

第7章

都市の発展と地下鉄の建設

第1節 神戸市内の 鉄軌道網の概要

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

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

神戸市における鉄軌道整備の変遷
鉄軌道整備の変遷年表

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

※鉄道事業者は現在における名称とする

現在の鉄道網図



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

第2節 地下鉄西神線・山手線の建設

1 西神線・山手線の建設

■前史

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

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

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

動きがないまま、時代は昭和になった。

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

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

■神戸市交通事業審議会第3次答申

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

答申の「まえがき」では、次のように神戸市の将来を予測している。

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

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

そして、神戸市の土地利用の現状と将来を次

のようにまとめている。

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

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

■都市交通審議会神戸部会

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

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

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

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

地下鉄の建設に莫大な費用が発生する点については、次の3点を指摘した。

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

■都市交通審議会答申

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

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

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

延長 6 km

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

■神戸市総合基本計画での位置づけ

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

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

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

① 既成市街地域

都心部－兵庫南部－西部副都心を結ぶ市営地下鉄海岸線の建設を検討する。

② 海上都市地域

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

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

③ 神戸西・神戸北地域

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

■第1次線計画

1. 西神・山手線先行の背景

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

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

2. 市会での計画説明と審議

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

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

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

神戸市営地下鉄建設の経緯

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

ニュータウンの概要

内陸部宅地造成事業

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

内陸部工業団地

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

計画中の内陸部宅地造成事業

(都市計画決定手続き中：平成12年11月現在)

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

進出教育機関の概要

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

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

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

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

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

■ 事業免許の申請から認可まで

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

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

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

昭和46年10月15日、待望の事業免許認可がな

地下鉄事業の経過

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

○申請、着工 ⊗認可、開通



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

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

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

■西神線の着工

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

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

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

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

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

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

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

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

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

■ 西神線の完成

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

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

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

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

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

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

西神線（第1期工事区間）の基本情報

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



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

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

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

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

■ 西神線の開業

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



開業を待ちわびて名谷駅に並ぶ人々

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

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

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

業60周年であり、日本に地下鉄が誕生して50年目という節目の年でもあった。

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

■ 山手線の建設

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

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

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

昭和52年12月17日に着工となり、同月19日に最終手続きと言える工事着手届が出された。翌



山手線建設工事は大倉山から西に向けて開始された（昭和53（1978）年3月）

53（1978）年2月13日、第1期工事区間となった兵庫区上沢－生田区（現中央区）大倉山間4.3kmの第一着手地点である神戸市立中央体育館において、工事安全祈願祭がとり行われた。

第2期工事区間の大倉山－新神戸間3.3kmについては、昭和54（1979）年8月1日に着工した。以後、第1期区間と第2期区間の工事が並行して進められた。

昭和56（1981）年には、3月20日から半年間にわたって神戸ポートアイランド博覧会（ポートピア'81）が開催され、会場周辺は大変な賑わいを見せた。そのため、道路の混雑を回避しようと、三宮－新神戸間の工事を一時見合わせたり、三宮－県庁前間は7月初旬まで工事を中止した。

ポートピア'81終了後、昭和58（1983）年の新長田－大倉山間部分開業を目指して急ピッチで工事を再開。57（1982）年1月14日、新長田駅の東で西神線と山手線の貫通式が行われ、両線がつながった。そして翌58年6月17日には、新長田－大倉山間4.3kmが開業日を迎えた。これによって、名谷－大倉山間約10kmが15分で結ばれ、ベッドタウンから都心へのアクセスが飛躍的に便利になった。

同日10時からの開通記念式は、大倉山駅コン



新長田〜大倉山間の開通式

コース広場をメイン会場として、関係者ら約700人が出席して催された。このときの市長挨拶では、次のように開業の意義が説明されている。

「このたびの開通区間はかつて神戸市電が走っていたところであり、12年ぶりに地下を同じグリーン色の車体が走るわけで、一層親しみをもって利用いただけると思います。西神線がニュータウンと市街地を結ぶ西の大動脈とすれば、山手線は市街地中心部を横断する中枢的な大動脈となるものです。」

続いて、午前10時30分からは各駅で開駅式が行われ、改札口前でテープカットやくす玉割りにより開駅が祝われた。その後、大倉山駅で発車式が行われた。

また、待望の山手線部分開通を迎えた沿線の商店街では、地下鉄が活性化につながるものとして歓迎ムードに溢れ、思い思いに開通記念サービスや記念セールなどが催された。湊川公園駅周辺の9商店街・市場では、開通記念の「地下鉄まつり」を6月18・19日の両日にわたって湊川公園で開催。まるで神戸まつりのような賑わいとなった。

なお、大倉山～新神戸間3.3kmについては、昭和58年2月15日に貫通し、11月6日には軌道敷設工事も完了してレール締結式が行われた。

■西神線の延伸と山手線の全面開業

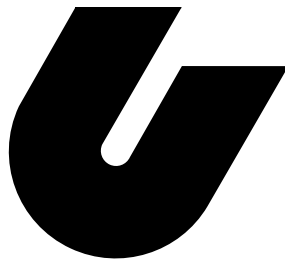
西神線を名谷から西神中央まで延伸する計画

については、昭和55（1980）年12月13日、同区間9.4kmの地方鉄道事業免許を運輸大臣に申請。約1年2か月後の昭和57（1982）年2月17日、事業免許を得た。同年8月25日には第1次分割施行認可があり、同月30日に一部で工事を開始した。翌58（1983）年1月21日には起工式を挙行し、本格的な建設に取り掛かった。工事は順調に進み、同年12月18日には早くも名谷～学園都市間で車両の入線テストが始まった。

山手線と西神延伸線は、昭和60（1985）年8月に開催されるユニバーシアード神戸大会に間に合うよう開業することが強く望まれていた。また、都心・三宮への地下鉄乗入れを、神戸市民の誰もが待望していた。

そうした期待を受けて、工事は急ピッチで進められた。

一方、ソフト面でも、新神戸・三宮～学園都市間の開通を目前に控え、開通記念事業の一環として地下鉄シンボルマークを制定することになった。地下鉄の愛称「みどりのUライン」に



神戸市営地下鉄 シンボルマーク



学園都市駅でのテープカット



コミュニティプラザで催された開通式典

相応しいシンボルマークをとということで、昭和60年3月15日から1か月間、広く一般公募を行った。その結果、市内はもとより全国30都道府県より、5歳の幼稚園児から85歳のデザイナーまで1,154人、2,600点の多彩な作品が寄せられた。

審査は、大高猛・大高デザインプロダクション代表を委員長とするシンボルマーク審査委員会によって行われ、東京のデザイナーの作品(一部補作)に決定した。

マークは誰にでもわかりやすく、親しみを持ってもらえるよう、「U」をデザイン化したものである。Uは地下鉄を意味する英語UndergroundのUであり、同時にユニバーシアード大会を祝うUniversiadeのUを意味する。斜めになったUは鳥の翼の形を表し、スピード感のある高速鉄道を象徴している。マークのメインカラーはグリーン(使用色：DIC216)で、車体の色であるグリーン、そして緑地の保全と緑化の推進を図っている市政のイメージを表現している。

こうして制定されたシンボルマークは早速、最後の仕上げにかかっていた駅舎や、開通記念印刷物、また車両などに幅広く意匠され、晴れの開通の日を迎えようとしていた。

そして昭和60年6月18日、山手線の神戸ー大倉山間3.3kmと名谷ー学園都市間3.5kmが開業し、58年に開通した新長田ー大倉山間と合わせ

て、新神戸から学園都市まで16.8kmのレールがつながった。

新たに営業を開始した駅は、西神線の名谷以北の総合運動公園、学園都市と、山手線の大倉山以東の県庁前、三宮、新神戸の5駅。このうち総合運動公園駅は、8月に開催されるユニバーシアード神戸大会のメイン会場である神戸総合運動公園の最寄り駅である。大会の開幕に向けて、会場と都心を結ぶ動脈が整ったことになる。また、神戸市営地下鉄の開業以来8年の歳月を経て、念願であった都心への乗入れが実現した。

6月18日の営業開始当日、新神戸駅では午前5時26分発の一番列車、もう一方の始発駅である学園都市駅では5時35分発の一番列車を前に、局内関係者が出席してそれぞれ発車式を行った。学園都市駅ではそれに加え、市バス・山陽バス・神姫バスの同駅前乗入れを記念して、バスの共同発車式も催された。

開通式典は、同日午前10時30分から、学園都市駅の北側に新設された広場「コミュニティプラザ」で挙行政され、約1,200人が列席した。挨拶に立った宮崎市長は、「この開通によって、地下鉄は市の交通体系の中核として、市民生活の向上、神戸の発展に大きく寄与できるようになりました。さらに工事を進め、北神急行電鉄の開業によって文字どおり“みどりのUライン”完成に努めます」と述べた。



全線開通式典

開業当日の乗客数は15万4,400人、開業後1週間の1日平均乗客数を見ても13万5,700人で、それ以前の約1.6倍に急増した。市民がいかに都心直結を熱望していたかが、この数字からも読み取れる。

都心への乗入れに伴い、輸送力も増強した。新たに車両20両を投入し、75両（15編成×5両）体制とするとともに、運転本数を13本増便。朝のラッシュ時を中心に、運転間隔もさらに短くした。

■ 西神・山手線の全線開通

1. 始発式

学園都市－西神中央間の工事は急ピッチで進められ、昭和61（1986）年10月30日には建設途上の西神中央駅でレール締結式が行われた。そして翌62（1987）年3月18日、学園都市－西神中央間5.9kmが開業し、伊川谷と西神中央の2駅が営業を開始した。これで、西神・山手線22.7kmの区間がついに全線開通を迎えることとなった。建設着工以来15年余り、幾多の難工事を乗り越えて、神戸市内の大動脈が動き始めたのである。西神地区から三宮へは、32分で直結することになった。

当日、まだ夜も明けきらない西神中央駅で、営業一番列車の始発式が催された。2番線ホームで坪田交通局長らによるテープカットが行われた後、午前5時24分発の一番列車が約100人

の乗客を乗せて出発した。

また、全線開通に伴って西区を中心とするバス路線網が再整備され、その拠点として西神中央駅前バスターミナルがつくられた。同日午前6時からは、市バスと神姫バスによる共同発車式がバスターミナルで行われた。両社の関係者が見守るなか、6時16分発の市バス、18分発の神姫バスが相次いで発車した。

2. 記念イベント

全線開通式典は午前10時30分から、学園都市駅北のユニパドームで約1,500人の列席により実施された。宮崎市長は、「開港120周年の記念すべき年に全線開通したことは誠に意義深く、市の均衡ある発展と経済活性化に寄与するものと確信します」と力強く挨拶した。

この日を中心に、全線開通を祝うたくさんの記念イベントが沿線などで催された。Uライン杯市民ゴルフ大会やラグビー招待試合「全早大－神戸製鋼」をはじめとする12のスポーツイベント、地下鉄市民試乗会、スタンプテーリング、パネル展「神戸の交通展」などである。また、開通ポスターや記念テレホンカードを作成し、人気女性タレントを起用した駅貼りポスターが盗まれたり、テレホンカードが早々に売り切れるなど、市民の人気を呼んだ。

