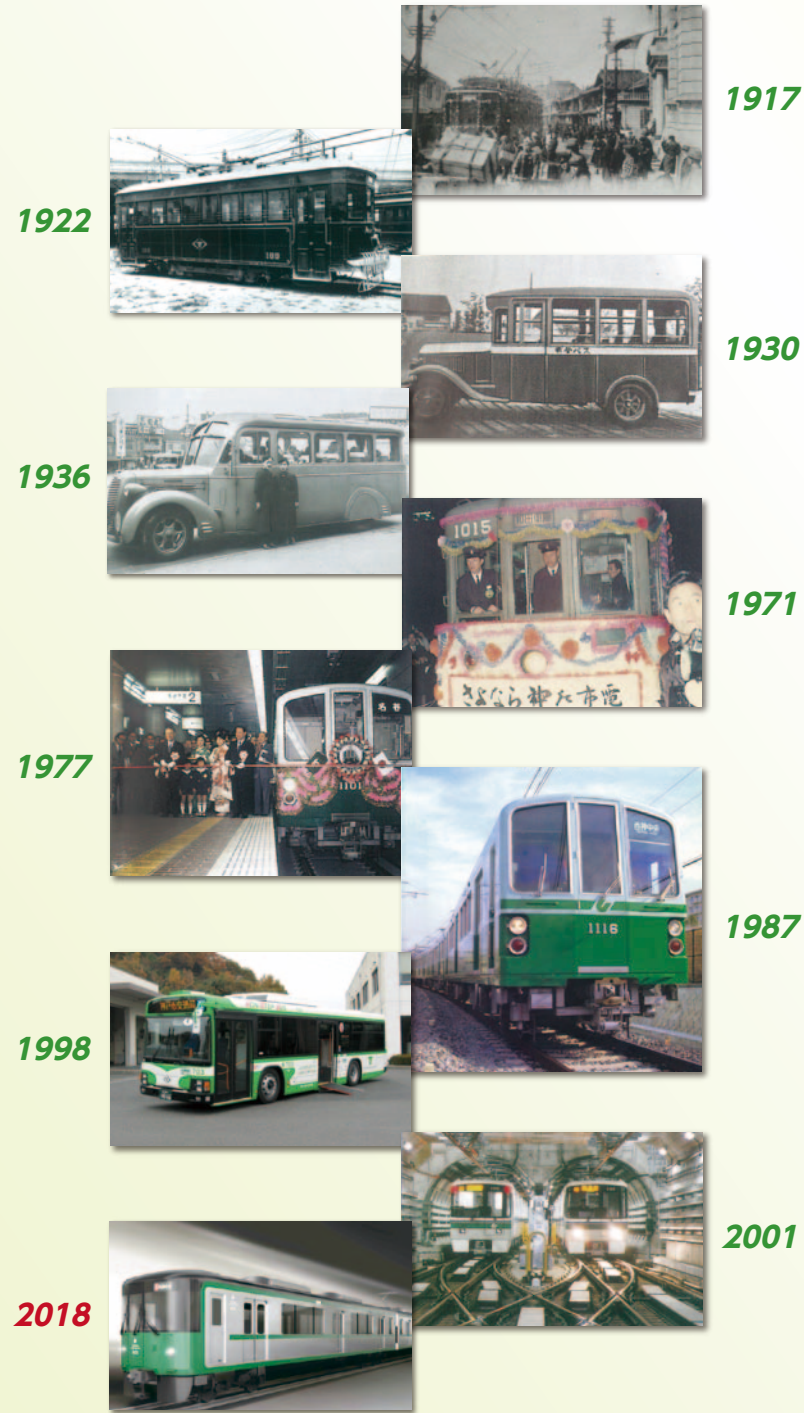


神戸市営交通100年の歩み



〒650-8570 神戸市中央区加納町6丁目5番1号
TEL 078-322-5924 FAX 078-322-6180
<http://www.city.kobe.lg.jp/kotsu/>

神戸市電開業より数えて、
おかげさまで100周年

- 1917(大正6)年 8月 1日 「神戸市電気局」を創設
市営として発電、配電及び市街
地路面電車事業を開始
- 1930(昭和5)年 9月16日 市営バス事業を開始
- 1933(昭和8)年 4月 1日 市電の車体色をみどり色に統一
- 1935(昭和10)年 12月25日 市電ロマンス・カーの運行を開始
- 1937(昭和12)年 12月23日 貸切バス営業開始
- 1942(昭和17)年 5月19日 電気局を「交通局」に改称
- 1967(昭和42)年 10月27日 「地方公営企業法」による財政
再建計画承認
- 1968(昭和43)年 4月21日 市電路線の一部廃止始まる
6月24日 神戸市交通事業審議会 市電に
代わる高速軌道の整備を答申
- 1969(昭和44)年 11月17日 都市交通事業審議会 市内高速
鉄道網等の整備を答申
- 1971(昭和46)年 3月13日 市電路線(路面電車事業)を全線
廃止
10月15日 地下鉄名谷～新神戸間13.6km
の地方鉄道事業免許取得
- 1972(昭和47)年 11月25日 地下鉄西神線工事着手
- 1973(昭和48)年 9月15日 70歳以上の高齢者に市バス敬老
優待乗車証を発行
- 1974(昭和49)年 3月12日 「地方公営交通事業の経営の健
全化の促進に関する法」による
新再建計画承認
- 1977(昭和52)年 3月13日 地下鉄名谷～新長田5.7km営業
開始
12月17日 地下鉄新長田～新神戸間工事着手
- 1982(昭和57)年 2月17日 地下鉄名谷～西神中央間9.4km
の地方鉄道事業免許取得
8月30日 地下鉄名谷～西神中央間工事着手
バスロケーションシステム運用開始
- 1983(昭和58)年 6月17日 地下鉄新長田～大倉山間4.3km
営業開始
- 1985(昭和60)年 6月18日 地下鉄新神戸～大倉山間3.3km、
地下鉄名谷～学園都市間3.5km
営業開始
- 1987(昭和62)年 3月18日 地下鉄西神・山手線全線開通
(地下鉄学園都市～西神中央間
5.9km営業開始)
- 1988(昭和63)年 4月 2日 北神急行電鉄との相互直通運転
開始
- 1990(平成2)年 4月 7日 シティー・ループ運行開始
- 1992(平成4)年 3月30日 リフト付きバス運行開始
- 1993(平成5)年 4月 1日 地下鉄でNEW「Uラインカード」
を導入
4月26日 地下鉄海岸線(新長田～三宮間
7.9km)の鉄道事業免許取得



