5・6 灘区役所が新庁舎へ移転及び業務開始</p>

年 号	事 項	内 外 事 情
		<p>6・1 「資源リサイクルセンター」「こうべ環境未来館」がオープン</p> <p>6・28 神戸バイオメディカル創造センターがオープン</p> <p>10・23 新潟県中越地震発生</p>
平成17年 (2005)	<p>4・1 市バス魚崎営業所（神戸交通振興）・松原営業所（阪急バス）の管理委託を実施 市バス西神地域5路線の移譲（神姫バス）</p> <p>6・1 広告付きバス停ベンチを設置</p> <p>10・1 エコファミリー制度を本格導入</p> <p>11・1 市バスの地下鉄三宮駅（南行）バス停に広告付き上屋を設置し供用開始</p>	<p>1・18 国連防災会議開催（～1/22）</p> <p>3・20 福岡県西方沖（玄界灘）地震発生</p> <p>3・31 阪神・淡路大震災神戸市災害対策本部を廃止</p> <p>4・1 企業誘致を進めるため「神戸エンタープライズプロモーションビューロー」を創設</p> <p>4・25 福知山線脱線事故</p> <p>4・28 神戸市、「まちかど救急ステーション」開設</p> <p>4・29 三宮駅前中央歩道橋供用開始</p> <p>6・1 神戸市、「安全・安心情報の電子メールサービス（ひょうご防災ネット）」運用開始</p> <p>7・1 第7回アジア・太平洋地域エイズ国際会議を神戸国際会議場を主会場に開催</p> <p>8・16 宮城県沖地震発生</p> <p>8・17 こうべユニバーサルデザインフェア2005開催（～8/24）</p> <p>8・29 こうべ健康科学（ライフサイエンス）振興会議の開催</p> <p>9・1 兵庫県住宅再建共済制度開始</p> <p>9・5 こうべICT推進計画策定</p> <p>9・12 須磨ベルトコンベアの土砂運搬を終了</p> <p>10・1 神戸市、すまいの耐震ネットワーク創設</p>
平成18年 (2006)	<p>4・1 市バス落合営業所・西神営業所の管理委託を実施</p> <p>4・20 バス停ネーミングライツ スポンサー第1号の決定</p> <p>7・7 地下鉄海岸線開業5周年</p> <p>10・1 市営地下鉄全線でICカードシステム「PiTaPa」を導入</p> <p>10・2 「こうべバイオガス」の市バスでの営業運行を開始</p>	<p>1・11 中突堤旅客ターミナルがリニューアルオープン</p> <p>2・2 神戸新交通、ポートライナー延伸開業（先端医療センター前駅、ポートアイランド南駅、神戸空港駅の3駅新設）</p>

年 号	事 項	内 外 事 情
		<p>2・10 神戸医療機器開発センター (MEDDEC) 開設、サポートプラザの本格運用開始</p> <p>2・16 神戸空港が全国97番目の空港として開港</p> <p>3・ 8 神戸市、インターネットを利用した電子申請受付サービスを開始</p> <p>3・18 神戸市農漁業ビジョン2010策定</p> <p>3・23 神戸市消費者基本計画策定</p> <p>7・ 5 布引水源地水道施設が国重要文化財に認定</p> <p>7・13 神戸－関空を結ぶ海上アクセス「ベイ・シャトル」運航開始</p> <p>9・ 1 神戸ファッションウィーク開催 (～9/10)</p> <p>9・30 のじぎく兵庫国体 (第61回国民体育大会)・のじぎく兵庫大会 (第6回全国障害者スポーツ大会) 開催</p> <p>10・ 1 阪急ホールディングスと阪神電鉄が経営統合し阪急阪神ホールディングス誕生</p> <p>12・ 4 神戸文学館開館</p>
平成19年 (2007)	3・13 地下鉄西神・山手線開業30周年	<p>1・ 1 神戸市政の透明化の推進及び公正な職務執行の確保に関する条例施行</p> <p>3・ 1 神戸市「いじめホットライン」設置</p> <p>3・15 神戸市国民保護計画公表</p> <p>3・23 神戸ゆかりの美術館開館</p> <p>3・25 能登半島沖地震発生</p> <p>3・26 神戸健康科学 (ライフサイエンス) 振興ビジョン策定</p> <p>3・30 神戸花物語2007開催 (～4/1)</p> <p>4・ 1 公立大学法人神戸市外国語大学発足 ポートアイランド西地区に3大学開設 (神戸学院大学、兵庫医療大学、神戸夙川学院大学) 神戸市、事業系ごみの指定袋制度導入</p>