3. ダイヤ改正

全線開業に先立つ3月8日、運転ダイヤを改正した。新たに15両の新造車両を投入し、18編成(90両)体制として、運転本数を大幅に増便した。新神戸-名谷間は平日145本だったのが148本に、名谷-学園都市間は96本だったのが104本に、という具合である。新しく開業した学園都市-西神中央間は、1日91本の運転で、運転間隔は朝ラッシュ時6~8本、夕ラッシュ時6~12分、昼間時15分である。

全線開業後1か月間の乗客数は15万6,461人で、それ以前の1か月間に比べて1万9,000人余り(13.8%)の増となった。新しくできた駅については、西神中央駅が約6,500人。伊川谷駅が約1,000人で、ほぼ当初予測のとおりであった。

全線開業前後のダイヤ編成

~3月8日 (平日)

区間	新神戸-名谷	名谷-学園都市	学園都市-西神中央
運転本数	145本	96本	81本
運転間隔	朝ラッシュ	4分	8分
	昼間	7分30秒	15分
	夕ラッシュ	6分	6分

3月8日~ (平日)

区間	新神戸-名谷	名谷-学園都市	学園都市-西神中央	(参考)新神戸-谷上
運転本数	148本	104本	91本	90本
運転間隔	朝ラッシュ	3~4分	6~8分	6~8分
	昼間	7.5分	15分	15分
	夕ラッシュ	6分	6分	6~12分

■ 建設費と財源

1. 建設費

新神戸-西神中央間の営業キロ数は総計で22.7km、建設費総額は約2,508億円である。路線別に見ると、次のとおり。

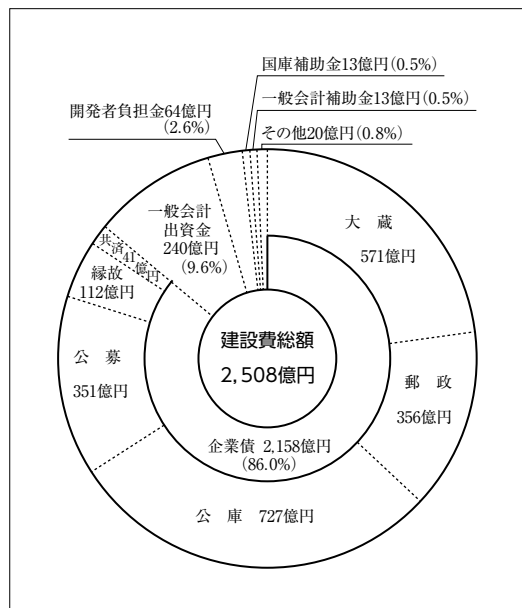
- 山手線(新神戸-新長田間)
営業キロ数は7.6kmで建設費は1,458億円(キロあたり192億円)。神戸の市街地中心部の道路下を走っており、三宮、県庁前付近の2kmについては、道路幅員の関係で2階建て構造となっている。
- 西神線(名谷-新長田間)
営業キロ数は5.7kmで建設費は625億円(キロあたり110億円)。全長の90%が地下構造だが、55%が山岳トンネルで占められている。また建設年が昭和47(1972)~51(1976)年ということもあって、地下鉄としては比較的低い建設費である。
- 西神延伸線(名谷-西神中央間)
営業キロ数は9.4kmで建設費は425億円(キロあたり45億円)。80%が地上部で占められており、構造物も高架、橋梁及び土工(路盤)を主としている。土木構造物は山手線に比べると格段に安価である。

2. 建設資金

財源については、総建設費2,508億円の95.6%となる2,398億円を地方債の発行で賄った。発行総額の10%にあたる240億円については、市の一般会計で発行され、高速鉄道事業会計に出資金として繰り入れることとなった。地方債の残り2,158億円については、企業債として発行され、高速鉄道事業会計がその元利償還をしている。

また、開発者負担金として64億円を収入している。これは、ニュータウン開発者負担制度に基づき、施工基面以下の土木構造物に要した工事費の2分の1の額をニュータウンの開発事業者である神戸市開発局が負担したものである。開発者負担としてはほかにも、鉄道用地を素地価格で開発者から譲渡されている。

建設資金内訳



補助金の推移

		補助金受入額(百万円)		
			地下鉄	ニュータウン
補助金受入年度	47~55年度	25,002	25,002	
	56	5,632	5,632	
	57	5,837	5,802	35
	58	7,322	7,214	108
	59	7,436	7,036	400
	60	6,691	5,869	822
	61	8,221	7,331	890
	62	7,586	6,842	744
	63	7,740	6,519	1,221
	1	8,844	7,606	1,238
	2	5,378	4,358	1,020
	合計	95,689	89,211	6,478

3. 補助金

補助金として、名谷-新神戸間については地下高速鉄道建設補助制度(地下鉄補助)、名谷-西神中央間についてはニュータウン鉄道建設費補助制度(ニュータウン線補助)が採用された。

上記のうち地下鉄補助は、次の算式で求められる額が、対象となる工事等が行われた年の翌年度から10年分割で、国と地方(市の一般会計)の折半により交付された。

$$(\text{直接工事費} + \text{建設利息}) \times 0.9 \times 0.7$$

ニュータウン線補助は、次の算式で求められる額が、対象となる工事等が行われた年の翌年度から6年分割で、国と地方(市の一般会計)の折半により交付された。

$$(\text{直接工事費} - \text{開発者負担金}) \times 0.9 \times 0.36$$

交付額は上表のとおりで、地下鉄補助は計892億1,100万円、ニュータウン線補助は計64億7,800万円、総合計956億8,900万円となっている。

これらの補助金の会計方式は、地下鉄補助、

ニュータウン線補助のいずれについても営業外収益として経理され、営業開始後、乗客数が比較的少ない期間の経営安定化を図る運営費補助の考え方が採り入れられている。

もう1つの補助金として、地下高速鉄道事業助成金がある。昭和47~51年(地下鉄補助制度の補助率が66%の期間)に発行された地下鉄事業債の支払利息相当額を対象として、昭和58(1983)年度以降10年間にわたって助成金が交付される仕組みであった。

■ 開業後の状況

1. 開業当初の状況

開業時の運行ダイヤは、平日86往復、休日73往復で、運転間隔は、午前ラッシュ時で7分30秒、昼間時15分、午後ラッシュ時10分であった。初めての地下鉄営業であり、ダイヤの編成に際しては輸送需要予測に困難を極めたが、団地から都心への流れを主流に考え、須磨ニュータウンの開発進捗度なども踏まえて検討した運行計画であった。

運賃は対距離区間制を採用するとともに、初

乗運賃については周辺の地下鉄などを参考にして、1区（3kmまで）大人80円、2区（3～6km）100円とした。

当時の神戸市営地下鉄は、乗客数がニュータウンの入居状況に大きく影響される運命にあった。開業時の名谷駅周辺は、まだニュータウンとは名のみで、ダンプカーが砂煙を上げて行き交う“荒野”であった。そのため、午前ラッシュ時でも車内は閑散としており、混雑率は60～70%にとどまっていた。「空気を運ぶ地下鉄」と揶揄する向きもあったほどである。

開業から8か月を経た昭和52（1977）年11月18日に実施した交通調査でも、終日乗客数は2万2,517人、駅別では名谷駅約8,000人、妙法寺駅約2,000人、板宿駅約5,000人、新長田駅約7,000人といった状況であった。

2. 開発の進展と乗客の増加

しかし、昭和53（1978）年4月に落合団地、54（1979）年4月に横尾団地の入居が始まるなど、開発が進展するにしたがって地下鉄利用者も徐々に増え、昭和54年4月には3万6,000人という乗客数を記録した。昭和55（1980）年3月15日には、ニュータウンの中核的な商業施設となるショッピングセンター「須磨パティオ」が名谷駅前にオープンし、団地外からも買い物客を誘引することになった。須磨パティオは、百貨店（売場面積1万㎡）、量販店（同7,000㎡）の大型店を中心に、専門店（同5,000㎡）、娯楽・飲食店群（同4,000㎡）によって構成される大規模商業店舗モールである。

こうして乗客数は順調に伸び始めた。昭和54年春頃にはラッシュ時の平均乗車率が121.9%に高まり、最混雑列車では154.3%に達した。昭和55年度には、年間1,651万人、1日平均4万5,238人と、開業時のほぼ2倍になり、朝のラッシュ時の平均乗車率は140%とさらにアップした。

3. 輸送力増強策

神戸市交通局は輸送力増強のため、昭和56（1981）年4月5日から車両数を、従来の6編成から2編成増強。8編成32両体制とするとともに、運転ダイヤも改正した。改正後の運転本数は、平日101本、休日91本と、開業時よりそれぞれ15本、18本増えた。運転間隔は、朝のラッシュ時で6分、夕方のラッシュ時で10分、昼間時12分となった。昭和58（1983）年3月からは、従来の4両連結編成に客車を1両連結し、5両×8編成で運行を開始した。この増結によって、朝のラッシュ時の乗車率は160%から127%へ大幅に緩和された。

さらに、山手線の部分開業にあわせて昭和58年6月からは、5両×11編成に増強。運転本数は平日109本、休日92本、運転間隔は朝のラッシュ時で6分、夕方のラッシュ時で7.5分、昼間時12分と、特に夕方の混雑緩和を図った。

乗客数も増え続け、昭和58年度の1日平均乗車人員は6万8,291人（前年度比22.5%増）、昭和59（1984）年度は7万7,526人（13.5%増）となった。昭和58年8月31日には、通算乗客数が1億人を突破した。また、55～57（1982）年度の乗車人員のうち定期券利用者が64～65%を占めていたのに対し、58・59年度は61%弱に減少した。これは、地下鉄が単にニュータウン居住者の通勤通学の手段として利用されるだけでなく、より多様な理由で都心に移動する際の便利な交通手段として定着してきた証といえる。

2 北神急行との相互直通運転

■北神急行電鉄株式会社の設立

六甲山系の北に位置する北神地域は、戦後次々に神戸市と合併し、現在では市域面積の約45%（241.85km²）を占める広大な地域である。従来は山林と農地が主であったが、昭和40

(1965)年頃から丘陵地を利用した宅地開発が急激に進展し、人口は増え続けた。

しかし、この地域と都心部を結ぶ鉄道は神戸電鉄のみであった。しかも、神戸市北部だけでなく北は三田、西は三木・小野に至る広大な圏域が都心部への通勤圏となっており、そこに住む人々の多くが鈴蘭台を經由して新開地へ至るルートを利用している。神戸電鉄では利用者の増加に対応するため、三田線の一部で複線化工事や公園都市線の建設などを行ってきたが、それ以上に乗客の増加は続いた。神戸電鉄の湊川駅及び神戸高速鉄道の新開地駅は、地下構造であるため物理的に最大編成車両は6両が限度で、運転間隔を短縮するにも限界があった。

神戸市は「総合基本計画」の中で、市民交通機関の整備の一環として北神線の建設を打ち出した。北神地域の人口増加に対応するとともに、神戸電鉄鈴蘭台－湊川間の混雑緩和を図るため、北神地域と既成市街地を結ぶ鉄道の建設を促進する、との趣旨である。

昭和52(1977)年9月22日、兵庫県と神戸市は北摂・北神地域鉄軌道委員会を設置し、神戸電鉄の輸送力を補完する新線整備について検討を行った。その結果、市民交通機関の整備の一環として北神線の建設が打ち出された。北神地域の人口増加に対応し、かつ神戸電鉄鈴蘭台－湊川間の混雑緩和を図るため、北神地域と既成市街地を結ぶ鉄道の建設を促進するという方針である。