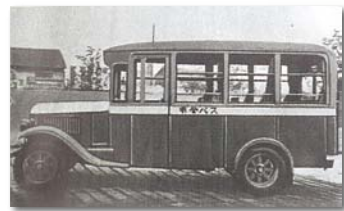
1917

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



1922

日本初のスチール・カー(G型低床四輪客車)



1930

市営バス事業を開始



1936

市営観光バス事業を開始



1938

阪神大水害で市電・市バスが運転不能になる



1971

神戸市電も社会情勢の激変の中でその役目を終えた

100周年。

神戸市電開業より数えて、
おかげさまで



1977

市電のイメージを再現した「みどりの地下鉄」が誕生



1987

市営地下鉄が開業10年で全線開通



1995

阪神・淡路大震災で壊れたバス停留所(三宮)



2001

地域の活性化をめざして地下鉄海岸線が開業



2018

「新型車両デザイン総選挙」投票の結果選ばれたデザイン案(平成30年度から地下鉄西神・山手線を走行する新型車両)

- 1994(平成6)年 3月29日 地下鉄海岸線工事着手
- 1995(平成7)年 6月 1日 超低公害・天然ガスバス運行開始
- 1998(平成10)年 10月12日 ノンステップバス導入
- 1999(平成11)年 4月 1日 貸切観光バス事業を廃止
4月30日 「神戸市交通事業経営健全化計
画」を策定
10月 1日 スルッとKANSAIへ加入
- 2000(平成12)年 4月 1日 定期観光バス事業を廃止
- 2001(平成13)年 7月 7日 地下鉄海岸線7.9km営業開始
- 2003(平成15)年 2月13日 「神戸市交通事業新たな経営計
画」を策定
- 2004(平成16)年 4月 1日 市バス有野営業所の管理委託開始
9月15日 「神戸市交通事業の経営改革プ
ラン《レボリューション 2004》
を策定
- 2005(平成17)年 4月 1日 市バス魚崎営業所・松原営業所
の管理委託開始
市バス西神地域5路線(12, 13,
14, 20, 57系統)を移譲
- 2006(平成18)年 4月 1日 市バス落合営業所・西神営業所
の管理委託開始
10月 1日 地下鉄にICカードシステム
「PiTaPa」導入
- 2007(平成19)年 3月13日 地下鉄西神・山手線開業30周年
9月 1日 地下鉄にIC定期サービス
「PiTaPa」定期)導入
9月25日 「神戸市営交通 ステップ・アップ
プラン」を策定
- 2008(平成20)年 9月 1日 市バスにICカードシステム
「PiTaPa」導入
- 2011(平成23)年 4月26日 「神戸市営交通事業 経営計画
2015」を策定
- 2013(平成25)年 3月23日 地下鉄にICカード全国相互利用
サービス導入
5月 1日 市バス9路線(60, 61, 62, 63,
67, 68, 69, 150, 158系統)を
移譲
- 2014(平成26)年 3月18日 市バスにIC定期サービス「PiTaPa」
定期)導入
4月 1日 ICカードによる市バス乗継割引
制度を新設
- 2016(平成28)年 3月30日 「神戸市営交通事業 経営計画
2020」を策定
- 2017(平成29)年 3月13日 地下鉄西神・山手線開業40周年
4月 1日 市バス「ロケーションシステム」
サービス提供開始
4月15日 市バス交通系ICカード全国相互
利用サービス開始
8月 1日 神戸市営交通開業100周年

〈私たちの暮らしと、神戸市営交通の歩み〉

市民とともに、まちとともに。

神戸市営交通100年の歩みは、私たちの暮らしと密接に結びつき、ともに歩んだ100年でした。わがまち神戸の様子も時代とともに変遷し、技術の進展に応じ、通勤・通学など移動の利便性が飛躍的に向上しました。



三宮駅前を行きかう市電と市バス(昭和45年)

『神戸市電が走った街 今昔』 ©JTB パブリッシング



100年、
街も大きく
変わりました



『神戸市電が走った街 今昔』 ©JTB パブリッシング



兵庫運河に架かる高松橋を渡る市電と市バス(昭和46年)



女性車掌が活躍した市電の車内風景



クルマ社会の到来と市電(加納町3丁目方面、昭和45年)

郊外へ
ニュータウンと都心を結ぶ
地下鉄が開業



総合運動公園と西神・山手線



西神地域と都心部を結ぶ西神・山手線「みどりのUライン」

車掌さんが切符を売っていた市電
自動改札の現代

苦難の時代も
ともに乗り越えてきました



阪神大水害で被害を受けた市電と復旧の様子(昭和13年)



戦時中空襲で、鉄骨だけになった市電の撤去作業(昭和20年)



