

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

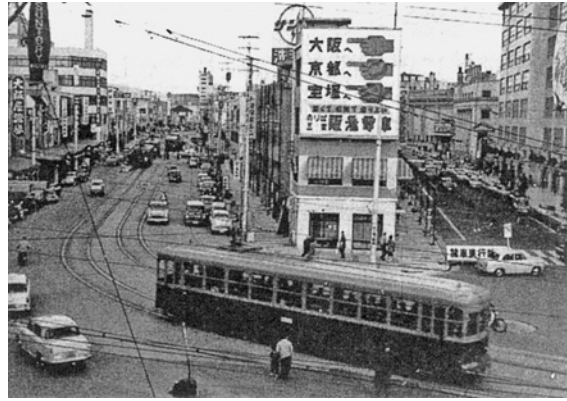
伊弉諾景気いざなぎなどと言われた好景気が続いた。神戸経済は、造船、鉄鋼などのいわゆる重厚長大産業に牽引され、時代とともに順調に成長したものの、総生産の伸びは全国平均以上とはならなかった。それは、工業用地の不足や零細な下請け企業が多いこと、経済的に東京・大阪・名古屋などの広域中心都市への集中が著しくなったことなどが理由であった。住宅開発が進んで急増の一途をたどっていた人口も、昭和35（1960）年以降、その伸びが鈍っていた。開港以来、他に類を見ないほどの発展を続けてきた神戸市であったが、日本中が経済の高度成長に沸くなか、新たな道への模索を始めなければならなかった。

■ 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。

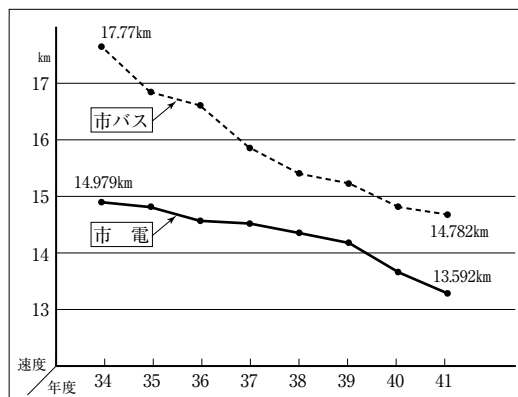
神戸市の交通の中心である三宮交差点における自動車の1日あたりの交通量も、昭和31（1956）年には3万4,682両だったのが同35年には5万

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。

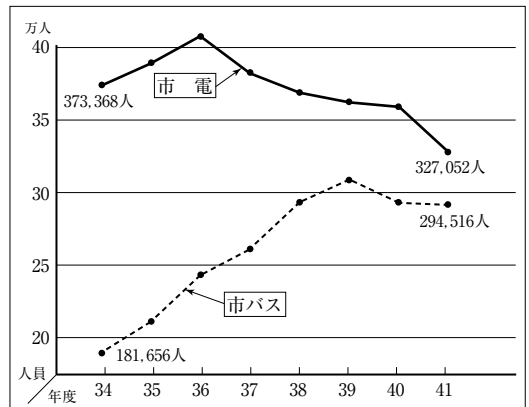
自動車の交通量が限界に達すると、神戸市内では東西方向の主要交通がマヒして渋滞が起きる。県警本部の昭和38（1963）年度の調査によれば、神戸市内では東西幹線である国道2号線の渋滞が全体の73%を占め、市道は13%であった。また、都市計画局が実施した昭和37年と38年の交通量調査によれば、市内の交通渋滞は、浜手幹線の兵庫区西出町交差点付近で300mまでが540回、500mまでが396回、500m以上が22回となっており、また、鈴蘭台の宅地化などによって兵庫区平野交差点から天王谷付近では300mまでの渋滞が183回、500mまでが62回、500m以上が14回であった。このような路面交通の混雑と渋滞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

