

## 戦後の交通

芦屋の交通網は、阪神・国鉄・阪急・阪神国道（国道2号）と、市制施行の昭和15年以前に東西幹線の骨格がほとんどできていました。

戦後は戦災区域の復興や経済発展にあわせて、阪神間の大動脈である第2阪神国道（国道43号）が敷設され、山麓一帯でも大規模な宅地開発にともなって街路網の整備も行われました。

その間、人口の増加にともない鉄道各駅の利用者数も増加を続け、昭和32年10月には国鉄芦屋駅が快速電車の停車駅となりました。



芦屋市を横断する国道43号と阪神高速道路 昭和45年



芦屋駅を発車する国鉄快速電車 昭和35年ごろ

## 国鉄（現JR）

昭和10年の国鉄芦屋駅の1日の乗客数は4,660人でした。戦後になって、24年の同駅の乗客数は5,802人でした。このことは、芦屋地域の人口が、終戦前後の混乱で、増加が中断され、あまり変化がなかったことを示しています。しかし、しだいに阪神工業地帯の活況に従い、住宅地の拡大と人口集中によって、乗客数が増加し、通勤輸送に混雑がみられるようになりました。



昭和28年ごろの国鉄芦屋駅



快速電車芦屋駅に停車 昭和32年から快速電車が登場し、10月1日から芦屋駅は快速電車の停車駅となった。



芦屋駅前に飾られた祝賀のアーチ 昭和32年

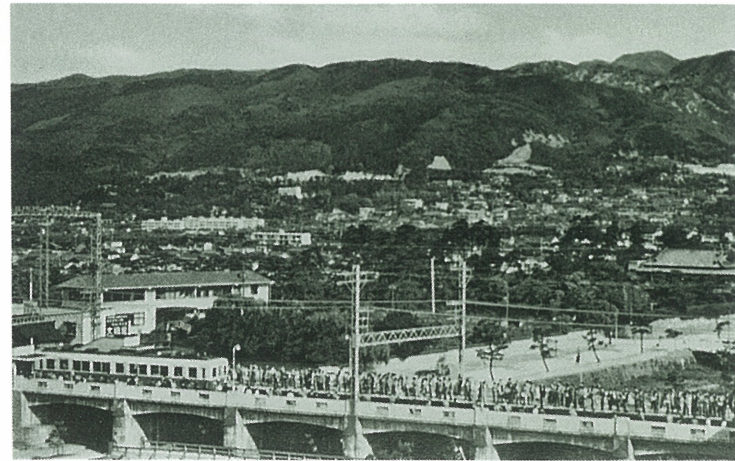


快速電車が停車する国鉄芦屋駅 快速電車は、通勤時の輸送の主力となったが、1日の輸送量でも定員以上の混雑ぶりで、人口流入の範囲が拡大したことを示している。



## 阪神

輸送力の増強を目ざして、阪神は、昭和29年特急を復活させ、大阪―神戸間をノンストップ25分で運転しましたが、34年3月25日から芦屋駅に夜間特急を、35年9月15日から全日特急を停車させることになりました。この結果、神戸―大阪への連絡は改善され、利用者の増加が大きくなりはじめました。