これを受けて昭和54(1979)年10月9日、民間資本100%となる北神急行電鉄株式会社が設立された。出資内訳は、神戸電鉄と阪急電鉄が各33%、その他34%である。

■北神急行線の建設

北神急行線は、新神戸駅から六甲山をトンネルで貫いて北上し、神戸電鉄有馬線の谷上駅と接続する路線で、昭和55(1980)年3月、新

戸－谷上間7.5kmの鉄道事業免許を受け、57(1982)年3月に着工した。

建設は、日本鉄道建設公団による民鉄線工事方式で行われた。建設キロ7.9kmのうち、新神戸から4kmまでのトンネル部を同公団が担当し、その他を北神急行電鉄が施工するという方式である。総建設費は約555億円に上った。トンネル延長は7,276mで、これは当時の民鉄線のトンネルの中で最長であった。また、谷上駅の建設に合わせて神戸電鉄谷上駅を南へ約120m移設し、両社線のプラットホームが隣接した一体構造の総合駅とした。

■直通運転の開始

そして昭和63(1988)年4月2日、北神急行線谷上駅－新神戸駅間が開業し、同時に神戸市営地下鉄と北神急行との相互直通運転が開始された。

相互直通運転は当初から予定されていたもので、昭和54(1979)年8月4日、神戸市と北神急行電鉄との間で、「相互直通運転に関する覚書(名谷－谷上駅間)」に調印が行われている。これをもとに、次のようなルールが取り決められた。

- ① 神戸市・北神急行それぞれの車両の主な規格仕様を統一し、接続駅である新神戸駅で乗務員が交替・引継ぎを行う。
- ② 列車の貸借関係は、自社保有列車の他社走行キロ数が等しくなるよう相互に直通運転を行うことで相殺する。
- ③ 接続駅である新神戸駅は、北神急行との共同使用駅として、建設費、運営経費については共同負担とする。ただし、新神戸駅の運営管理は従来どおり神戸市が行う。

北神急行開業時の直通運転本数は、名谷－谷上間が平日17本、学園都市－谷上間が9本、西神中央－谷上間が64本、計90本であった。これによって、谷上－三宮間が乗換えなしで結ばれ、



市営地下鉄西神中央駅
北神急行谷上駅
直通運転開始記念式典

それまでの神戸電鉄谷上駅から新開地を経由して三宮に至るルートに比べ、30分もの大幅短縮となった。

市営地下鉄では、直通運転の開始に合わせて輸送力の増強を行った。モデルチェンジした新造2000形の車両4編成を新たに導入して、110両体制とした。運転本数は、朝のラッシュ時に増便して運転間隔を1～2分短縮した。

3 経営安定化の取組み

地下鉄事業には、建設費など多大な先行投資を必要とする。神戸市営地下鉄も、開業後は債務の償還を計画どおりに進め、健全な経営を維持していくため、様々な工夫を重ねて乗客増に努め、乗車料金の収入増を図るとともに、広告や付帯事業を積極的に展開して多角的な収入の道を確保するべく努力を重ねた。広告では、車両の中吊り広告や駅の内照式広告といった一般的なものに加えて、車両の外壁面への広告、車両内のステッカー式の広告、プラットホームの乗車位置表示の広告、改札機のステッカー広告など、多様な広告媒体の活用に取り組んだ。

営業路線の延伸により駅舎などの施設が増加するに伴い、駅ビルや業務ビルの中に商業床を設けるほか、事業用地や空間を積極的に活用し、テナントを誘致して賃料収入による収益増

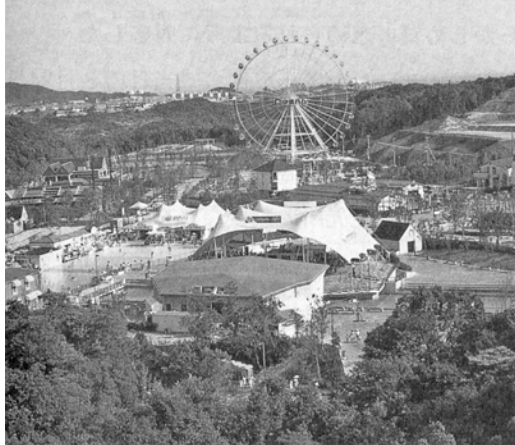
を図った。特に斬新なアイデアとして注目を浴びたのが、軌道上に人工地盤を造成してその上に建設した百貨店ビルである。西神中央駅の手前部分の掘割に蓋をする形で人工地盤をつくり、その上に百貨店ビルと駐車場を建設した。

■ 乗客増対策

定期客以外の乗客誘致のため、年間を通じて各種のイベントを実施してきた。主なものとしては、8月1日の「市営交通の日」イベント、夏休みの「親子施設見学会」「地下鉄ファミリー号ペイント大作戦」、10月14日の「鉄道の日」イベントなどである。

乗客増対策の1つとして、マイカー利用者を地下鉄に誘導するパーク・アンド・ライドにも取り組んできた。

乗客誘致に資することになった沿線の施設の一つに、昭和63（1988）年3月に神戸市総合運動公園内にオープンした野球場「グリーンスタジアム神戸」がある。両翼99.1m、中堅122.1mで、公認野球規則に定められた大きさを満たす数少ない野球場である。当初はオリックス・ブルーウェーブの本拠地となっており、震災直後の平成7（1995）年・8（1996）年にはオリックスがパシフィックリーグを連覇し、市民を大いに力づけた。



グリーンエキスポ'85会場風景

■禁煙タイムの全駅導入

昭和58（1983）年12月20日からは、全駅で禁煙タイムが導入された。朝の最混雑時間帯（1時間）の乗車率が約150％に達したことから、ラッシュ時のトラブルを未然に防ぎ、駅構内の快適性を保つ狙いで実施に踏み切ったものである。午前7時～9時、午後5時～7時という朝夕2時間を禁煙タイムとして設定した。

当時、神戸市内のほかの鉄道駅では、阪急三宮駅で昭和55（1980）年9月から、阪神三宮駅で昭和58年4月から、神戸高速鉄道の2駅で昭和55年11月から、それぞれ禁煙タイムが実施されていた。したがって、全駅実施は神戸市においては画期的なことであった。一方、全国の公営交通に目を転じると、7都市・団のうち札幌市、東京都、京都市、福岡市の4都市が全駅実施しており、神戸市は5番目の導入となった。

■ユニバーシアード大会・ グリーンエキスポへの支援

前述のとおり、地下鉄新神戸・三宮－学園都市間の開業は、ユニバーシアード神戸大会の開催にあわせることを一つの大きな目標に置いたものであった。同大会は昭和60（1985）年8月24日に開幕、9月4日までの12日間を会期とした。また、これをはさむ形で、もう一つの大きなイベントが神戸総合運動公園で開催された。

同年7月21日から11月4日までを会期とするコウベグリーンエキスポ'85である。この二つのイベントに際して、神戸市営地下鉄としては初めて一定期間にわたるイベント客の計画輸送を実施した。

(1) コウベグリーンエキスポ'85

まず昭和60年7月21日、コウベグリーンエキスポ'85が開幕した。正式名称は第3回全国都市緑化フェアで、「人と緑のふれあい」をテーマに、宮崎市長を会長とする神戸グリーンフェア実行委員会が主催した。昭和60年は、神戸市が推進してきたグリーン作戦の15周年にあたり、県の全県土公園化構想と合わせて神戸の新・緑化元年を広くアピールするねらいがあった。また、総合運動公園の完成披露という意味合いもあった。

56haの会場には、10館のパビリオンや大花壇が設けられ、敷地全体が色とりどりの花と緑で飾られた。また、神戸と友好都市提携を結ぶ中国・天津市から、孫悟空のモデルとされる金色の猿・金絲猴^{きんしこう}が2頭と、中国にしかないミニ馬^{かかば}・果下馬が2頭やってきて、来場者の人気を集めた。107日間の会期中に221万4,107人が訪れ、11月4日大盛況のうちに無事閉幕した。

(2) ユニバーシアード神戸大会

同年8月24日には、ユニバーシアード神戸大



ユニバーシアード神戸大会開会式



会が12日間にわたる熱戦の幕を開けた。この大会は国際大学スポーツ連盟（FISU）が主催する学生スポーツの祭典で、2年ごとに開催され、神戸大会は13回目であった。106か国から4,352人が参加する史上最大規模の大会となり、前年のロサンゼルスオリンピックでは参加をボイコットしたソ連からも、多数の選手が派遣された。多くの市民が裏方として大会運営に関わったのも大きな特徴で、8,368人（延べ4万2,000人）のボランティアが各方面で活躍した。会期中は約86万人の観客を集め、神戸の街を熱気と興奮で包んだ。

神戸市交通局ではこれら2つの大イベントを輸送の面から支えるため、特別態勢を組んで臨んだ。ダイヤの面では、グリーンエキスポ'85の開幕以降ユニバーシアードの閉会まで、名谷駅止まりの西行き列車を学園都市駅まで延長運転した。平日77本、休日72本の学園都市駅行き定期列車に加え、午前9時から午後9時までの間、平日28本、休日25本を延長運転して来場者の足を確保した。また券売対策として、往復乗車券の券売機を三宮（3台）、新神戸、湊川公園、新長田、板宿（以上各1台）の5駅に設置し、帰りの乗車券をあらかじめ購入できるようにした。

加えて、特に混雑が予想されるユニバーシアード大会の開幕日と閉幕日には、臨時増発や臨時乗車券発売所の設置といった対応をとっ

た。臨時増発については、開会式・閉会式の開始時刻・終了時刻に合わせて8～17本の増発を行い、平均4～5分間隔で運転した。臨時乗車券発売所は陸上競技場周辺とグリーンエキスポ会場周辺に設け、開会式には28窓口、閉会式には18窓口で手売り発売を行った。

ユニバーシアード大会終了後も、グリーンエキスポ'85開催期間中は延長運転や臨時増発を継続した。延長運転については、9月5日から30日まで、土曜・休日の午前9時～午後6時の時間帯にそれぞれ21往復・19往復を学園都市まで延長。10月1日から閉幕までは、これに加えて平日も21往復を延長運転とした。会期終了直前の11月3・4日には、多数の駆け込み入場者を想定して、延長運転に加えて西行き33本、東行き30本の臨時便を増発した。

(3) 阪神タイガース優勝

なお、この年の秋はもう一つのイベントが待っていた。プロ野球で阪神タイガースが、21年ぶりの日本一に輝いたのである。神戸市交通局では10月9日から30日までの間で計11日間、地下鉄三宮駅コンコースにタイガースショップを出店した。虎マーク入りのメガホンやハッピーといった応援グッズ、サインボール、キーホルダーなど81種類の商品を公済会の特設売り場で販売し、タイガースファンの人気を集めた。



総合運動公園駅
グリーンスタジアム神戸を
望む

4 乗車券サービス

■ 連絡定期券

乗客の利便性向上を目指したサービスの一つとして、昭和55（1980）年4月に地下鉄・市バス連絡定期券を発売した。それまでは地下鉄と市バスで別々に定期券を買わなければならなかったのを、1枚の定期券にまとめたものである。当初の料金は単純に両方の定期券を合算した額であったが、昭和60（1985）年6月からは地下鉄・市バスとも10%の乗継ぎ割引を導入した。