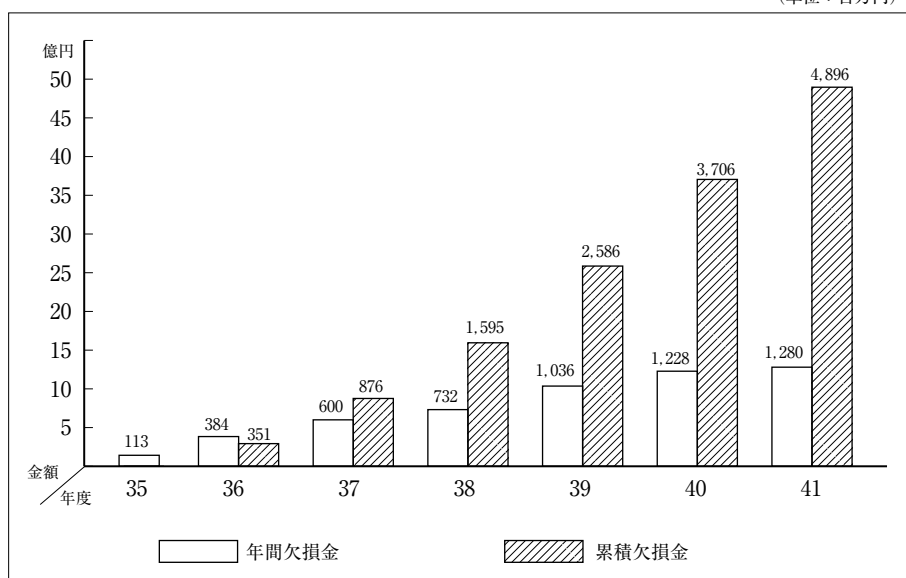
市電・市バスの収支（昭和20～45年）

（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に配慮すべきである。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るべきである。
- (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るべきである。
- (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るべきである。
- (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るべきである。
- (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