阪神・淡路大震災から復興へ



通勤、通学、ショッピング
いつも便利な市民の足として



市バスの台頭
市営バスの第1号は昭和5年9月16日。須磨駅前から灘駅間を往復し「青バス」として好評だった。戦前のガソリン規制など困難があったが、「木炭バス」「薪バス」の考案で苦しい時代を乗り越えた。戦後、ディーゼルバスが登場し、バス事業は飛躍的に拡充した

神戸市バスは、1930年創業

近代都市化と神戸市営交通の誕生

1917~1930

神戸市交通局の発足時の名称は神戸市電気局。自前の発電所の電気で電車を動かし、各戸、各工場へも供給して高い収益をあげ、神戸市を財政的にも助けていました。路面電車が登場した1910年頃の神戸市は40万人都市。1920年頃は60万人都市。東西に長い神戸を均一料金で結ぶ路線網は便利で、市民の足となって神戸の発展を支えました。1930年には市営バスも創業しました。緑色の車体が映えたロマンス・カーは、お洒落な神戸らしさにあふれていました。神戸の名所を巡る観光バスも運行していました。

1917~1930

- 1917(大正6)年
8月1日 神戸市電気局発足、市営事業として軌道・電気両事業を開始
- 1918(大正7)年
11月11日 第1次世界大戦終結
- 1919(大正8)年
4月5日 市電熊内延長線(熊内1丁目~上筒井)開通
1期線全通
- 6月28日 ベルサイユ和平条約調印
- 1920(大正9)年
1月16日 国際連盟発足
- 1922(大正11)年
4月10日 市電山手・上沢線(2期1号線)の残部(五番町2丁目~四番町7丁目)開通、同線全通
- 6月30日 わが国初の鋼鉄車(スチール・カー)を製作(G型低床四輪客車、20両)
関東大震災発生
- 9月1日 関東大震災発生
- 1924(大正13)年
7月20日 市電尻池線(2期4号線)の残部(松原通1丁目~築島)開通、同線全通
- 1927(昭和2)年
3月1日 市電須磨線(3期1号線)の一部(離宮道~須磨浦通4丁目)開通、同線全通
- 1928(昭和3)年
11月19日 高松跳開橋の完成で、市電和田線(2期5号線)高松線(3期2号線)が全通
- 1929(昭和4)年
3月25日 電気局と日本電力との電力供給協定成立
- 1930(昭和5)年
9月16日 市営バス営業開始



乗合馬車の絵
神戸で初めて路線を定め運行した公共交通機関は、明治16年5月1日から西柳原~明石間を1日4往復した乗合馬車だった



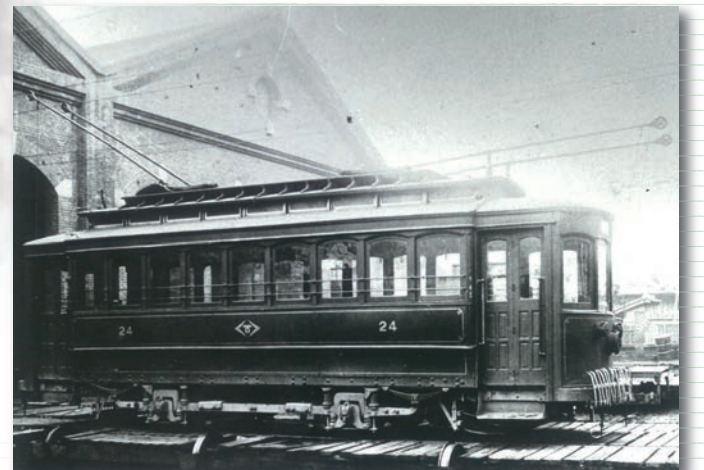
開業記念電車
明治43年4月5日、初の市街電車が春日野~兵庫駅前間で運行開始



神戸電気鉄道株創業時の路線図



日本初のスチール・カーG車(100型単車)。大正11年に登場し注目された



神戸電気鉄道株が神戸市街地で走らせた最初の電車(A車)



民営から市営へ。市電上沢線(大正10年)



完成間近の阪神国道(昭和8年頃の三宮)



開業当時の新鋭車16人乗りホワイト。窓が広いモダンなスタイルだった



神戸では昭和3年1月に「銀バス」といわれた神港タクシーを母体とする民営乗合自動車の人気が呼び、これに前後して摩耶バス、灘乗合、阪国バスなどが続いた

戦時下の市電・市バスと戦後復興

1931～1955

戦争、空襲、敗戦、戦災復興。戦時下はガソリンやタイヤの不足に悩み、若い男性も多くが徴兵されました。戦争末期の空襲で軌道や架線、車両も破壊されてしまい、市電・バスともに路線を大幅縮小し、運転本数も減らして運行を維持しました。

焼け跡からの復旧も圧倒的な物不足で困難が続きますが、施設の近代化が同時進行し、戦争の痛手が癒えた頃には、奥摩耶ロープウェイの開業や須磨水族館の開館などで観光事業も盛んになりました。



阪神大水害で流木に埋まった市電の復旧作業(当時の三越百貨店前)

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



ロマンス・カーの車内(昭和12年)



勢ぞろいした女性車掌1期生(昭和10年)



女性車掌の制服



戦時色が次第と濃くなっていった時代。戦闘帽姿の女性車掌(昭和18年)

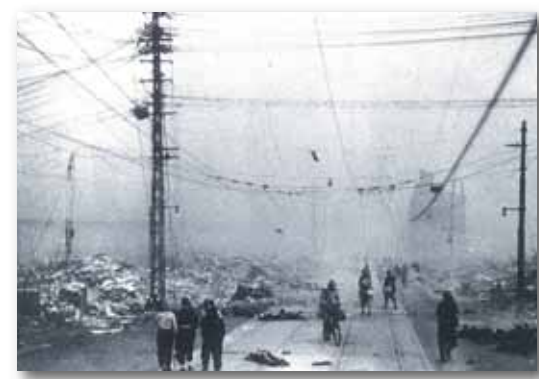
三宮瀧道交差点を走るロマンス・カー(昭和12年)