同時に、他社の鉄道（阪神、阪急、ポートライナー）との連絡定期券も発売した。連絡定期券については、同62（1987）年12月に山陽、63（1988）年4月には神戸電鉄、北神急行も加わった。また、バス・地下鉄の連絡定期券については、市バスまたは市バスと共同運行する民営バスの間に限り発行していたが、昭和63年3月からは、神姫バス単独運行路線との間にも拡充した。

■ 回数券

昭和57（1982）年10月から回数券の販売を開始した。10枚分の料分で11枚つづりの乗車券が購入できるサービスで、割引率は9.1%、有効

期間は発売日から3か月間。翌58（1983）年4月からは、自動券売機でも回数券を購入できるようにした。

■ Uラインカード

昭和63（1988）年3月には、カード時代に対応した地下鉄専用プリペイドカード「Uラインカード」の発売をスタートした。乗客にとっては、現金を用意しなくてもカード専用券売機でスピーディーに乗車券を購入できるという利便性があり、また神戸市交通局としては、高まりつつあったカードの人気を増収につなげようという意図もあった。

第1回発売では、1000円券3種類、3000円券2種類を用意し、3000円券については3,200円分が利用できるプレミア付きであった。1000円券のデザインは「2000形新型車両」「神戸市立農業公園」「ラインの館」、3000円券は「相楽園」



第1回発売「地下鉄専用Uラインカード」

「太山寺」である。その後も、沿線の名所や施設等をシリーズ化して発売し、好評を博した。また、カード利用者の経費負担で自由に券面のデザインができるフリーデザインカード（500円券）も発売した。

第3節 バス事業の再編と 経営合理化

① 市バス路線の再編成

市電路線の撤去に伴い、神戸市交通局は、昭和43（1968）年4月の第1次から46（1971）年3月の第4次まで代行バス路線を順次整備していった。しかし、在来のバス路線と重複する部分も多く、利用者からは「バス路線がわかりにくくなった」との声が高まっていた。そこで、ルート重複等の無駄を省くため市バス路線の見直しを行った。

昭和47（1972）年11月22日の市会港湾交通委員会において、第1次バス路線再編成計画が公表され、12月4日から実施された。「短時間で目的地へ、そしてバス利用者がひと目でわかる運行経路」が基本コンセプトで、市内系統69本のうち19本を、次のように3大幹線として整備した。系統を統合して同一系統の運行回数を多くしたので、待ち時間を短縮できた。また、これまで乗継ぎしなければ行けなかった区域が、東西を結ぶ長距離系統の実現によって直通利用できるようになった。

- ① 石屋川を起終点に、山手－東尻池－栄町を、山手先行と浜手先行の2通りで走る「東循環路線」
- ② 衣掛町を起終点に、山手－三宮－吉田町を

同じく2通りに走る「西循環路線」

- ③ 吉田町を起終点に、西出町－夢野－東尻池を、同様に2通りで走る「中央循環路線」

第1次バス路線再編成でもう1つの柱となったのは、兵庫区と灘区で「区民バス」を新設したことである。市民が日常的に利用する区役所、病院、商店街など、区内の主な公共施設を結んで走るもので午前10時から午後4時の遊休バス車両の活用もねらいとしていた。昼間客の利用を喚起するためのテストケースとしても全国的に注目を集めた。当初は6か月間のテスト運行とし、利用状況によっては廃止するという計画でスタートした。

■ 全市バス路線を再編

昭和52（1977）年3月に行った地下鉄西神線関連の市バス路線再編成に続いて、同年7月1日には旧市内を中心とする全市バス路線の再編成を実施した。この再編成は、昭和期における神戸市交通局事業の中でも、阪神大風水害からの回復、電力国家統制への対応、戦災復興、そして市電全廃に次ぐ大規模な改変であった。

この時期の市バス事業は、交通事情の変化などによって10年間で乗客数が半減するという極めて厳しい状況にあった。昭和52年度の決算では、1日あたり約900万円の赤字を出し、累積赤字額は160億円に達していた。

昭和51（1976）年度から、こうした厳しい経営状態からの脱却を目指して、ワンマン化の推進とあわせて従来の64路線を54路線に減らし、総営業キロ数を333kmから300kmへと約10%縮小するとともに、1路線あたりの平均延長距離もこれまでの10.7kmから8.0kmに短縮したのである。

■ 地下鉄延伸と市バス路線再編成

昭和60（1985）年6月18日の地下鉄延伸（新神戸・三宮－学園都市間開業）に伴い、市バス



学園都市駅前バスターミナルでの市・山陽・神姫3社合同バス発車式

は8年ぶりに路線再編成を行った。前年8月27日には、神戸市交通事業審議会によって「神戸市バス路線再編成の考え方に関する答申」が出されており、これに沿って実施されたものである。答申における再編成の基本的考え方は、次のとおり。

① 地下鉄開通に伴う再編成

地下鉄と近接し、あるいは並行している区間は、路線の統廃合または運行回数の調整等により対応すべきである。また、新規需要地域に対しては、採算面を適正に考慮して効率的な路線の新設・増強を行っていく必要がある。

② 運行効率の適正化

次の観点に立って路線のあり方を見直し、運行効率の適正化を図っていくべきである。

- 路線を単純化しわかりやすくする。
- 運行効率の低い路線は運行時刻や回数を調整する。
- 乗客数が少ない路線は中型バスの導入についても研究する。

③ 乗客サービスの充実と乗客増対策

次の施策を積極的に推進し、乗客サービスの充実と乗客増を図る努力が望まれる。

- 団地地域では始・終発時刻の延長を検討する。
- 停留所の位置、間隔の見直しによって乗客増が期待できる場合はその具体化を検討す

る。

- 運行管理システムの導入を検討する。

以上のような考え方を踏まえ、次の3点を基本方針として再編成が実施されることになった。

① 地下鉄開通に伴う再編成

地下鉄・バスを有機的に結び、効率的な乗客輸送が図れるよう、地下鉄の近接・並行区間の路線を廃止または運行回数を調整。また、ニュータウンなど乗客の新規需要が見込まれるところでは、路線の新設・延長や増強を実施

② 運行効率の適正化

路線を単純化し、「わかりやすく乗りやすい市バス」を目指すとともに、乗客数に見合った運行回数に調整

③ 乗客サービスの充実と乗客増対策

バスの特性である手軽さ、便利さを十分に発揮できるように、団地路線の始・終発時刻の延長を図るとともに、停留所を増設

2 ワンマン化の推進

■ 試験的導入から本格スタートまで

市バスのワンマン運行は、第5章第4節で述べたように昭和35（1960）年12月15日から一部



昭和35年式 ワン・ツーマン車 いすゞBR15

で試験的に導入された。その後ワンマン化はなかなか進まなかったが、第6章第3節で記したとおり、昭和41（1966）年5月1日から7系統（29系統含む）及び26系統について終日ワンマン運転を実施。本格的なワンマン化がスタートした。翌42（1967）年8月20日からは、2系統（三宮駅前－阪急六甲）及び18系統（三宮駅前－摩耶ケーブル下）がワンマン運行を開始し、12月20日には17系統（三宮阪神前－外大前）も続いた。これによって、10.3%だったワンマン化率は23.1%に拡大した。なお、ツーマン車の購入は昭和51（1976）年2月が最後となった。

■ 2区間ワンマン

昭和46（1971）年6月21日から、白川台団地の入居者増加に伴い5の9系統板宿－白川台6.983kmを新設。次いで7月12日には、1系統石屋川－板宿のワンマン運転が始まった。この1系統は、市バスとしては初めて2区間ワンマン運転となった。また、民間各社で行われている整理券方式でなく、相互信頼を前提とする申告制を採用したことも注目される。

同日には、63系統有馬口駅－有野団地も、開業後1年足らずでワンマン運転に移行した。これは、北区箕谷の山田操車場から有野団地内の有野操車場（バス収容力25両）に担当が替わったことに伴うものである。同年8月16日からは、布引運輸事務所より朝夕回送されていた有野線

と独立操車場だった箕谷線が、すべて有野操車場に統合された。

■ ワンマンバスの拡大

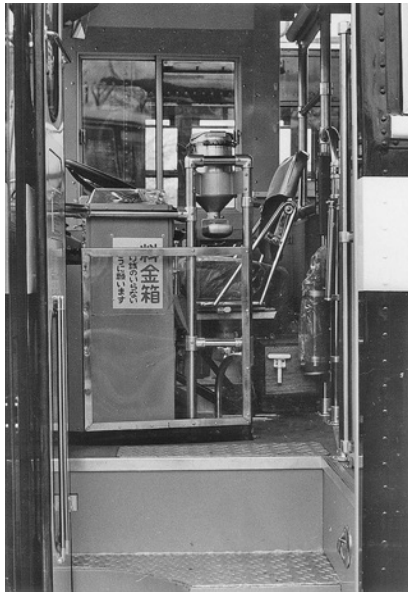
市営地下鉄の建設が進むにつれ、市バスの合理化による地下鉄要員の確保が要請されるようになり、ワンマン化への動きが活発化していった。そして昭和51（1976）年11月26日には、4系統、72系統、6の5系統でワンマン運行がスタートした。

これら一連のワンマン化によってバス部門から生じたマンパワーは、地下鉄部門で活躍することになった。

その後もワンマン化は進められ、昭和56（1981）年4月26日からは19系統（阪神御影－鴨子ヶ原）が全線ワンマン運転となった。さらに翌57（1982）年4月12日からは、111系統（箕谷駅前－衝原）の多区間ワンマン運転を実施し、ワンマン化率は99.6%となった。

■ 車両のワンマン化

ワンマンバスの運行には、当然ながらワンマンに対応した車両が必要である。神戸市交通局では昭和35（1960）年12月に、ワン・ツーマン仕様のいすゞ車6両を導入し試験運行。昭和39（1964）年頃から、新車購入に際しては一部を除いてワン・ツーマンもしくはワンマン車両にする方針を打ち出した。



ネプチューン式料金箱
右手にレバー式両替機が見える



小田原機器製LC-21型

■ 後ろ乗り前降り方式への統一

ワンマン化が進みつつあった昭和48（1973）年2月25日、舞子線など一部を除いて「後ろ乗り前降り」方式に統一された。この方式には次のようなメリットがある。

- 乗客がバスの進行方向に進むため、スムーズな車内整理ができる。
- 料金後払いのため、走行中でも支払い準備ができる。
- 乗車未済事故が防げる。

乗降方式転換に際しては、側面経由幕の後方への移設、危険物持ち込み禁止の法定放送装置やインターホンの取付けのほか、乗降事故防止のため次のような設備工事が行われた。

- 大型車外用バックミラー及び大型室内ミラーの取付け
- 車外照射灯及びステップ灯の取付け
- 乗車作業灯を後扉戸袋上部外側に取付け
- ステップ確認ブザー及び安全装置（ステップに足をかけた状態又は握り棒を持った状態では開扉しない装置）の取付け
- 後輪巻き込み防止装置（中央扉車のみ）の取付け