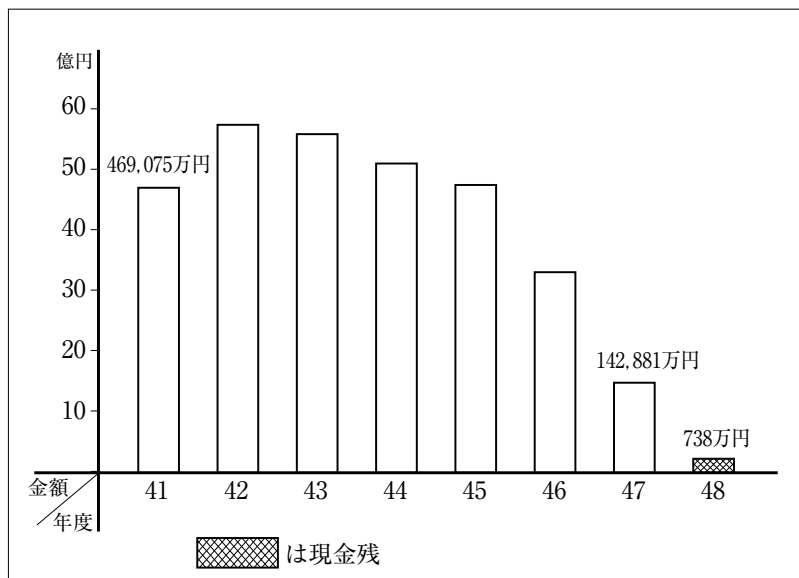
<工事計画> 施工区間23.5km

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	12km
合計	36km

(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。

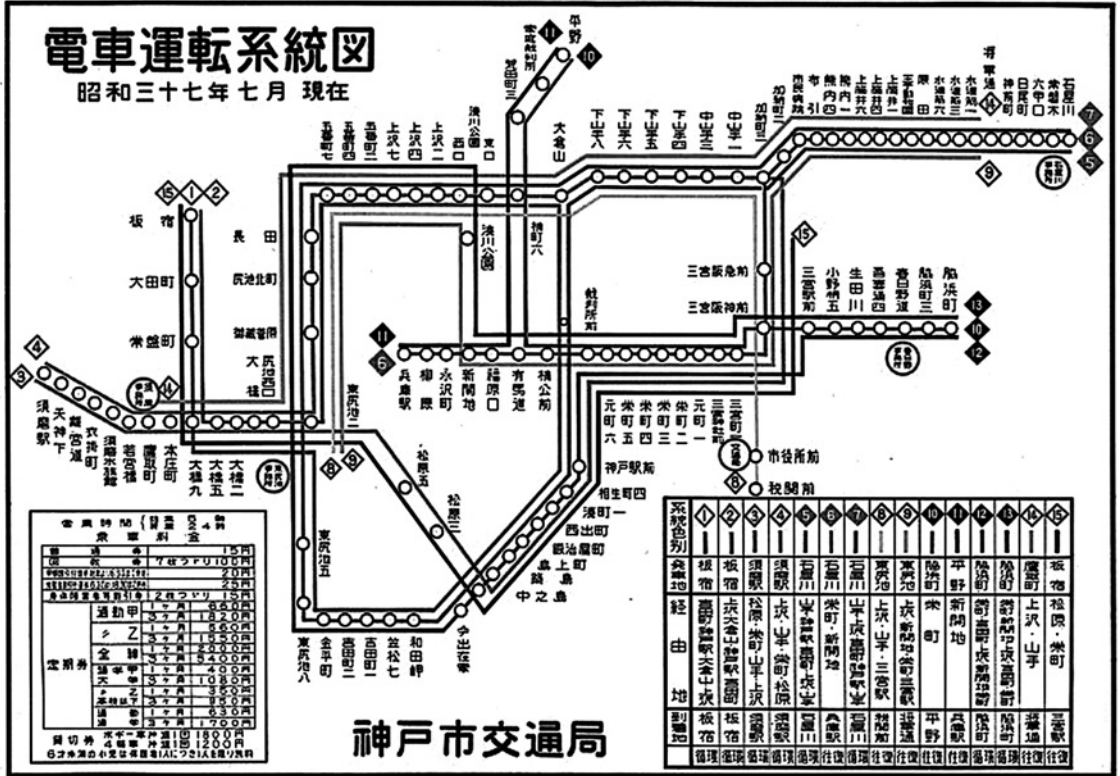
第4 財政再建債の償還計画借入額利率

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

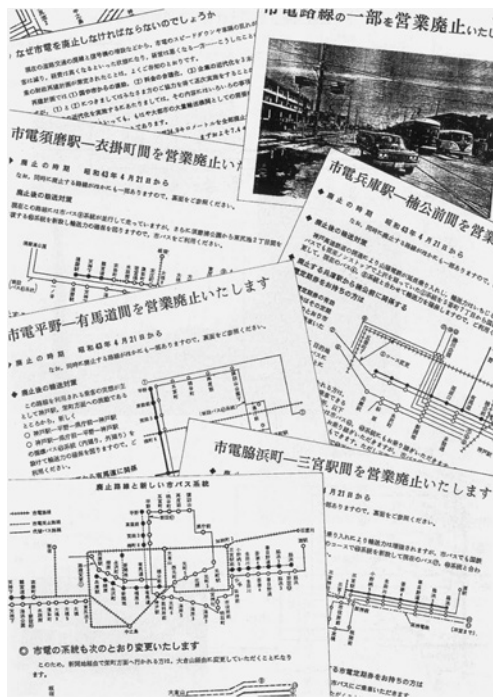
■市バス路線の充実 (昭和30年代後半～40年代前半)

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人に向けて次の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。

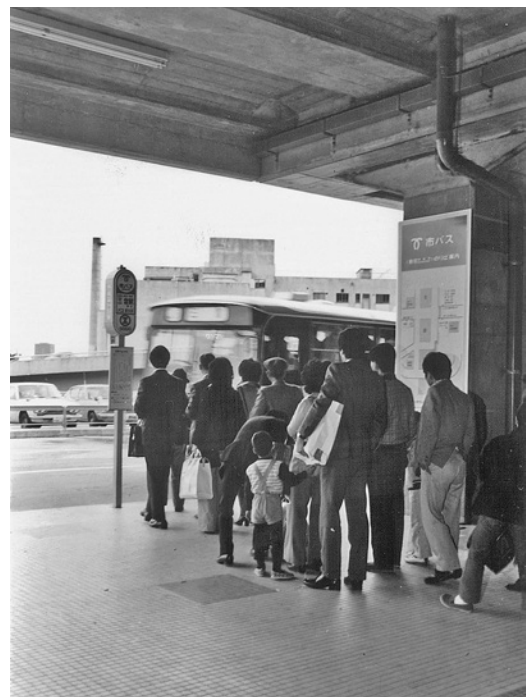
一方、臨時免許による運行を行っていた70系

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）

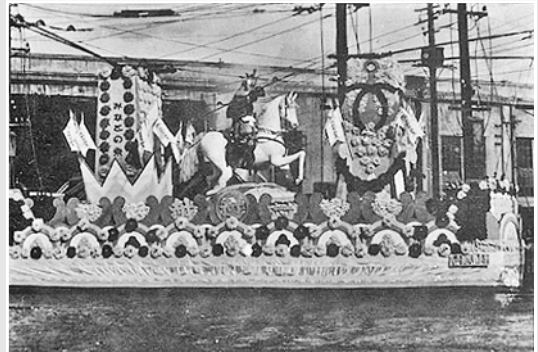
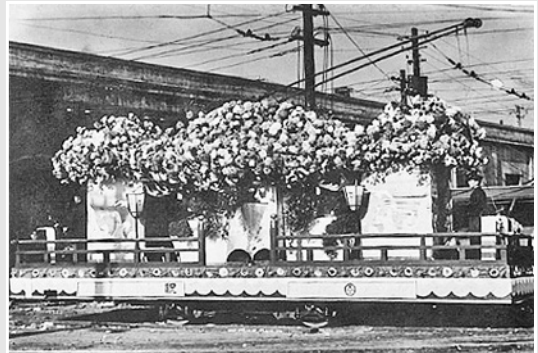
神戸市電が走っていた頃を知る人は、「みなとの祭」（現在の「神戸まつり」の前身。昭和46（1971）年から「神戸カーニバル」と統合して「神戸まつり」となった）などで、華やかに飾りつけられた花電車が列をなして市内を走る姿を覚えておられると思う。街に色彩が乏しかった時代、美しく飾った車両が街なかを走る風景は市民の目を引き、たくさんの見物人が押し掛けた。戦後の花電車を知る奥田英夫は、著書の『神戸市電と花電車』（神戸新聞総合出版センター、平成22年）で次のように書いている。

「（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