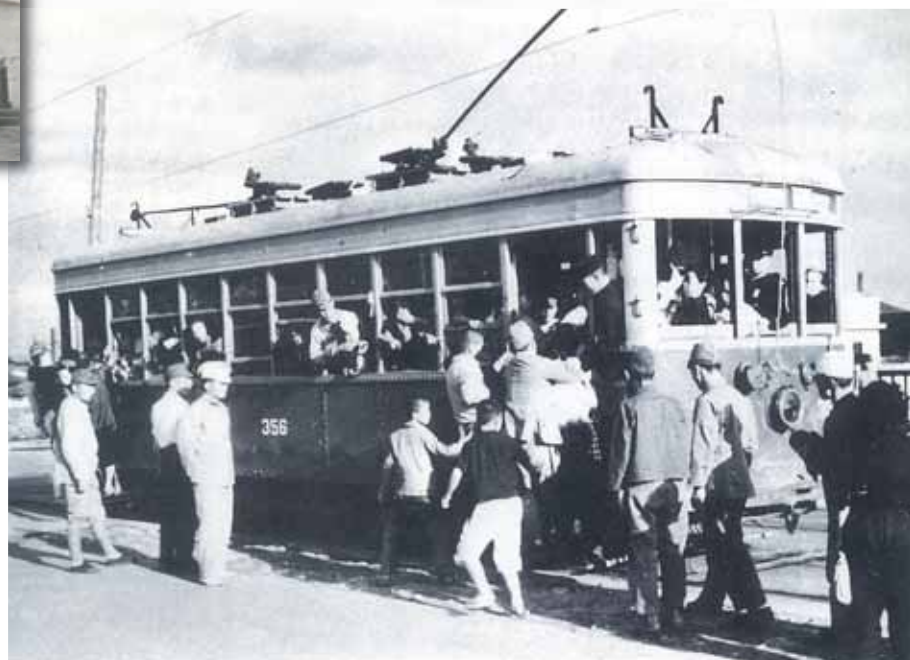
ガソリンの配給制限が始まり、主役となった市バス代用燃料車の第1号(昭和13年)



輸送力増強のため市電架線等の施設近代化が図られた



昭和20年6月5日の大空襲で、神戸中心部は焦土と化した(山手通付近)



終戦直後、市電の車両は不足し、利用者は窓枠などにぶらさがる「鈴なり市電」だった

1931～1955	
1931(昭和6年)	9月18日 満州事変勃発
	10月10日 市電と国鉄との高架切り替え工事完成
1933(昭和8年)	1月1日 市電税関線(3期6号線)単線開通
	4月1日 市電の車体をグリーンに統一
	11月1日 六甲山乗合自動車(株)および六甲越有馬鉄道(株)のバス事業を神戸市が買収
	第1回「みなとの祭り」開催
1934(昭和9年)	11月7日
	8月5日 摩耶鋼索鉄道(株)のバス事業を買収
	9月21日 室戸台風
1935(昭和10年)	1月1日 市電東部国道線(3期5号線)全通、同線の完成で、栄町本線のうち、瀧道～春日野間(磯上線)を休止
	12月25日 市電ロマンス・カーの運転を開始
1936(昭和11年)	7月1日 阪神電鉄より灘区電気供給権および施設を買収
1937(昭和12年)	12月23日 貸切バス事業開始
1938(昭和13年)	7月5日 阪神大水害発生、市電、市バス運転不能となる
	神戸市の被害、死者616人、負傷者1,011人、家屋全壊5,961戸、半壊1万6,692戸、浸水11万8,091戸、被害総額1億4,399万円
1939(昭和14年)	4月1日 国策会社へ湊川発電所を出資
	10月1日 神戸市の人口が100万人突破する
1941(昭和16年)	12月8日 太平洋戦争勃発
1942(昭和17年)	4月1日 配電事業を出資、関西配電株式会社発足
	5月19日 局名を神戸市交通局に改称
1943(昭和18年)	1月17日 神明バス買収(路線須磨以東33.31km、車両110両)
1945(昭和20年)	3月17日 神戸大空襲 2月の米軍による爆撃に始まり、3月17日、5月11日、6月5日の3度の大空襲で神戸市全域が焦土と化した
	8月6日 広島、9日 長崎に原爆投下
	8月14日 ポツダム宣言受諾
	8月15日 終戦、事業復旧を開始
1948(昭和23年)	6月30日 国産大型ディーゼル・バスを初採用
1950(昭和25年)	3月15日 神戸博(日本貿易産業博覧会)
1951(昭和26年)	11月3日 市内定期観光バス復活(66km、所要時間6時間半)
	9月8日 サンフランシスコ講和条約、日米安全保障条約調印
1952(昭和27年)	8月1日 地方公営企業法公布(10月1日施行)
1953(昭和28年)	10月1日 市電石屋川線(4期4号線)六甲口～石屋川開通し同線全通
1954(昭和29年)	2月17日 P.C.Cカー試作車として1000型車を自家製作
	12月25日 P.C.Cモデル・カーとして1150型高加減速無音電車を製作
1955(昭和30年)	7月11日 奥摩耶ロープウェイ完成、開通式挙行(翌12日、営業開始)



石屋川線全線開通(昭和28年)