年 号	事 項		内 外 事 情	
			5・10 5・12 7・16 8・ 3 10・ 1 10・ 6	須磨海浜水族園開業50周年 神戸・シアトル姉妹都市提携50周年 新潟県中越沖地震発生 神戸のシンボル花時計が50周年 民営郵政スタート 神戸ビエンナーレ初開催
平成20年 (2008)	7・ 7 9・ 1 10・ 1	地下鉄海岸線開業7周年記念事業 市バス全線でICカードシステム「PiTaPa」を導入 新たな敬老優待乗車制度スタート	2・29 3・ 5 4・ 1 4・28 5・12 5・24 6・ 9 7・ 9 9・ 5 9・15 10・16	神戸市耐震改修促進計画策定 淡路市沖合の明石海峡航路内で3隻の衝突事故が発生 神戸市ほい捨て及び路上喫煙の防止に関する条例施行 須磨海岸を守り育てる条例施行 日伯交流年・ブラジル移住100周年 中国・四川大地震発生 G 8 サミット環境大臣会合の神戸開催（～5/26） 世界観光機関（UNWTO）大都市観光国際会議の神戸開催 神戸市（新長田地区）中心市街地活性化基本計画策定 神戸市・天津市友好都市提携35周年 米国リーマンブラザーズ破綻をきっかけに金融危機 神戸市、ユネスコ デザイン・都市にアジアで初認定
平成21年 (2009)	10・ 1	神戸交通振興、シティー・ループバスの増便・新ルート開設	1・16 3・19 3・20 3・20 3・31	前年9月の米国金融危機を発端とするいわゆるリーマンショックに伴い、神戸市「市民生活を守るための経済・雇用緊急対策本部」を設置 神戸市配偶者暴力対策基本計画策定 阪神なんば線の開通により近鉄電車の乗入れ開始 「こうべ買っ得商品券」発売 神戸市教育基本計画策定

年 号	事 項		内 外 事 情	
			4・1 4・23 5・21 6・3 10・4 10・19 10・30 11・19	神戸市制施行120周年 しあわせの村開村20周年 裁判員制度施行 海外移住と文化の交流センター開設 長田区若松公園に鉄人28号実物大モニュメントが完成 「こうべバイオガス」全国初の都市ガス利用で地球温暖化防止に貢献 神戸空港搭乗者1000万人達成 兵庫県下自治体初の電気自動車の公用車を購入
平成22年 (2010)	4・7 7・7 9・1 9・16 12・1 12・10	シティー・ループバス運行開始20周年 地下鉄新長田駅に副駅名「鉄人28号前」命名 西神・山手線 三宮駅構内でBGM放送開始 市バス開業80周年 「クリーンディーゼルバス」の新規導入開始 地下鉄「列車非常停止装置」全駅設置完了	4・1 4・6 4・24 6・5 7・17 7・23 8・6 9・18 10・16 11・19 12・1	東灘区制60周年 韓国・仁川広域市と姉妹都市提携締結 平城遷都1300年記念祭開催（～11／7） 上海万博で「神戸の日」を開催（～6／6） 神戸ブラージュ2010開催（～8／31） 韓国・大邱広域市と親善協力都市提携締結 阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」に選定 北野工房のまち来館者1000万人突破 「KOBEデザインの日」として記念イベントを開催（10／15～17） 神戸市地域人材支援センターオープン 中央区制30周年 神戸こども初期急病センター診療開始

