

## 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
昭和20年	台 162	km 10,690	人 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
昭和20年	台 125	km 461	人 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」のとおり、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

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。

## 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



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 <sup>km</sup>	122 <sup>回</sup>	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市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）

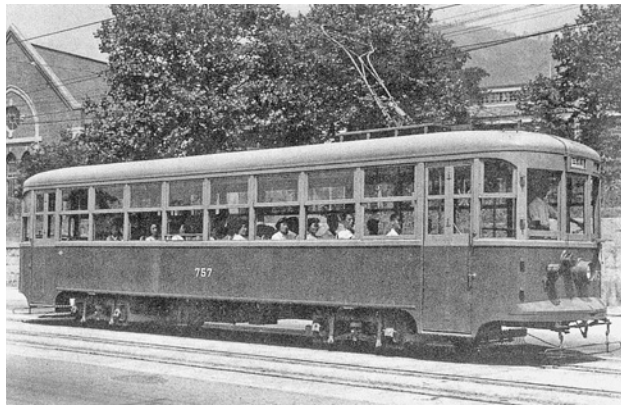
実施年月	市電	市バス	備考
終戦時	10銭	10銭	市内均一制
21・4	30銭	30銭	
22・2	40銭	50銭	
6	1円	1円	
9	2円	2円	バスは区間制を採用1区増すごとに2円。
23・5	3円50銭	3円50銭	バスは1区増すごとに3円50銭。
8	6円	1区6円 2区10円	バスは1区増すごとに5円、通行税復活。
24・6	8円	1区10円	バスは1区増すごとに10円、通行税を含む。
26・12	10円	1区15円 2区25円	バスは1区増すごとに10円、通行税は25年4月廃止。
28・6	13円		

(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

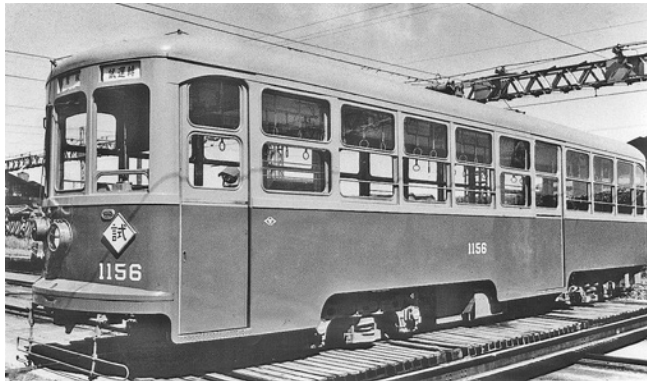
両数においても、その質においても順調な復旧が遂げられていた。

### ■ 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。

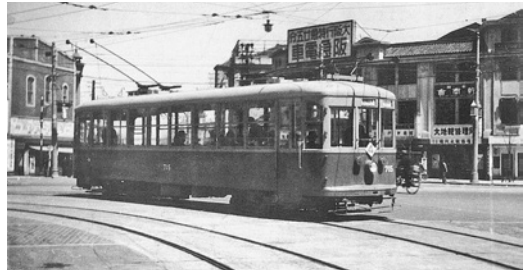
このビューゲル式の集電器と電車線のカタナリー化は電車の寿命を大きく延ばした。また、戦災復旧を契機に、ポイント信号施設の自動化を図り、交流100V電動式ポイントの採用を行うなど全線自動化が進められた。

### ■ 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。

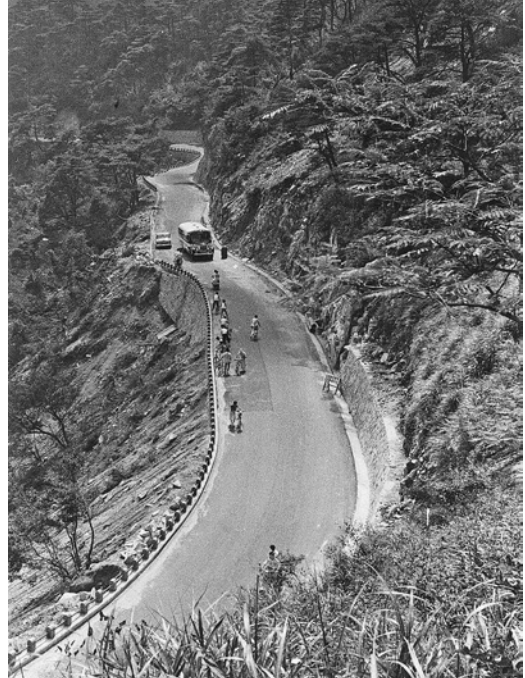
翌29（1954）年には、5月に西神地域の道路整備に伴って15系統田井－太山寺小学校前11.67kmが運行を開始した。1日わずか3往復の営業路線であったが、神出、押部谷、櫛谷、伊川谷方面の東西連絡ルートを確認するものであった。

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。不定期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、私立マリスタプラザースクール、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由地変更

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由とし、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东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900m<sup>2</sup>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のが、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



全国初のマイクローバス登場（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ア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－関帝廟－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)  
奥摩耶ロープウェー開通式

## ■奥摩耶ロープウェー

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ー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、市営ロープウェー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ー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ーで、1時間あたり最高片道250人の輸送力を持っていた。

奥摩耶ロープウェー建設計画案は昭和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。ロープウェー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舍(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、ロープウェーは昭和52(1977)年、



海拔約700mを眺望するロープウェー



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）年以來、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還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。

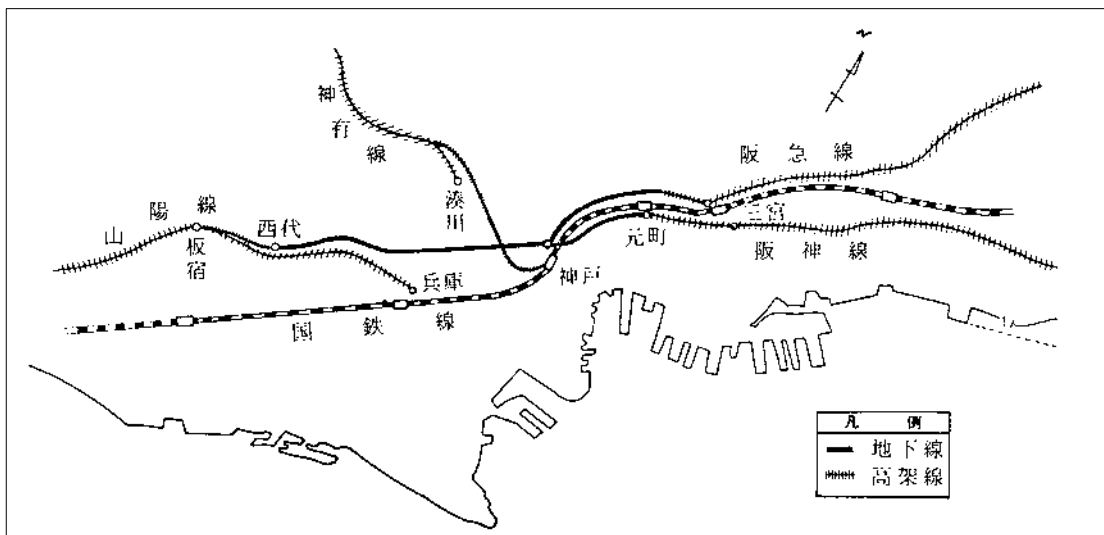
### <東西連絡路線>

- 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<sup>きき</sup>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、神有も勧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<br>(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<br>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、後の計画を考えたらどうか」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。