■ 料金箱の変遷

ワンマン運行の普及に伴い、料金箱（料金收受装置）も進歩した。その主なものは以下のとおり。

<昭和35（1960）年>

ワンマン試験運行時のワン・ツーマン車に投げ込み式料金箱（富士式）を設置した。

<昭和44（1969）年>

ワンマン用料金箱を富士式からレバー式両替機をついたネプチューン式に変更した。

<昭和45（1970）年>

ワンマン全車にNEC自動釣銭器付料金箱を設置した。

<昭和54（1979）年>

昭和45年に設置した料金箱を更新し、NEC製NV-K4898Eを玉津操車場配置車両を除く全車に導入。そのうち20両には、紙幣両替付の機械をテスト導入した。

<昭和61（1986）年>

料金箱を小田原機器製RX-BLHに更新し、全車両の載せ替えを実施した。新しい料金箱は、500円硬貨と1000円札の両替機能を備え

たものである。

<平成8（1996）年>

プリペイドカードなどカードシステムの普及に対応するため、ストアードフェアシステム対応が可能な小田原機器製LC-21型料金箱を採用し、全車載せ替えを実施した。

<平成9（1997）年>

LC-21型料金箱にカードシステムを組み込んだ。

<平成11（1999）年>

関西圏共通カード「スルッとKANSAI」に参入した。

3 バスロケーションシステム

バスロケーションシステムとは、バスが走行している位置の情報を把握し、停留所で待つ乗客にバスがもうすぐ来ることを知らせる仕組みである。道路の渋滞などで時刻表どおりに到着しないことによるイライラを少しでも緩和し、快適に利用してもらうことを主な目的とし、運行管理にも役立てられる。1970年代の終わりに東京で運用が始められ、その後国の補助制度ができたこともあって、全国に広がっていった。

神戸市においてバスロケーションシステムが初めて導入されたのは、昭和58（1983）年5月30日のことである。全国を見ると、57（1982）年の段階で既に17事業者で実施されており、6大都市の公営バスもほとんどが導入済みであった。ただ、兵庫県においては初めての実施となった。

このシステムがまず採用された路線は、都心の三宮を経由する急1・91・92という3系統で、1日平均利用客約3万5,000人（全線の約1割）に上る中枢路線である。バスロケーションシステムのテストケースとしてここに白羽の矢が立ったのは、次のような理由による。



バスロケーションシステム

- ① 通勤通学などバスへの依存度が高く、システムの有効利用が期待できる。
- ② 運行間隔が適当で、定時運行もほぼ守られ、利便性の向上に効果的な路線である。
- ③ 道路環境（車線数、歩道幅等）がシステム導入に相応しい。

接近表示器を設置したのは、3路線の各停留所のうち、1日の乗車人員650人以上、乗降人員1,000人以上という基準を満たした16か所である。この表示器と音声とによって、バスが近づいていることを知らせる。

その後も、都市新バス（10系統）の導入などに伴って、4路線42か所の停留所に接近表示器が設置された。しかし、阪神・淡路大震災や地下鉄海岸線工事などにより、当時のシステムは使われなくなっていった。

4 バス関連施設の整備

■ 石屋川車庫の解体と新築

旧市電石屋川車庫は、市電廃止後そのままの形で、4つの系統の代行バスの基地として使用されていた。その後、バス車庫への転換工事が進められ、昭和44（1969）年3月23日には第1期工事が完了して、車両収容能力40両の新車庫

が完成した。そして同年6月15日には、トラバーサ（軌道間列車移動装置）の撤去など第2期工事が完了、車両収容能力は72両に増加した。

しかし、営業所事務所棟、操車係員詰所、車両整備棟が分散していて使い勝手が悪く、建物自体の老朽化も進んでいたことから、昭和54（1979）年度末より解体工事に着手した。昭和55（1980）年3月26日、灘区弓ノ木町1丁目に、敷地面積6,419㎡の新営業所がオープンした。

■ 高倉操車場の新設

昭和48（1973）年8月2日、50台のバス収容能力を誇る高倉操車場が、須磨運輸事務所の出先として完成した。須磨離宮公園の西側に高倉団地ができたことから、この新団地住民の移動の便を確保することが目的である。同月17日より、75系統（須磨一の谷－高倉台）が運行を開始した。

■ 松原運輸事務所及び整備事務所の改築

老朽化が進んでいた松原運輸事務所及び整備事務所の改築が昭和49（1974）年3月31日に完成した。職員住宅を併設し、敷地面積9,723㎡、鉄筋コンクリート5階建て、車両収容能力160台の新事務所である。

その後、松原運輸事務所は松原営業所と名称を変更した。なお昭和62（1987）年4月から、全市的に「運輸事務所」から「営業所」への名称変更を行った。

松原営業所所属の玉津操車場は、昭和51（1976）年2月の垂水営業所開業に伴い、同営業所の所管となった。

■ 旧市電和田車庫及び運輸事務所の改装

旧市電の和田車庫及び運輸事務所は、昭和46（1971）年3月の市電撤去以来、一部を単独系統の操車場と臨時定期券売場として使用していた。しかし、上記の松原車庫改築に関連して、

バス車両約50両を収容するため、バス操車場に改築することになった。工事は47（1972）年12月14日に完成し、その後松原運輸事務所の完成に伴って、昭和49（1974）年3月31日をもって再び松原運輸事務所の出先操車場に縮小された。

■ 垂水車庫の新設

昭和50（1975）年12月2日には、垂水区本多間3丁目に垂水車庫が完成した。舞子・多聞方面の新興団地群と鉄道駅を結ぶバス路線の充実を目的として、西神戸の市バス総合基地として新設したものである。敷地面積71万8,100㎡、車両収容能力は72両であった。

■ 落合営業所の新設と灘営業所・高倉操車場の閉所

昭和8（1933）年12月に営業開始した灘営業所は老朽化が進み、車庫内が手狭になっていた。また、年々人口が増加する須磨ニュータウンに市バスの拠点が必要であった。そこで昭和58（1983）年12月5日、灘運輸事務所の一部と須磨運輸事務所所管の高倉操車場を統合して、落合営業所を新設した。これに伴って、同年12月4日灘営業所及び高倉操車場を閉所した。灘営業所の跡地は、環境局灘事業所の建設候補地として、有効活用を図ることとなった。

落合営業所の新設とともに、ニュータウン内に77系統の落合北循環線と78系統の落合南循環線が新しく設けられ、同年12月5日から運行を開始した。77系統は、名谷駅前を起点として須磨東高校－白川台4－北落合2－名谷駅前を循環するコース。78系統は、名谷駅前から友が丘中学校前－南落合4－花谷小学校－名谷駅を循環するコースである。このほか、75系統（須磨一の谷－高倉台）を、高倉台から地下鉄妙法寺駅まで路線延長した。

さらに、落合運輸事務所の担当により、昭和

60（1985）年4月1日より66系統の山麓バイパス線が運行を開始した。三宮から山麓バイパスを経由し、ひよどり台団地へ乗り入れる路線である。山麓バイパスは、昭和59（1984）年11月2日に開通した有料道路で、中央区布引町～須磨区車の延長8.9kmの背山をトンネルで短縮するものであった。

■ 中央営業所の新設と布引営業所の閉所

布引営業所は、市電当時の面影を唯一残す赤レンガの建物で、市バスの市内中央基地としての役割を担ってきた。しかし、市内バス路線の充実に伴って車庫が手狭となり、建物が老朽化していたこともあって、建て替えることになった。

そして平成5（1993）年4月12日、中央区小野浜町に、布引営業所に代わる新たな市バスの中央基地として中央営業所が完成した。敷地面積1万6,868㎡、鉄骨造2階建の建物である。

■ 西神操車場の新設

昭和62（1987）年3月18日の地下鉄全線開通に合わせて、西区内のバス路線の再編成を行った。新しいバス路線網の基地として、垂水営業所所管の西神操車場が建設され、同日から営業を開始した。住所は西区竹の台1丁目、敷地面積は1万2,436㎡である。これに伴って、それまで西神地域のバス路線を担当していた玉津操車場を廃止した。

その後、西神ニュータウンの人口はますます増加し、バス路線網のさらなる充実を図った。そのため、西神操車場を垂水営業所から独立させ、平成5（1993）年4月1日付で西神営業所とした。

■ 低床バスと優先座席の導入

昭和48（1973）年度に購入したワンマン車54両のうち、4両について初めて低床バスを導入した。乗降口ステップの高さを従来車より10～12cm程度低くしたのが低床車である。旧市電は、道路面より一段高くなった停留所プラットホームからそれほど高低差を感じず乗車できていた。これに対して、市バスは道路面や歩道から乗車するため、特に高齢者や子どもにとっては高低差をきつく感じやすい。低床バスはこうした問題への対策として導入されたものである。ただし、急坂で走行時にスカート部を損傷する可能性もあるため、一部の路線では低床バスの運行ができなかった。

高齢者等への配慮としてはもう一つ、優先座席の採用も昭和47（1972）年のことであった。11月より全車両を対象に、右側中央部の1人掛けシート2座席を優先座席とし、目印としてカバーをかけた。そのカバーの色にちなみ、優先座席はオレンジシートと名付けられた。

■ 多井畑に新道完成

北須磨周辺の住宅地造成の進捗とともに、高倉山－神戸療養所間に新道が開通した。これに伴って、多井畑厄神前の旧道を運行していた6系統（須磨一の谷－多井畑）が廃止され、昭和48（1973）年4月1日から新6系統（須磨一の谷－新道経由－北須磨団地6.19km）がワンマン運行を開始した。

同時に、34系統（須磨一の谷－下畑）も72系統（須磨一の谷－須磨一の谷循環12.72km）に変更された。この72系統については、道路事情からツーマン運行を行った。

同年8月17日には、高倉団地への入居者増加

に対応するため、6の3系統（須磨一の谷－こども病院前）に代わって、75系統（須磨一の谷－高倉台4.34km）がワンマン運行を開始した。

■電気バスの導入

昭和48（1973）年8月6日、神戸市営として初めて電気バスを2台導入した。翌49（1974）年1月7日にも、さらに2台が加わった。神戸市が提唱する「人間環境都市づくり」の一環で、走行時に排気ガスを出さない無公害車両として注目を集めた。エンジン音がなく静かで、乗り心地がいいので利用者には好評であった。

その反面、当時の電気バスは様々な面で課題を抱えていた。1回の充電で走行できる距離は60km程度にとどまり、充電には最新式の充電装置を使用しても4時間以上かかった。さらに、電池の重量が3,050kgもあったことから、運行範囲は平坦地走行の多い東循環路線の91・2系統と西循環路線の81・82・83・84系統の6路線に絞られていた。

<電気バスME460型の概要>

全長=9.38m

全幅=2.49m

全高=3.06m

定員=70人（座席26）

車両重量=10,350kg

車両総重量=14,200kg

最高速度=時速60km

電動機=直流直巻自己通風型、72kW、360V、
224A、2,100rpm

制御装置=サイリスタチョップパ回生付

電池=鉛電池（クラッド式）、

340V、310AH/5HR、3,050kg

現在の低公害車時代を先取りした電気バスではあったが、前述した性能上の問題や維持費の増大などにより、昭和52（1977）年度をもって廃止された。



電気バス始動式 くす玉を割って、さっそうと発車

■新多聞団地線の運行開始

垂水区の新多聞団地が昭和49（1974）年8月、ほぼ完成し2,000戸が入居を開始した。新多聞団地は、日本住宅公団が3年をかけて造成したマンモス団地で、計画人口2万数千人、住宅9,100戸、舞子高校をはじめ教育施設が12か所設けられた。バスの運行は計画当初から予定されており、団地内にバスターミナルが整備された。

そして同年8月24日、新多聞線の開通式が催された。市と山陽バスの共同運行で、53系統、舞子駅前と舞子高校前を結ぶ4.25kmの路線である。

国鉄舞子駅前でもバスターミナルの整備が進められた。乗り場専用ホームと降り場専用ホームが2本ずつ、バス12両が同時に発着できる、西神戸最大規模のターミナルとなった。ホームと駅舎はドーム式通路で結ばれている。