年 号	事 項	内 外 事 情
平成23年 (2011)	3・11 東日本大震災に伴う被災地への職員応援派遣。 3・19 地下鉄駒ヶ林駅に副駅名「三国志のまち」命名 4・ 1 市バス有野営業所の委託先を阪急バスに変更 「神戸市営交通事業経営計画2015」策定 7・ 7 地下鉄海岸線開業10周年	1・ 4 神戸市成年後見支援センター オープン 2・ 8 第5次神戸市基本計画及び神戸 市行財政改革2015策定 2・18 神戸市環境基本計画等4つの環 境関連計画を策定・改定 3・11 東日本大震災発生 3・18 新長田にKOBE三国志ガーデン 開園 3・21 王子動物園開園60周年 4・ 1 神戸市総合コールセンターの運 用開始 神戸市における暴力団の排除の 推進に関する条例施行 4・10 神戸市会議員選挙・兵庫県議 会議員選挙 4・ 4 神戸市、容器包装プラスチック 分別収集全市開始 5・17 神戸市下水道ネットワークシ ステム完成記念式典を実施 6・ 1 神戸市、原付ナンバープレート (オリジナルデザイン版) の交 付開始 6・20 京速コンピュータ「京(けい)」 がスパコンランキングで世界1 位に 7・ 1 神戸市、新中央市民病院が開院 7・ 7 市営地下鉄海岸線開業10周年 7・17 なでしこジャパン女子サッカー ワールドカップ優勝 9・ 1 灘区制80周年・須磨区制80周年 11・10 神戸市立図書館開館100周年 11・20 第1回神戸マラソン開催
平成24年 (2012)	4・ 1 KOBE PiTaPa STACIA NCカード発行開始 名谷駅で「えきバスビジョン」運用開始 3・17 「KOBE de 清盛」ラッピング車両(市バス・地下鉄)、 ヘッドマーク、1 dayパス 11・ 2 地下鉄「INAC神戸なでしこリーグ優勝」記念ヘッ ドマークの掲出	1・21 観光キャンペーン「KOBE de 清盛 2012」スタート 3・20 阪神三宮駅東エリアにおける三 層ネットワークの整備が完了し 供用開始 3・29 神戸市夜景景観形成実施計画策 定

年 号	事 項		内 外 事 情	
			4・1 6・29 7・31 8・1 8・14 9・28 10・1 10・6 11・3	神戸市危機管理センターの供用開始 神戸市自転車利用環境総合計画策定 神戸市アジア進出支援センター開設 西区制30周年 神戸市、関西広域連合へ正式加入 スパコン「京（けい）」運用開始 新神戸トンネルが阪神高速道路へ移管される 神戸ハーバーランド街びらき20周年 デザイン・クリエイティブセンター神戸（愛称：K I I T O（きいと））グランドオープン 神戸市立博物館開館30周年
平成25年 (2013)	3・23 3・31 4・1 5・1 8・1 10・1 10・17 12・6	地下鉄全線で「交通系ICカードの全国相互利用サービス」開始 市バス全車両のバリアフリー化完了 駅構内公衆無線LANサービス開始 神戸市福祉乗車証のIC化対応 市バス9路線を民間事業者（阪急バス、神姫バス）へ移譲 ノエビアスタジアム神戸利用促進事業公募開始 神戸市交通局×リアル宝探し大富豪シーガルからの挑戦状の実施 大学との連携（こうべ市バス旅・市バスで行ける魅力のスポットプロジェクト） 消費税率引き上げに伴う市バス・地下鉄料金改定条例の可決	2・1 3・15 4・1 4・9 4・27 6・26 8・1 9・21	兵庫区制80周年 神戸市が低炭素社会の実現に向けた国の取組み「環境モデル都市」に選定される 神戸市における災害時の要援護者への支援に関する条例施行 神戸市「健康こうべ2017」「神戸市保健医・計画」が策定・運用開始 神戸市立友生支援学校の移転・開校 神戸港全域を船舶等の放置等禁止区域に指定（10月から適用） 「神戸市災害受援計画」を策定・発表 ファッション都市宣言40周年記念事業 富士山が世界文化遺産登録 北区制40周年 「スターツ2013卓球女子ワールドカップ神戸大会」が日本で初めて、中央体育館で開催