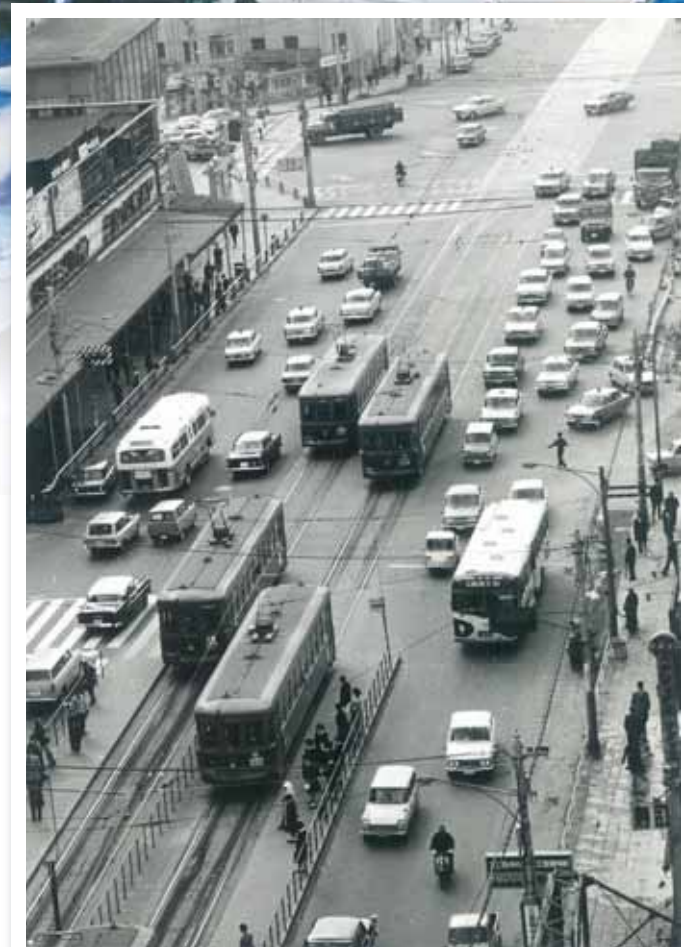


奥摩耶ロープウェイ連絡バス(三宮そごう前)

高度成長と市電の廃止

1956~1971

隣接する農村部を合併して広大な市域となった神戸市。住宅地は郊外へ広がり、バス路線網は拡大します。しかし、市電が走る幹線道路には自動車があふれて渋滞し、遅い市電の乗客は減って赤字が増大します。そして、出された結論は、市電の廃止。1968年から一部路線の廃止が始まり、1971年に60年間親しまれてきた市電は、惜しまれつつ姿を消したのです。



阪神そごう前の停留所(昭和40年)



思い出の市電風物詩の一つ。笠松跨線橋を行く⑤⑨両系統



市電路線廃止の字幕が掲げられた(昭和46年3月)



神戸市電は昭和46年3月13日、全線廃止となった。車体には「さよなら神戸市電」のメッセージが添えられた



摩耶ケーブル行きバスと三宮阪急前のにぎわい(昭和32年8月)



市電と市バスが行きかう(五番町2丁目付近、昭和45年頃)

1956~1971

- 1956(昭和31)年
 - 10月1日 神戸市人口、再び100万人を突破
 - 7月17日 経済白書「もはや戦後ではない」
- 1957(昭和32)年
 - 5月10日 神戸市立須磨水族館開園
- 1959(昭和34)年
 - 9月16日 第2室戸台風来襲
- 1963(昭和38)年
 - 11月21日 神戸ポートタワー開所
- 1964(昭和39)年
 - 8月27日 神戸市交通事業審議会を設置
 - 9月5日 名神高速道路全通
 - 10月1日 東海道新幹線営業開始
 - 10月10日 東京オリンピック開催(24日まで)
- 1966(昭和41)年
 - 5月1日 市電税関線(3期6号線)廃止
- 1967(昭和42)年
 - 9月5日 神戸市交通事業審議会、市電廃止を答申
 - 10月21日 市会、市電廃止を骨子とした「交通事業財政再建計画案」議決
- 1968(昭和43)年
 - 4月6日 神戸高速鉄道開通
 - 4月21日 市電路線の一部を廃止
湊川神社~新開地~兵庫駅前(栄町・羽坂延長線)、有馬道~平野(平野線)、湊川公園~新開地(湊川線)、須磨駅前~衣掛町(須磨線)、三宮駅前~脇浜(東部国道線)
 - 6月24日 神戸市交通事業審議会、高速鉄道網(海岸線、山手線、西神線、東部線)を答申
- 1969(昭和44)年
 - 3月23日 市電路線の一部を廃止
上筒井1丁目~石屋川(石屋川線)、東尻池2丁目~中之島(松原線)、加納町3丁目~上筒井1丁目(布引線)、以上7km
 - 12月14日 阪神国道電車(西灘~東神戸)廃止
- 1970(昭和45)年
 - 3月15日 市電路線の一部を廃止
加納町3丁目~三宮阪神前(布引線)、加納町3丁目~五番町(山手・上沢線)、大倉山~湊川神社東門(楠公東門線)、本庄町~東尻池2(須磨線)、以上9.4km、これに伴い市電須磨運輸事務所を廃止に
 - 3月14日 日本万国博覧会、千里丘陵で開幕
 - 4月10日 神戸大橋、ポートターミナル完成
 - 7月27日 六甲ロープウェイ営業開始
- 1971(昭和46)年
 - 3月13日 市電路線(路面電車事業)を全線廃止
 - 5月15日 第1回神戸まつり
 - 10月15日 地方鉄道事業(名谷~布引、13.6km)免許



沿線には市電撤去反対の看板も



戦後13年ぶりに復活した市電の女性車掌(昭和34年)