53系統の開通で、国鉄舞子駅前は県商方面の51系統、朝霧駅方面の52系統、多聞団地センター方面の54系統と、四方へ向けてバスが運行する拠点となり、舞子、垂水北部の団地輸送体系はいよいよ充実することとなった。



神戸駅前バスターミナルの着工から完成まで

■神戸駅前ターミナル

昭和48（1973）年、市は神戸駅周辺整備事業を開始した。その一環として地下街「サンこうべ」が同年2月に着工され、翌49（1974）年10月1日にオープンした。その名のとおり、地下街中央部には巨大なガラス張りのドームが作ら

れ、太陽光が降り注ぐ構造であった。地下部には南洋植物の生い茂る大温室が設けられた。

そしてドームの地上部は、八角型のバスターミナルとなった。北から順に淡緑、黄、橙、赤、紫、青、淡青、緑の8色に彩られた待合所と、それぞれの方向を示すためのうさぎや虎などのベットマークが描かれた。また地下街には、飲



市バスのことなら何でも……
とテレフォンセンターを開設

食街、ファッション街のほか定期券売場、観光案内所、大型案内板も設けられた。

バスターミナルは昭和49年10月2日に運用が開始され、17路線に上る市バス系統がここを発着、あるいは経由するようになった。

■ 団地線の新設・増強

昭和50（1975）年4月より、2つの団地の入居開始などに伴って、市バス5路線が新たに運行を開始し、あるいは延長運転を始めた。まず、「ひよどり台団地」において同年3月末に約1,000戸の入居が開始されたのを受けて、65系統（神戸駅－ひよどり台間8.7km）が平日45便、休日37便でスタートした。運賃については、当初近郊区制を採用して1区50円、2区90円とし、その後普通区となった。

次に、「名谷団地」の第1期分380戸が、やはり3月末に入居を開始した。これに対し、従来の6系統（須磨一の谷－北須磨団地）を1.79km延長して、名谷団地まで乗り入れるルートとした。同時に、運行回数を90往復から109往復に増やした。

このほか、白川台団地を走る5系統関係を増発。また、有馬街道小部トンネルの開通に伴い、71系統を61系統へ統合した。

6月15日には、北区有野団地内を循環する新たな63系統の路線が運行を開始した。従来の63系統は、神戸電鉄有馬口駅と団地南端の有野会

館前を結ぶ3.0kmの連絡路線であった。今回、神戸電鉄五社駅のプラットホームの改造により、同駅前を起終点とする団地内循環路線4.1kmに変更された。

■ 市バス相談所の開設

昭和50（1975）年4月より、神戸市交通局内に市バス相談所が開設された。市バスに関する市民からの問い合わせ窓口を相談所に一本化し、電話で対応するもので、全国に先駆けての導入であった。市バスに関する問い合わせには、忘れ物、乗り場案内、発車時刻、料金など様々なものがある。これらすべてを相談所で受け付けることにより、市民からの問い合わせを効率的に処理できるようになった。初日から100件を超える問い合わせ電話が寄せられた。

■ 有野団地に循環バス

昭和50（1975）年度は、ひよどり台団地をはじめ、名谷、高倉台、鈴蘭台、白川台など、市内各地の団地バス路線の新設や増強が実施された。同年6月15日には、北区有野団地内を循環する新63系統が運行を開始した。これまで63系統は、神戸電鉄有馬口駅と団地南端の有野会館を結ぶ3.0kmという短区間の連絡路線であった。新63系統は、神戸電鉄五社駅のプラットホーム改造により、同駅前を起終点とする4.1kmの団地内循環路線となった。この団地内循環で、県



新神戸トンネルの完成を待って神戸市は全国に先がけてパーク・アンド・ライド方式の実用化に乗り出し見事に成功させた（箕谷駐車場）

道神戸－三田線の常態的停滞を回避することができた。

■ 絵入り方向幕の登場

「市バスの行き先がわかりにくい」—— そんな市民の声にこたえて、昭和50（1975）年6月1日、交通局長自らの発案による全国初の「絵入り方向幕」が市バスに登場した。後部乗車口のすぐ左手の窓枠を使い、縦60cm、横70cmという従来型の3倍の大きさで、行き先停留所名とともに浜手回りは船の絵、山手回りは山の絵を添えている。方向幕の操作は、運転席からリモートコントロールできる。

この絵入り方向幕は、50年度中に100両のバスに装備され、以後の新車すべてに採用された。

■ 西神に新路線開通

西神の野中・古郷地区では、区画整理事業が進展するとともに宅地開発が盛んに行われた。昭和51（1976）年5月1日には、県道上村－二見線が拡幅整備されたのを機に、初の市バス乗り入れが実現した。同地区は、明石市と加古郡稲美町に挟まれた格好で西へ張り出し、神戸市の最西端に位置している。従来は最寄りの市バス路線である12系統を利用するにも、1～2kmの距離を徒歩か自転車を出かけていくしかなかった。このため、市バス開通は地元住民が強く待ち望んでいたものであった。

新設された路線は、12の24系統（明石駅前－上岩岡15.76km）と、12の26系統（国道大久保－上岩岡8.06km）である。一方、12の3系統（国道大久保－六十丁）など神戸市と稲美町母里方面を結んでいた市バス路線の上村－六十丁2.06kmの区間は廃止となった。

■ パーク・アンド・ライド

昭和51（1976）年5月15日、新神戸トンネル（第2六甲トンネル）が完成し、供用が開始された。これに伴い、翌16日から市バス64系統（三宮駅－箕谷駅前9.5km）の運行を開始した。同時に、全国に先駆けてパーク・アンド・ライドの試行が始まった。

パーク・アンド・ライドとは、パーク（駐車場）とライド（電車やバスに乗る）の組み合わせという意味で、自家用車の利用は駐車場までにして、そこからは公共交通機関を使うことで交通渋滞や都心部での駐車場難といった問題を解決する仕組みである。現在では、地球温暖化防止や省エネルギーという観点から広く普及しているが、その当時の日本では画期的な試みであった。

パーク・アンド・ライドを促進するため、トンネルの箕谷側入口付近に、乗用車200台、自転車140台の大規模な公営駐車場が設けられた。そして、バス利用者には駐車料金半額という特典を設けた。

市バス64系統は、当初こそ1日平均300人程度の利用にとどまっていたが、3か月後には1日平均1,200人と急増。昭和51年9月からは増発とともに営業時間を延長した。

■冷房車の導入

昭和52（1977）年度、初めて冷房車を導入した。その後も、乗客サービス向上のため冷房車の増車を進め、昭和56（1981）年度末で4両に1両、58（1983）年度末で2両に1両の割合まで冷房化率が高まった。猛暑となった昭和58年の夏には、約50%の冷房化体制のもとで配車方法を工夫・調整し、暑い日中の走行車の約90%を冷房バスで運行した。なお昭和63（1988）年度末には、在籍車両すべてが冷房バスとなった。

■市バス50周年

昭和55（1980）年は、須磨－桜口間に初めて神戸市営バスが走ってから50年という節目の年であった。創業当初は、在籍車両55両、営業キロ44.4km、1日平均乗車数約8,600人。それが半世紀を経て、在籍車両726両、営業キロ306.6km、1日平均乗車数約35万1,000人にまで成長した。

ただ、昭和54（1979）年から55年にかけては、石油ショックをきっかけとする軽油価格の高騰がピークを迎えた年であり、財政的には非常に厳しい時代であった。燃料油脂費の支出額は、昭和53（1978）年度の4億3,155万円に対し、54年度7億78万円、55年度には8億7,703万円と跳ね上がり、神戸市交通局では、京阪神ブロック間や通産省、自治省と協議しながら、軽油の確保に全力を尽くした。軽油価格は、昭和56（1981）年に入りようやく沈静化に向かった。

また、昭和55年12月1日には都心の生田区と葦合区が合併し、中央区が誕生した。都心部の人口が減り周辺部へ移っていくドーナツ化現象の進行に伴うもので、当時区制を敷いていた10大都市としては戦後初めての合区となった。こ

れに伴い、同日からダイヤ改正を行って6・7・10・18系統の路線を変更した。6・7系統の起終点停留所を三宮駅前から中央区役所前に延長し、10系統（西行）、18系統（南行）はそれぞれ中央区役所前経由とした。また、17系統「小野柄通5丁目」バス停を「中央区役所前」とするなどの名称変更も行った。

■団地路線の新設

昭和56（1981）年10月から12月にかけて、名谷周辺地区の宅地開発に伴い新たに2つの路線を新設した。

1つは76系統神の谷線で、名谷駅を起点に国立神戸病院前、神の谷7丁目を経て名谷駅へ戻る循環線である。病院への通院者や神の谷団地住民の移動の便を確保するため、11月20日から運行を開始した。

もう1つは15系統桃山台線で、名谷駅－北須磨高校前－奥畑口－つつじが丘－桃山台というルートを山陽バスと共同運行するもので、12月12日から運行が始まった。この15系統については、昭和61（1986）年6月2日から青山台まで延長され、同時に滑－奥畑口間は垂水妙法寺線の新道を走行する路線変更が行われた。

昭和57（1982）年4月1日には、西神ニュータウンへの足となる21系統の新路線を開設した。名谷駅前から太山寺小学校前、友清、福谷などを経由し、西神住宅団地（狩場台）を結ぶコースである。西神ニュータウンの居住者の通勤・通学などの移動の便を確保するものであった。

この路線は当初、地下鉄延長開業時までの暫定路線と位置づけられていたが、沿線住民から強い存続要望があったため地下鉄開通後も路線を継続した。平成元（1989）年2月にはハイテクパークまで延長し、平成5（1993）年3月には西神南駅－友清間に短絡、同年9月には西神住宅団地内の路線再編成に伴い系統番号を45に変更した。



ユニークなボディペインティングが好評の“かもめバス”

■ 区民バスの廃止

昭和52（1977）年7月に運行を開始した兵庫区と灘区の区民バスは、昭和56（1981）年3月20日、4月1日にそれぞれ廃止された。

昼間時間帯のバス利用者誘致をねらいとして運行時間を午前9時半から午後4時半までに限った“お買い物バス”として話題を集めたが、昭和54（1979）年度の1日平均利用者は両路線とも約870人とどまり、やむなく廃止することになったものである。

第4節 観光開発と観光事業

1 巻き返し作戦

■ かもめバス

マイカーブームの進展と反比例するように縮小の一途をたどっていた観光バス事業だが、昭和50年代に入って巻き返しを図ることになった。まず51（1976）年8月、市営観光バスのイメージチェンジを目指し「かもめバス」が導入された。

市民に憩いの場を提供する観光バス事業は、「明るい空気、楽しい雰囲気が必要」との声を受けて、職員からアイデアを募っての観光バスのボディ・デザイン・コンクールを実施。その優秀作をもとに、かもめバスとして「みかげ」「ふたたび」「きぬがけ」の3両を製作した。バスの車体を事業PRのための“動く媒体”と捉えて、デザインを施すという試みは、当時としては全国にも例のない画期的なことであった。

かもめバスのボディデザインは、両側面全体をキャンバスとして、中央部分に緑・青・赤・オレンジ・黄の5色で虹を描き、背景に神戸港を表すコバルトブルーのライン、そして側面から屋根にかけては純白のかもめが群れ翔ぶという、斬新で楽しさあふれるものであった。