年 号	事 項	内 外 事 情
		11・20 久元市政発足 11・21 神戸ポートタワー開業50周年
平成26年 (2014)	3・18 バスIC定期券サービス開始 3・31 「神戸市交通局沿線NAVI」ウェブページの創設 4・1 市バス乗継割引制度開始 市バス・地下鉄運賃改定（消費税率5%から8%への引き上げに伴う料金改定） 7・1 地下鉄海岸線1キロきっぷ実証実験開始（9/30まで） 10・1 バス停ベンチの寄贈（ハートフルベンチ）募集開始 11・8 市バス八社巡り「神戸市交通局オリジナル御朱印帳」配布開始	3・5 全国初となる「こうべWエコ発電プロジェクト」（太陽光発電、バイオガス発電）を実施 3・6 神戸市、「災害に強い水道づくり」の一環として進めてきた応急給水拠点全47か所の整備完了 3・19 外国客船「クイーン・エリザベス」が初入港 4・1 神戸市ががん対策推進条例が施行 消費税が8%に増税 6・1 119番通報等における外国語同時通訳サービスの開始 7・31 市内の主要観光スポットや移動経路における「公衆無線LANサービス」サービスを開始 7・18 神戸ポートタワーが国の登録有形文化財に 9・3 神戸三宮フェリーターミナル完成 11・1 神戸灘の酒による乾杯を推進する条例が施行
平成27年 (2015)	1・17 地下鉄西神・山手線早朝ダイヤで臨時列車運行（震災20年「希望の灯り」黙とう時間に合わせて運行） 4・17 地下鉄トンネル一部区間で携帯通信サービス開始（新神戸駅－上沢駅間） 10・10 「夜景サミット2015 in 神戸」特別期間ボンネットバス特別運行 10・10 「KOBE乗継検索」の提供開始	3・2 神戸市がラグビーワールドカップ2019開催都市の1つに決定 4・12 神戸市議会議員選挙・兵庫県議会議員選挙 8・17 神戸ときめき商品券の発行及びKOBEトラベルギフトを販売 9・3 神戸市、都心の将来ビジョン・三宮再整備基本構想を策定 9・28 新長田への兵庫県・神戸市関係機関の共同移転を発表 10・1 「こうべ子育て応援メール」の配信を開始 三宮北部地域を客引き行為等禁止地区に指定 10・9 夜景サミットが開催され、日本新三大夜景都市として長崎・札幌・神戸が認定される

年 号	事 項	内 外 事 情
		11・3 まやビューライン（摩耶ケーブル・摩耶ロープウェー）が、昭和30年（1955年）の摩耶ケーブル運行再開以来の延べ乗客人数が2,500万人を達成 11・29 長田区制70周年
平成28年 (2016)	3・30 「神戸市営交通事業経営計画2020」を策定 3・31 地下鉄の全区間で携帯通信が利用可能に 4・17 熊本地震に関する（先遣隊）職員派遣 8・22 市営地下鉄西神・山手線、海岸線各駅ホーム・コンコースにおける広告枠を活用した、市政情報の発信を開始 11・24 地下鉄新神戸駅連絡通路のリニューアル工事完成 地下鉄西神・山手線の新型車両デザイン案が決定	1・1 マイナンバー制度運用開始 1・26 神戸市教育大綱を策定 2・16 神戸空港開港10周年。開港からの旅客数が累計2,500万人を突破 3・21 王子動物園開園65周年 3・29 「神戸市行財政改革2020」策定 「神戸2020ビジョン」、「神戸創生戦略（第2版）」及び区別計画を策定 3・30 神戸市、大容量送水管整備事業の完成 4・14 熊本地震発生 5・27 北野工房のまち、累計来館者数1,500万人を突破 6・19 公職選挙法等の一部を改正する法律施行、選挙年齢「満18歳以上」に 8・5 リオデジャネイロオリンピック開幕 8・22 まやビューライン・六甲有馬ロープウェー無料運行 9・11 G7神戸保健大臣会合が神戸ポートピアホテルで開催される 11・1 垂水区制70周年 11・13 神戸市、南海トラフ巨大地震発生に伴う津波警報発令想定訓練を実施