地下鉄の建設とニュータウン化の時代

1972～1988



地下鉄敷設計画は戦前からありましたが、工事が始まるのは1972年のこと。市中心部から西北部に広がる住宅地や学園都市へのアクセスを確保する西神・山手線が着工され、1987年、新神戸～西神中央間が全線開通しました。最新鋭の設備を備えた運行システム、バリアフリー化した駅には店舗が入居する駅ビルも付設され、建設費は約2,500億円。西神・山手線の開通で沿線地域の人口は急増し、開業15年で累計乗客数は5億5千万人を超えました。

1972～1988

- 1972(昭和47)年
 - 11月25日 高速鉄道起工式(名谷～新長田)
 - 5月15日 沖縄返還、本土復帰
- 1973(昭和48)年
 - 8月1日 神戸市北区発足
- 1974(昭和49)年
 - 3月12日 自治大臣、新再建計画を承認、新再建スタート
 - 10月2日 神戸駅前バスターミナル完成
- 1975(昭和50)年
 - 3月10日 山陽新幹線 岡山～博多開通
- 1976(昭和51)年
 - 5月12日 新神戸トンネル開通
- 1977(昭和52)年
 - 3月13日 高速鉄道西神線(市営地下鉄)名谷～新長田、5.7km営業開始
 - 7月1日 市バス路線再編成、64系統を54系統に統廃合
- 1979(昭和54)年
 - 1月17日 第2次石油ショック
- 1980(昭和55)年
 - 12月1日 神戸市中央区発足(葺合区と生田区の合併)
- 1981(昭和56)年
 - 3月20日 ポートピア'81開幕(9月15日まで)
- 1982(昭和57)年
 - 4月1日 500円硬貨発行
 - 8月1日 神戸市西区が発足(垂水区から分離)
- 1983(昭和58)年
 - 3月24日 中国自動車道全線開通
 - 6月17日 地下鉄山手線部分開通(新長田～大倉山)
- 1985(昭和60)年
 - 6月18日 地下鉄学園都市～名谷間3.3km、大倉山～新神戸間3.5kmの延伸開業
 - 地下鉄新神戸・三宮～学園都市駅間開通に伴い、市バス路線再編成を実施
 - ユニバーシアード神戸大会開幕
- 1987(昭和62)年
 - 8月24日 地下鉄西神・山手線全線開通
 - 地下鉄西神中央駅開業に伴い、西区内の市バス路線再編成を実施
 - 4月1日 国鉄民営化・JRが発足
 - 5月23日 都心新バス「かもめライン」運行開始
- 1988(昭和63)年
 - 4月2日 北神急行電鉄「谷上～新神戸」間開通に伴い、相互直通運転を開始



学園都市駅周辺



建設中の神戸駅前バスターミナル
(昭和49年5月)



総合運動公園コスモスの丘から見た西神・山手線車両



須磨ニュータウンを運行中の市バス
(昭和54年8月)



地下鉄西神線(名谷～新長田間)が営業開始(昭和52年3月、新長田駅)



地下鉄新神戸～学園都市間が開通(昭和60年6月)



杭打ち用の穴を掘る様子(加納町付近)



12両が同時発着できる舞子駅前のバスターミナル。開通が計画された(昭和49年8月)



須磨区名谷と妙法寺を結ぶ落合トンネルが開通(昭和50年2月)



山陽新幹線新大阪～岡山間の昭和47年開通に合わせ、開業した新神戸駅と連絡運行を開始(28系統新神戸～三宮連絡バス)



総合運動公園駅とグリーンスタジアム神戸(現名称「はつとも」とフィールド神戸)のぞむ

阪神・淡路大震災と復興

1989～2001

1995年1月17日午前5時46分に発生した阪神・淡路大震災。新長田以東はトンネル中柱の損傷などにより不通となりましたが、ニュータウンから市街地への足を確保するため、土木施設の被害がなかった西神中央から板宿間は、翌日から運行を再開。その後の懸命の復旧作業で2か月後には全線での営業ができるようになりました。



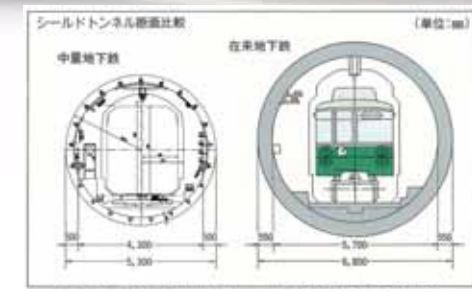
市バス一部路線で復旧再開(三菱銀行兵庫支店ビル前)平成7年1月20日(提供 朝日新聞社)



地震によって6階部分が崩壊した神戸市役所2号館と代替バス



シールドマシン。海岸線沿線の地盤状況などを総合的に考慮して、7工区あるシールド工法(*)をすべて「泥土圧式工法」とした。
*シールドマシン前面に装備したカッターで地山を切り崩しながら土砂を搬出し、マシンを推進させながらマシン内においてセグメントを組み立ててトンネル構築する工法。



地下鉄建設費を低減するため、車両を小型化・低床化



市営地下鉄乗客10億人達成記念式典(平成8年4月5日)