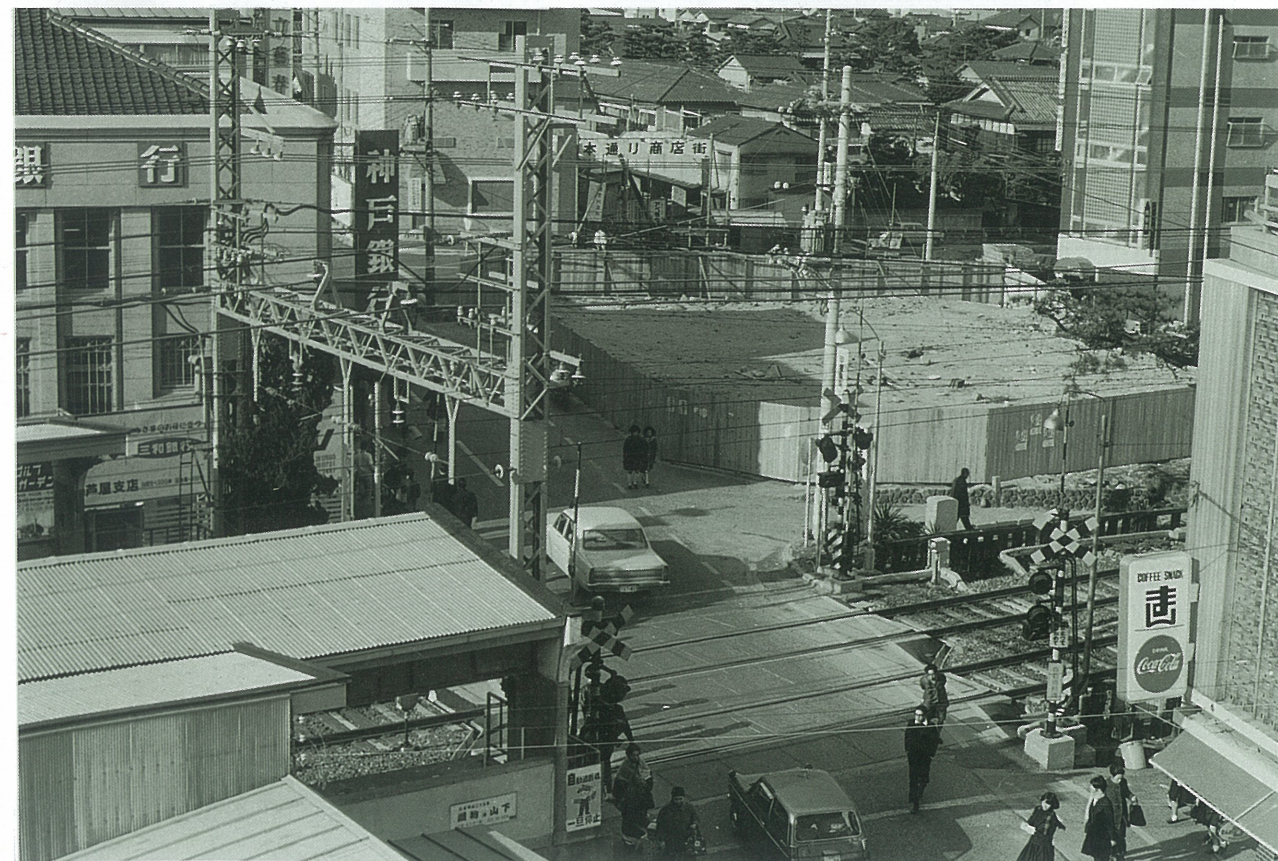
大阪や神戸へ通勤する人で埋まる阪神芦屋駅 昭和34年ごろ



なつかしい阪神の急行電車 昭和35年



ジェットカーと呼ばれた特急 昭和36年9月



昭和44年ごろの阪神芦屋駅付近のようす

## 阪急

阪急は、昭和22年に急行電車を復活し、24年からは急行も芦屋川駅に停車するようになりました。

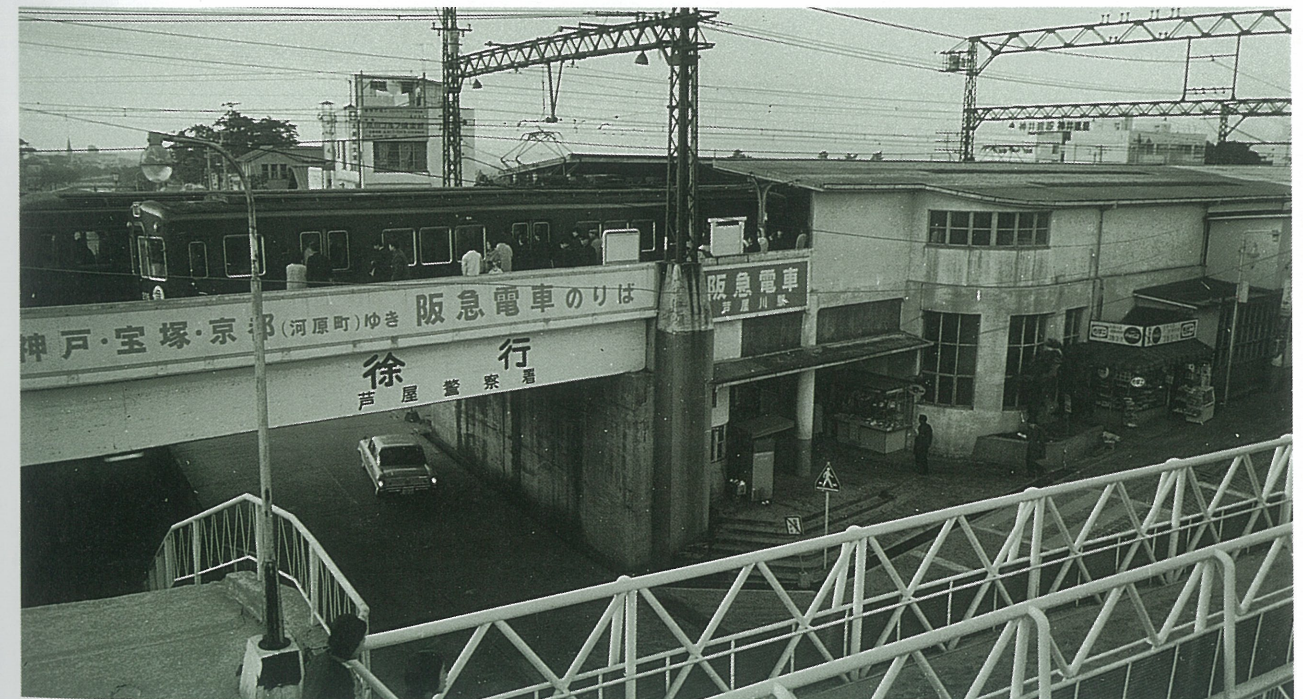
昭和34年から輸送量の増加をはかり、急行・普通電車の連結数を増やしました。また、44年には、芦屋川駅の乗降者数のうち、通学定期券利用者が全体の69パーセントにもなり、沿線に公私立の学校が多くなったことを示しています。