年 号	事 項	内 外 事 情
平成29年 (2017)	3・13 地下鉄西神・山手線開業40周年	1・1 神戸開港150年
	3・31 スルッとKANSAI対応カードの発売終了	3・30 市内初の商用水素ステーションの供用開始
	4・1 市バス「バスロケーションシステム」サービス開始	4・1 コミュニティバスの本格運行開始
	4・15 市バスでの交通系ICカード全国相互利用サービス開始	4・9 御影公会堂リニューアルオープン
	7・1 地下鉄海岸線中学生以下無料化社会実証実験開始	5・10 須磨海浜水族園開業60周年
	8・1 神戸市営交通開業100周年	10・1 ハーバーランドまち開き25周年
	9・24 「交通フェスティバルin名谷車両基地～B-FREE～」及び「100周年記念セレモニー」を開催	10・28 神戸空港 搭乗者数3,000万人突破
		11・22 こべっこランド開館30周年
	12・1 神戸医療産業都市にアイセンサー開設	

参 考 資 料

参考文献

神戸市電気事業買収顛末（電気局・大正6年）
十年間の神戸市電気事業（電気局・昭和2年）
昭和20年史（電気局・昭和12年）
市営バス10年（電気局・昭和15年）
配電事業出資記念誌（電気局・昭和17年）
神戸市交通局四十年史（昭和32年）
神戸市交通局六十年史（昭和56年）
さよなら神戸市電（昭和46年）
電気事業報告書（電気局・大正6年～）
交通事業報告書（昭和18年～）
電気局報（昭和4年～昭和11年）
神戸電気株式会社沿革小史（昭和4年）
神戸交通労働運動史（昭和55年）
神戸交通労働組合50年史（平成8年）
神戸市史本編（大正13年）
神戸市史第二集（昭和12年）
神戸市史第三集（昭和37年）
神戸市会史第一巻明治編（昭和43年）
神戸市会史第二巻大正編（昭和45年）
神戸市会史第三巻昭和編（昭和48年）
神戸市会史第四巻昭和編（昭和53年）
神戸実業要覧（神戸市・大正8年）
神戸市開港50年記念帖（大正10年）
神戸都市計画事業第1期道路改設顛末（大正14年）
神戸都市計画事業第2期道路改設大要（昭和4年）
神戸市水害誌（昭和14年）
都市政策第2号（昭和51年）
神戸市会成議録
神戸市会速記録
神戸市会会議録
神戸市都市整備公社「30年のあゆみ」
神戸市道路公社「20年の道程」
神戸市統計書
神戸市広報誌「こうべ」
神戸市広報誌「市民のグラフ神戸」

明治工業史（工学会・昭和3年）
琵琶湖疎水及び水力使用事業（京都市・昭和15年）
宇治電々回顧（林安繁・昭和17年）
関西配電社史（昭和28年）
バス事業50年史（日本乗合自動車協会・昭和32年）
鉄道の日本（交通博物館・昭和39年）
史料明治百年（朝日新聞社・昭和41年）
公営電気復元運動史（同史編集委員会・昭和44年）
六甲ケーブル40年史（昭和47年）
一億人の昭和史4（毎日新聞社・昭和50年）
関西電力25年史（昭和53年）

都市交30年史（昭和53年）
朝日年鑑（朝日新聞社・昭和42年～）
朝日年鑑2000（朝日新聞社）
20世紀年表（毎日新聞社）
神戸新聞百年史資料編（神戸新聞社）
日経都市シリーズ神戸（日本経済新聞社）
神戸又新日報

資料提供協力（敬称略）

神戸市会図書館
神戸市立博物館
神戸市文書館
神戸村野工業高校山人翁記念館
アジア・パシフィックプロダクションズ
長尾 裕
杉 修造
川崎重工業株式会社

神戸市交通局100年史

令和2年3月31日発行

発行 神戸市交通局
〒652-0855 神戸市兵庫区御崎町1丁目2番1号
<https://www.city.kobe.lg.jp/kurashi/access/kotsukyoku/index.html>

協力 神戸交通振興株式会社

印刷 福田印刷工業株式会社
〒658-0026 神戸市東灘区魚崎西町4丁目6番3号

本誌掲載の写真・図版類の複写・転載は堅く禁じます

神戸市広報印刷物登録令和元年度第712号(広報印刷物規格A-5類)