仮通路に設けたのぞき窓。多くの市民に地下鉄建設への関心を持っていただく工夫をした



御崎公園駅のプラットフォーム



三宮・花時計前駅

1989～2001

- 1989(平成元年)年
 - 1月17日 昭和天皇崩御。皇太子即位、新元号「平成」
 - 4月1日 市制100周年記念式典開催
消費税実施
- 1992(平成4)年
 - 10月1日 神戸ハーバーランド街びらき
- 1993(平成5)年
 - 4月15日 地下鉄でNEW「Uラインカード」を導入
 - 4月26日 市営地下鉄海岸線(新長田～三宮間7.9km)の鉄道事業免許取得
- 1994(平成6)年
 - 4月2日 阪神高速湾岸線全線開通
 - 9月4日 関西国際空港開港
- 1995(平成7)年
 - 1月17日 兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)発生
神戸市災害対策本部設置
政府・非常災害対策本部設置
 - 1月18日 市営地下鉄西神中央～板宿間運行再開
 - 2月1日 市バス200系統(西神中央駅～平野～西体育館)の運行開始
 - 2月16日 市営地下鉄全線運行再開(新長田・上沢・三宮駅通過)
 - 3月20日 東京・地下鉄サリン事件
 - 3月31日 市営地下鉄全駅営業再開
 - 6月22日 震災により運休していた市バス全路線が運行復旧
 - 12月15日 「神戸ルミナリエ」初開催
- 1997(平成9)年
 - 4月1日 消費税率3%から5%へ
NEW「Uラインカード」が市バスでも利用可能に
- 1998(平成10)年
 - 10月12日 市バス初のノンステップバス導入
- 1999(平成11)年
 - 4月1日 貸切観光バス事業を廃止
 - 4月30日 神戸市交通事業経営健全化計画を策定
 - 10月1日 共通乗車カードシステム「スルッとKANSAI」を導入
- 2000(平成12)年
 - 4月1日 定期観光バス事業を廃止
- 2001(平成13)年
 - 7月7日 地下鉄海岸線(7.9km)開業、市バス路線再編成実施、市バス・地下鉄乗継割引の実施
 - 9月11日 アメリカ同時多発テロ



三宮駅構内の被災状況と復旧工事



三宮駅構内の被災状況と復旧工事



上沢駅が開通し、市営地下鉄が全駅営業再開(平成7年3月31日)



海岸線開業式典(平成13年7月6日)



地下鉄海岸線が開業。愛称「夢かもめ」。鉄輪式リニアモーター地下鉄として、三宮・花時計前駅から新長田駅までを結ぶ

さらなるサービスの向上をめざして

2002～2017



神戸市営交通は、今から100年前の市街地路面電車事業の開始以降、市民の生活と神戸のまちの発展を支える基盤としての役割を果たしてきました。

安全・安心で誰もが利用しやすい市バス・地下鉄として、地下鉄三宮駅へのホームドア設置等の安全性向上に向けた取り組みを進めているほか、ICカードサービスの充実・バスロケーションシステムの導入などによる利便性の向上、車両や施設のバリアフリー化や分かりやすい案内表示の整備などを進めています。

100年間、みなさまと共に歩んできた神戸市営交通。これからも、「市民の足」として、安全で信頼されるサービスを提供し、ひとの暮らしとまちの発展を支えていきます。



バリアフリー化が完了した市バス車両
(左からワンステップバス、ノンステップバス)



南海トラフ地震発生に伴う津波警報発令想定訓練(平成26年)



市バスの接近情報が分かる「市バスロケーションシステム」



各種ICカードによって高まる利便性



「新型車両デザイン総選挙」投票の結果選ばれたデザイン案(平成30年度から地下鉄西神・山手線を走行する新型車両)