■ 風見鶏バス

観光バス事業の巻き返し策の第二弾は、昭和52（1977）年12月17日の「風見鶏バス」運行開始である。

「神戸の海と山と異人館めぐり」と銘打ったコースを巡るもので、特に異人館周辺は、同年10月から始まったNHK朝の連続テレビ小説「風見鶏」の舞台となったことで一躍脚光を浴び、特にアンノン族と呼ばれる若い女性たちにとって注目のスポットとなっていた。風見鶏バスは翌年の6月末まで運行し、約半年間に延べ運行回数430両、利用客数2万800人、総売上高1,980

万円という好成績を残した。

2 観光バスコースの充実

■昭和39年以降のコース

神戸市内観光バスは、昭和39（1964）年8月1日以降、A・Bの2コース編成で運行されていた。Aコース（普通コース）は、ポートタワー、相楽園、湊川神社、須磨浦公園、水族館といった名所を巡る。Bコース（海と山を結ぶコース）は、中突堤港内巡覧と六甲観光牧場・六甲回転展望台の見学を組み合わせたプランである。Bコースについては、冬季（12～3月）は運休し、かわりに冬季限定のCコースとして、中突堤港内巡覧、相楽園、湊川神社、水族館を巡るプランを用意していた。

■昭和53年改定のコース

これらはいずれも好評であったが、風見鶏バスの成功を機に観光バスコースを見直し、昭和53（1978）年11月1日から新しいコースをスタートさせた。神戸ポートタワー、須磨水族館、異人館（風見鶏の館、ラインの館）を巡るコースを年中運行するほか、神戸港めぐりと六甲山等の組み合わせを中心に、冬季限定で新たに酒蔵見学を組み入れたコースの運行を開始した。酒蔵（菊正宗記念館）では、利き酒も楽しむことができた。

また、これを機にバスガイドの制服を一新した。鮮やかなブルーのスリーピースにエンジ色のリボンのついた帽子という、当時のニューモードであった。こうした積極姿勢が功を奏し、低迷していた観光事業は再び活気を取り戻した。

さらに、昭和54（1979）年3月1日には、さらに観光事業の拡大を図るため、神戸市交通局、神戸市交通局共済会、徳島市交通局の三者で観

光業務提携協定を結び、相互に観光地・観光施設・宿泊所などの紹介と斡旋、企画の交流・情報交換などを行った。

■会員制貸切バスの企画の多様化

ポートピア'81（後述）を機に、神戸は異国情緒豊かでおしゃれなまちとして一層注目されるようになり、市営観光バスも会員制貸切バスの企画を充実・多様化させていった。

昭和58（1983）年7・8月には、夏休み企画として「サマーナイトツアー」バスを運行。「リッチでエキゾチックな納涼バス」をコンセプトとして、次の3つのコースを設定した。いずれのコースも、7月19日～8月31日の期間限定で、午後5時30分出発、3時間半の行程である。

ポートピアコース、異人館コース、六甲山納涼コースの3コース合わせて延べ42台を運行し、1,981人の利用があった。

昭和59（1984）年の夏は、「市内再発見バスツアー」を企画した。市内の史跡、文化・レジャー・レクリエーション施設、公共施設、ユニバーシアード会場、市内外の工場などをバスで巡るツアーで、主に自治会、婦人会、PTAなどの地域団体の研修旅行で利用してもらおうと企画された。工場見学を中心とする「親子の見学会コース」などモデルコースを用意し、8時間の行程で1人5,000円（貸切）という割安の料金設定にしたこともあって好評を博した。

また、同年は源平の合戦から800周年にあっていたことから、神戸市が広域的な観光キャンペーンを展開していた。神戸市交通局も、観光バスに新型の「エアロバス」を導入した記念イベントを兼ね、キャンペーン協賛行事として英語版市内観光「神戸エキゾチックツアー」を実施した。源平合戦の史跡（清盛塚、須磨寺）や神戸の新しい名所（北野異人館街）を、国際都市に相応しく英語の解説で楽しんでもらおうという趣向で、局ガイドとともにアメリカから

の女子留学生2人が交替でガイド役を務めた。昭和60（1985）年4月に6回運行し、各回平均31人の乗客数を記録した。

昭和62（1987）年の神戸開港120周年の協賛行事の一環として、「KOBE七福神めぐりバス」を企画した。長田神社、湊川神社、生田神社など七福神にゆかりの深い7つの社寺を10時間かけて巡るツアーで、昭和60年12月7日から翌61（1986）年2月17日までの7の付く日に計7回運行するという“7づくし”の企画は大好評で、第1便の運行開始までに各便の予約が満席となった。そこで6便の増便を行ったものの、これも早々に予約が埋まる程であった。

■ 昭和62・63年の新コース

神戸観光の入込客数の増加に伴って、従来のコースでは対応しきれない状況になり、昭和61（1986）年には4月から7月の間だけで約1,500人の断り客が発生していた。

そこで、昭和62（1987）年8月から新たに「周遊観光バス」4コースを試行的に新設運行した。そのポイントは、次の4点である。①山と海（港）を中心に、東西にコースを分けたこと。②海洋博物館や須磨海浜水族園などの新施設を重点的に組み入れたこと。③ホテル宿泊客への便宜に配慮したこと。④出発時刻を統一してわかりやすくしたこと。また、冬季についても同様に2コースを新設した。

その結果、昭和62年4月～翌63（1988）年2月の定期観光・周遊観光バス乗客数は、前年同期比32.1%増の約3万4,000人と大きく伸びた。周遊バス増便後だけを比較すると、52.5%増という飛躍的な伸び率を示した。

■ 定期観光バスに関する懇談会

昭和63（1988）年度、助役を座長とし関係局長12名をメンバーとする庁内組織「定期観光バスに関する懇談会」が設置された。魅力的な観

光資源・文化施設を観光バスによってつなげ、観光客のさらなる誘致を目指すことをねらいとしていた。文化財めぐり、グルメ・ナイトツアー、文化レクリエーション施設めぐりなどのコース設定や運行方法などについて検討された。

懇談会での検討も踏まえ、これまでは観光バス15両のうち市内定期観光バスとして1両、貸切バスとして14両を運行していたのを、定期観光バス3両体制とした。また、観光バスはすべて魚崎営業所に配置していたのを、布引・落合の両営業所にも配置して回送ロスを少なくした。

3 様々なバス車両

■ 花バス

みなとの祭の花電車といえば長年にわたって市民に親しまれてきたが、市電廃止に伴い花電車の運行も昭和45（1970）年10月15～18日が最後となった。しかしその後、みなとの祭は翌46（1971）年から神戸まつりと名前を変え、50（1975）年の第5回神戸まつりには、花電車を引き継いだ花バスが登場した。電飾や楽しいデザインを施して神戸市内を巡回し、最終日のパレードにも参加。市バスのイメージアップに貢献した。

この花バスは、廃車車両の中で台車として最も適したセンター・アンダフロア・エンジン型式の日野BT51型6両を用いたもので、腰板を残して窓から上を切断し、トラック状に改造して、発電器を搭載していた。いずれの車両も老朽化が著しかったため、昭和58（1983）年、大阪市交通局で同じセンター・アンダフロア・エンジン型式の車両が廃車になったのを購入し、同様に改造してBT51型の後継とした。しかしその後は、センター・アンダフロア・エンジン型式の車両がほとんど姿を消したため、車両の



テレビドラマにあやかっの「風見鶏バス」は昭和52（1977）年12月17日その第1号車がスタート
当初計画を延長し、翌年の53（1978）年6月30日まで運転約20,000人が乗車した。そして最終日には地元のデパートから花束が贈られた



市内定期観光バスが8年ぶりに新コースとなり昭和53（1978）年11月1日からスタートした。またこの日から観光ガイドの制服もブルーもあざやかなニューモードとなった。発車式では異人館ガールから花束が贈られた



灘の生一本と異人館そして神戸港めぐりを組み合わせた市内定期観光バス新コースは冬期だけだったが連日超満員（菊正宗酒造記念館前）



2階建てバス

老朽化が限界まで来た昭和61（1986）年5月、役割を終えて廃車とした。

■ パノラマデッカ型バス

観光バスの魅力をさらに高めようと、昭和54（1979）年には11年ぶりに観光専用バスの増強を図ることになった。7月20日、パノラマデッカ型バス3両を導入し、それぞれ「まいこ」「すま」「なだ」と名付けられた。テレビ、カラオケ付きの大型バスで、主な仕様は次のとおり。

型式＝三菱パノラマデッカ B905N型

全長＝11.24m、全幅＝2.50m

全高＝3.40m、車両重量＝1万970kg

乗車定員＝57人（乗務員含む）

最高速度＝135km/h、登坂能力＝31%

最小回転半径＝11.2m

エンジン＝型式8 DC-2

総排気量＝1万3,720cc、馬力数＝265HP

■ 2階建てバス

昭和55（1980）年5月21日からは、公営バスとして初めての2階建てバスの運行を開始した。翌56（1981）年3月から開催される神戸ポートアイランド博覧会のPRを目的として西ドイツから輸入したもので、この2階建てバス用観光コースを設定した。春・秋コースが「市内めぐりと須磨離宮公園」、夏・冬コースが「市内めぐりと須磨水族館」である。主な仕様は次

のとおり。

型式＝ネオ・プラン社スカイライナー

N122/3改良型

全長＝12.0m、全幅＝2.50m

全高＝3.80m、車両重量＝1万5,720kg

乗車定員＝76人（乗務員含む）

最高速度118km/h、登坂能力＝22%

最小回転半径＝11.0m

エンジン＝型式ダイムラーベンツOM-403、

総排気量＝1万5,950cc、馬力数＝320HP

4 神戸ポートアイランド博覧会と観光振興

■ ポートアイランドの完成

昭和56（1981）年2月4日、神戸都心から南へ約3kmの沖合で埋立が進められていたポートアイランドが完成し、竣工式が催された。ポートアイランドは東西3km、南北2.1km、面積436ha（甲子園球場の約120倍）の人工島で、昭和42（1967）年の埋立着手以来、15年の歳月と約2,300億円の事業費が投入されていた。

既に昭和54（1979）年3月に公団住宅の一部入居が始まっており、同月29日から市バス臨時ポートアイランド線の運行を開始している。三宮駅前－税関前－ポートアイランド－税関前－三宮駅前の循環線であった。



ポートピア会場を結ぶ市バス



ポートライナー

■ ポートライナーの開業

ただし、島と本土を結ぶ連絡道が神戸大橋のみであることから、ポートアイランドへの輸送手段をバスに頼るのは難しいというのが当初からの見解だった。かといって、夜間人口2万人・昼間人口4万人という想定規模では、鉄道だと過剰輸送になる。そこで、鉄道とバスの間的位置づけである新交通システムが導入されることになった。

新交通ポートアイランド線（愛称ポートライナー）は昭和53（1978）年3月に着工し、56（1981）年2月5日、わが国初の新交通システムとして開通した。三宮から南下して市街地を高架で抜け、神戸大橋と並行して海を渡り、島内を一周して三宮に戻る延長6.4kmの路線に、9つの駅が設置された。第三セクターの神戸新交通株式会社が運営を担い、無人運転の自動列車運転装置ATOと自動列車制御装置ATCを備えて、コンピュータによって運行・駅務等の管理を行っている。