経路検索ができるアプリ「KOBE乗継検索」



軌道内の重点ハトロールの様子



地域との協働による沿線活性化
保育園の園児が願いごとを書いた短冊「たなばた列車-織り姫号・彦星号」の運行などを貼り付けた



海岸線利用促進プロジェクトとして、ノエビエスタジアム神戸で行われたイベントの様子



駅ナカへのコンビニ誘致

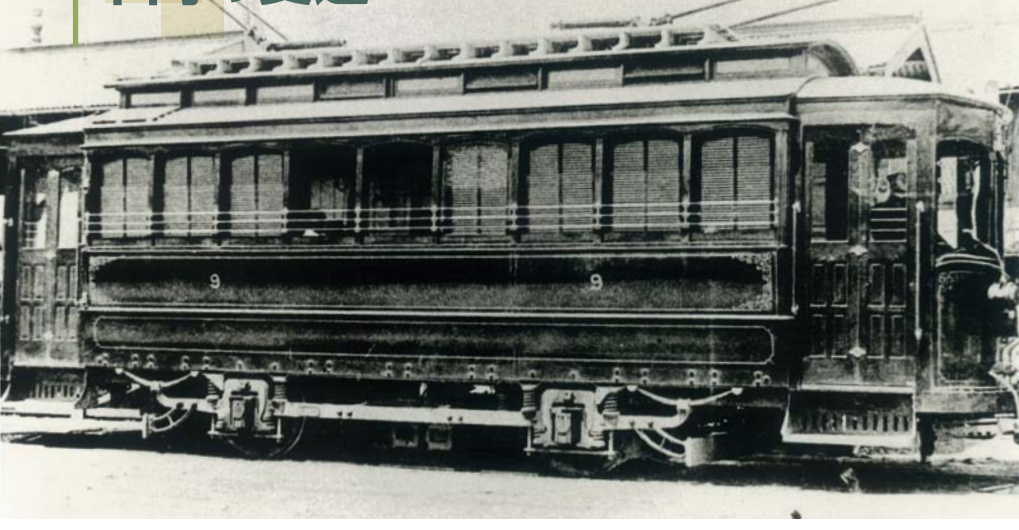


デジタルサイネージの設置

2002～2017

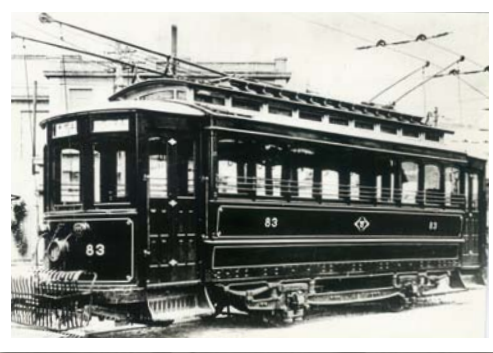
- 2002(平成14)年
 - 6月5日 FIFAワールドカップ日韓共催で開催(～13日、神戸会場:神戸ウイングスタジアム)
 - 7月7日 地下鉄海岸線開業1周年記念イベント実施
 - 12月16日 地下鉄女性専用車両の導入
- 2005(平成17)年
 - 10月18日 エコファミリー制度の導入
- 2004(平成16)年
 - 4月1日 市バス有野営業所の管理委託開始
- 2005(平成17)年
 - 4月1日 市バス魚崎営業所・松原営業所の管理委託を実施
 - 市バス西神地域5路線の移譲
 - 4月25日 福知山線脱線事故
- 2006(平成18)年
 - 10月1日 地下鉄全線でICカードシステム「PiTaPa」を導入
- 2007(平成19)年
 - 3月13日 地下鉄西神・山手線開業30周年
- 2008(平成20)年
 - 9月1日 市バス全線においてICカードシステム「PiTaPa」を導入
 - 10月1日 敬老バスのICカード化
- 2010(平成22)年
 - 9月16日 市バス開業80周年
- 2011(平成23)年
 - 3月11日 東日本大震災
 - 7月7日 地下鉄海岸線開業10周年
- 2012(平成24)年
 - 4月1日 名谷駅で「えきバスビジョン」運用開始
- 2013(平成25)年
 - 3月23日 地下鉄での「交通系ICカードの全国相互利用サービス」開始
 - 3月31日 市バス全車両のバリアフリー化完了
 - 4月1日 駅構内公衆無線LANサービス開始
- 2014(平成26)年
 - 3月18日 市バスIC定期券サービス「PiTaPa定期券」開始
 - 4月1日 ICカードによる市バス乗継割引制度開始
 - 7月1日 地下鉄海岸線1キロぎっぷ実証実験開始(9月30日まで)
 - 10月1日 バス停ベンチの寄贈(ハートフルベンチ)募集開始
- 2015(平成27)年
 - 1月17日 地下鉄西神・山手線早朝ダイヤで臨時列車運行(震災20年黙とう時間に合わせて運行)
- 2016(平成28)年
 - 3月30日 「神戸市営交通事業経営計画2020」の策定
 - 3月31日 地下鉄の全区間で携帯通信が利用可能に
- 2017(平成29)年
 - 3月13日 地下鉄西神・山手線開業40周年
 - 3月31日 スルッとKANSAI対応カードの発売終了
 - 4月1日 市バス「ロケーションシステム」サービス提供開始
 - 4月15日 市バスでの交通系ICカード全国相互利用サービス開始
 - 7月1日 地下鉄海岸線中学生以下フリーバス実証実験開始(平成30年3月31日まで)
 - 8月1日 神戸市営交通開業100周年

車両の変遷



最初の市街電車

神戸市電の前身・神戸電気鉄道(株) (明治43年4月5日創業) が、神戸 (春日野道~兵庫駅前間) に走らせた最初の電車。当時としては最新型のイギリス製ラジアル式4輪客車。型式としてA車と呼ばれた。



開業当時の市電



700型ロマンスカー (昭和11年建造)



1100型ポギー車

昭和29年に、750型後部車掌台及び出入り口を車体中央部に設けた試作車を自家製作した。戦後初めての弾性車輪など新設計だった。



創業時のシボレー車

昭和5年9月、市営バス創業の第1陣としてアメリカ製シボレー車24両を購入。それ以後、昭和11年度末までにシボレー車は6車種134両に増えた(車長4.85メートル、車幅1.82メートル、座席定員12人)。



流線型車体の市営バス

昭和8・9年頃、世の中「流線型」ブームとなり、昭和10年長田工場にて製作された最初の流線型車両。



戦後のボンネットバス (昭和23年~)



箱型バスの時代 (昭和30年~)



交通局 ミュージアム

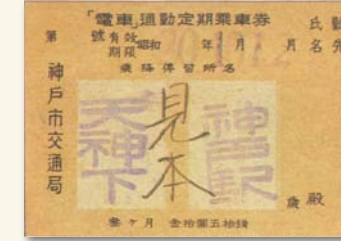
なつかしい

初代の市電を起点に主要車両や市バスの変遷、乗車切符・カードの移り変わり、当時活躍したなつかしい品々。あの頃の暮らしや情景を思い浮かべながら100年を振り返ります。

切符の移り変わり



乗車券・市電1区片道3銭 (大正6年)



市電通勤定期券 3か月10円50銭 (昭和20年)



市バス回数券 33回分3円 (昭和5年)

神戸博覧会 割引入場券付き 連絡券 (昭和25年)



市電全面廃止記念・おなごり乗車券 無料 (昭和46年)



市営地下鉄開業記念 地下鉄1日通用券 (昭和52年)



地下鉄Uラインカード



市バス開業70周年記念カード



日本シリーズ開催記念 地下鉄乗車券 (平成7年)



王子動物園ジャイアントパンダ 来園記念市バス専用カード (平成12年)

なつかしの品



駐車場の 標識板



神戸市電に使用されていた 運転台のコントローラーボード



電車運転系統図 瀧道~春日野、筑島~西柳原間がまだ走っており、板宿線、税関線が未開業だった頃の系統図。



いろいろな徽章

帽章(上段)終戦直後までは交通局章を囲む桜の花びらが5枚の金モール製。その後は八重桜となり昭和44年9月に金属製となった。

詰襟章(中段・下段)「M」は運転手、「C」は車掌など職種を表していたが、昭和23年から桜で囲んだ丸型に。

交通局グッズ