ポートライナーの開業に伴って、市バス臨時ポートアイランド線はその役割を終え、昭和56年2月4日をもって廃止となった。1年弱の間に313日間の運行で約83万人を運び、団地入居者はもちろん、タクシーか会社関係車両しか利用できなかった通勤者、ガイドブック片手の観光客らに喜ばれた。

■ ポートピア'81

完成したばかりのポートアイランドを舞台に、神戸ポートアイランド博覧会（愛称ポートピア'81）が、昭和56（1981）年3月20日から9月15日まで開催された。人工島ポートアイランドの新しいまちづくりを国内外にお披露目することを主な目的とし、「新しい“海の文化都市”の創造」がメインテーマとして掲げられた。会場面積は80万㎡、展示館は32館（国内展示館27、国際展示館5）、海外参加国は31か国39団体に上った。

主催する財団法人神戸ポートアイランド博覧会協会は、期間中の入場者数について、延べ1,310万人、1日最高21万人、1日平均8万人と予測。この数値に基づいて、1日8万人を輸送するための交通手段別輸送計画を次のように立てた。

ポートライナー＝4万3,000人（54%）

ピストンバス＝5,000人（6%）

貸切バス＝8,300人（11%）

タクシー＝1,000人（1%）

船＝3,300人（4%）

自家用車＝1万9,400人（24%）

このうち神戸市交通局は、市街地から会場までのピストンバスの運行を担当した。昭和55（1980）年7月10日、局内に神戸ポートアイランド博覧会バス輸送対策本部を設置し、円滑なバス輸送のための準備に取り組んだ。輸送体制

としては、バス81両（ほかに貸切バス3両）、乗組は新神戸ルートで16組、三宮ルートで13組（1日平均）を投入、接客や料金徴収などのために期間中延べ2,700人の事務職員、3,000人のアルバイトなどを配した。

ピストンバスは、新神戸駅－博覧会会場と三宮－博覧会会場の直行2ルートで、新神戸ルートについては、阪急・阪神・山陽バスなどの各社との共同運行であった。利用者が間違わないよう、車両の行き先案内、道路上の指示看板、会場ターミナル料金徴収ゲートなどを、新神戸ルートはブルー、三宮ルートはオレンジに色分けした。

前述のように、会場への陸路は神戸大橋を通るルートしかないため、渋滞が予想された。そこで県警などに働きかけ、浜手バイパスに公共交通（バス、タクシー、港湾車両など）の専用車線を確保するとともに、信号機の設置により南北交通優先にサイクル調整するなど、バス優先対策が講じられた。

9月15日、ポートピア'81は大成功のうちに無事閉幕した。期間中の中の入場者は、当初予想を大きく上回る1,610万人、1日平均にすると8万9,000人であった。

局を挙げて取り組んだピストン輸送については、期間中に199万1,560人（民営分除く）を運んだ。8～9月の46日間に全体の輸送人数の半分以上が集中し、終盤は文字どおりのピストン輸送となった。輸送の主力であるポートルライナーが一時故障するハプニングもあり、バス輸送の適応性、迅速性、安全性などをアピールすることとなった。

一方、博覧会開会直前の3月14日、ポートアイランド内に市立中央市民病院がオープンした。延べ床面積約6万㎡、ベッド数1,000床、神戸の基幹病院としての役割を担う同病院には、初日から多くの患者が通院していた。ポートピアの開幕に伴い、入場者によるポートル

ナーの混雑が激しくなったことから、病院への直通バス運行の要望が高まった。神戸市交通局はこれにこたえ、4月27日から9月14日までの間、三宮駅と病院前を結ぶ直通バスを運行した。「ゆったりと病院まで行けるのでとても便利」と、通院者にはたいへん好評であった。

なお、ポートピア会期中の8月13日、市バスが全焼する出来事があった。午後9時半すぎ、65系統神戸駅前発ひよどり台行きの車両が、北区の西神戸有料道路を走行中、左後輪付近から突然出火。車内には勤め帰りの人など約60人の乗客がいたが、乗務員の誘導で迅速に避難し、けが人はなかった。火はその後、バス全体を焼き尽くした。

第5節 財政再建の取組み

① 第2次財政再建計画の概要

昭和48（1973）年制定の「地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」に基づいて「神戸市交通事業財政再建計画（第2次）」が策定され、同年12月に市会で議決の後、49（1974）年3月に自治大臣の承認を受けた。その概要は次のとおりである。

<第1 財政再建の基本方針>

- (1) 財政再建の期間は、昭和48（1973）～62（1987）年度の15年間
- (2) 昭和47（1972）年度末の交通事業会計の不良債務83億円については、交通事業再建債を発行。その元金償還及び利子の支払いは、国及び一般会計の補助によって行う。
 - ・昭和48（1973）年度発行額 75億7,700万円

・昭和49（1974）年度発行額 7億円

（旧再建債未償還額）

(3) 財政再建を促進するため、次のとおり企業環境の改善整備を促進し、省力化等事業運営の効率化・サービスの向上に努める。

① 企業環境の改善整備

バスの円滑な運行を確保し、利用者利便の向上を図るため、バス専用・優先レーンの拡充その他バス優先通行のための特別措置及びバスターミナル等の施設の整備について関係行政機関等に積極的に働きかけ、その実現に努める。

② 事業の整備

市周辺部の発展、宅地開発等に伴う輸送需要の増大に対応するとともに、高速鉄道との有機的な連絡及び乗客の流動状態に適合した系統の整備を行い、効率的運営によって輸送力の確保に努める。

③ サービスの向上

運行速度の向上と定時運行の確保を図るほか、停留所施設の整備その他の乗客サービスの向上に努める。

<第2 前年度末の不良債務額と財政再建債>

(1) 不良債務額 93億6,030万9,000円

(2) 借入額 82億7,700万円

利率 48年度発行分 年8.05%

49年度発行分 年8.50%

※借入額と不良債務額との差額のうち、10億8,301万8,000円については、財産処分により財源措置

<第3 不良債務を解消し、健全性を回復するための具体的措置>

(1) 収入の増加に関する事項

① 国からの補助

② 一般会計からの繰入れ

③ 料金の適正化

④ 余剰財産の処分

(2) 支出の削減に関する事項

① バスのワンマン化

② 路線の整備

乗客の流動状態に適合した系統の整備等

③ 業務の簡素化

④ 職員配置の適正化

バスのワンマン化、その他経営改善等により生じる余剰人員は、自動車運送事業や高速鉄道事業へ適正配置を行う

⑤ 諸経費の削減

事務事業の簡素化、機械化等により諸経費の節減を図る

以上が財政再建計画の全容である。また次に示すのは、その基本的な視点となる3つの柱について述べたものである。

<1 企業環境の整備と事業運営の効率化>

(1) 都市交通環境の悪化により著しく機能が低下したバス運行について、その定時制を確保し、市電の代替交通手段としての十分な輸送機能を果たすため、バス専用・優先レーンの拡充その他バス優先通行のための特別措置等について、関係行政機関等に積極的に働きかけその実現を図る。

(2) 高度成長とともに進展した市周辺部の宅地開発等により増大した輸送需要に対応するため、乗客の流動状況に適合した系統の整備を行う。その一方で、高速鉄道との有機的な連絡及びバスのワンマン化推進等による効率的事業運営によって、輸送力の確保に努める。

(3) 路線の整備・業務の簡素化等に伴って生じる余剰資産は、できるだけ公共施設等に振り向ける形で処分し、不良債務の解消に充てる。

(4) バスのワンマン化、路線の整備、業務の簡素化、事務機械化等に伴い、その職員について、高齢退職者不補充等を含め、適正配置に努める。

< 2 国及び市の援助 >

(1) 国の援助

再建債に係る利子について、発行利率の3.5%を超える部分+1.75%~3.5%の間で、地方公共団体の財政力指数に応じた率の利子補給を受ける。

(2) 市の援助

再建債の元金償還補助金及び利子のうち、国から利子補給がない部分についての利子補給を受ける。なお、一般会計による再建債の元金償還補助金については、交付税措置がある。算入率は徐々に上昇し、最終的には60%となった。

< 3 料金の適正化 >

昭和48年度から62年度までの15年間で5回の改定があった。それらは高度成長に伴う人件費や物件費等物価上昇に見合った適時適切なものであった。

2 第2次財政再建計画の変更

その後、予想を超えるバス乗客数の減少、高度成長に伴う諸物価の高騰など各種の悪化要因によって、財政再建計画はその遂行が困難になった。交通局は再建計画を練り直し、昭和50(1975)年2月の市会に計画の一部変更案を提案し、承認を得た。

計画変更の理由としては、次の3点が挙げられた。

- ① 運輸収入が当初計画に比し大きく減少したこと
 - ② 昭和49(1974)年度の職員給与改定をしなければならぬこと
 - ③ 諸物価高騰による諸経費及び建設改良費の増加
- 計画の基本方針としては、財政再建期間を当

初計画のとおり昭和48(1973)年度から62(1987)年度までの15年間とし、事業計画の一部を変更、企業運営の効率化を図り、財政再建を強力に推進するものとした。事業整備計画の要点は、①バス路線の一層の整理統合、運営の効率化、②不要の事業用資産などの処分、③一般会計からの長期借入などであった。

しかし、その後も社会情勢の変化や財政再建計画の実施状況に鑑み、さらに14回にわたる計画変更がなされることとなった。

3 第2次財政再建計画終了後の取組み

(1) 基本方針

第2次再建計画終了に先立つ昭和62(1987)年12月、神戸市交通事業審議会より「神戸市バス事業の財政再建計画終了後の財政運営のあり方」について中間答申がなされた。これを受けて交通局は、計画終了後の財政運営について次の方針を決定した。

- ① 当面、一般会計からの任意補助制度は再建期間中の制度が存続されるよう措置する。
- ② 再建計画期間中、強力に推進してきた経営改善への取組みの姿勢を計画終了後も厳しく堅持する。
- ③ 公共負担を考慮しながら、利用者負担の適正化について慎重に検討していく。

(2) 料金改定

上記の3つの方針のうち、利用者負担の適正化については、審議会の中間答申を踏まえて、慎重な配慮のもとで次のような料金改定が行われた。

<市バス>

- ・昭和63(1988)年10月…暫定料金改定(160円→170円)、6か月定期の新設、バス地下

鉄連絡定期の割引率
拡大

- 平成元（1989）年10月…料金本改定（170円→180円）
- 平成4（1992）年4月…料金再改定（180円→200円）、通勤定期への持参人方式の導入、昼間割引回数券の割引率拡大

<地下鉄>

- 昭和63（1988）年10月…料金改定（初乗り140円→160円、1区増30円）、6か月定期の新設、バス地下鉄連絡定期の割引率拡大
- 平成4（1992）年4月…料金再改定（初乗り160円→180円、1区増30円）、昼間・土休日割引回数券の割引率拡大

(3) その他の具体的取組み

- ① 事業の整備に伴い生じた余剰財産の処分
 - 元・松原厚生病院跡地の売却（昭和63年度）
 - 玉津操車場用地の売却（昭和63～平成元年度）
 - 長田車両工場用地の売却（平成元～2（1990）年度）
- ② 効率的な経営
 - 事務の機械化、OA機器の設置など事務の見直し
 - 事務事業の見直しによる職制の改廃
 - バス路線の増強、地下鉄ダイヤ改正に対応した職員定数の適正化
 - 予算の執行管理の強化による経費の削減