改装中の阪急芦屋川駅 昭和32年ごろ



阪急芦屋川駅 昭和34年ごろ



立体交差になった阪急芦屋川駅 昭和40年ごろ



## 国道2号

芦屋は西国街道に沿って集落がつづいていましたが、明治以降の近代化の中で、新しい交通機関の発達や、交通量の大量化に対応しきれず、根本的な改革が必要とされました。

そこで、昭和2年にこの街道を原形として国道2号が敷設されましたが、旧国道よりやや北にはずれて、当時はまったく人通りのない内陸寄りを通っていました。

この国道2号の1日の交通容量は4万台であり、国道43号開通の昭和38年にはすでに1日3万台を数え、44年には4万台の交通量を数えるようになりました。



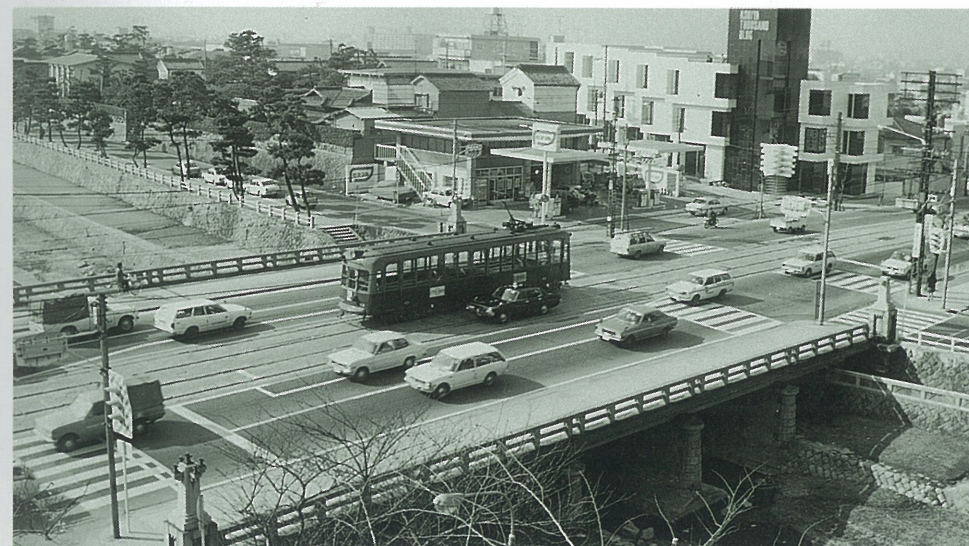
昭和33年ごろの国道2号 山打出付近



モータリゼーションの到来を思わせる国道2号 昭和36年業平橋付近



自動車と並走する阪神国道電車 昭和35年



消えゆく国道電車

昭和2年7月、阪神国道開通とともに営業を開始した国道電車は、大阪万国博開催以後、自動車交通量が増加する一方、電車の乗客数が減少をたどり49年3月17日廃止された。



国道電車廃止を告げる看板



サヨナラ国道電車 ボディに「1974.3営業廃止」の文字が見える。業平橋にて



## 第2 阪神国道(国道43号)

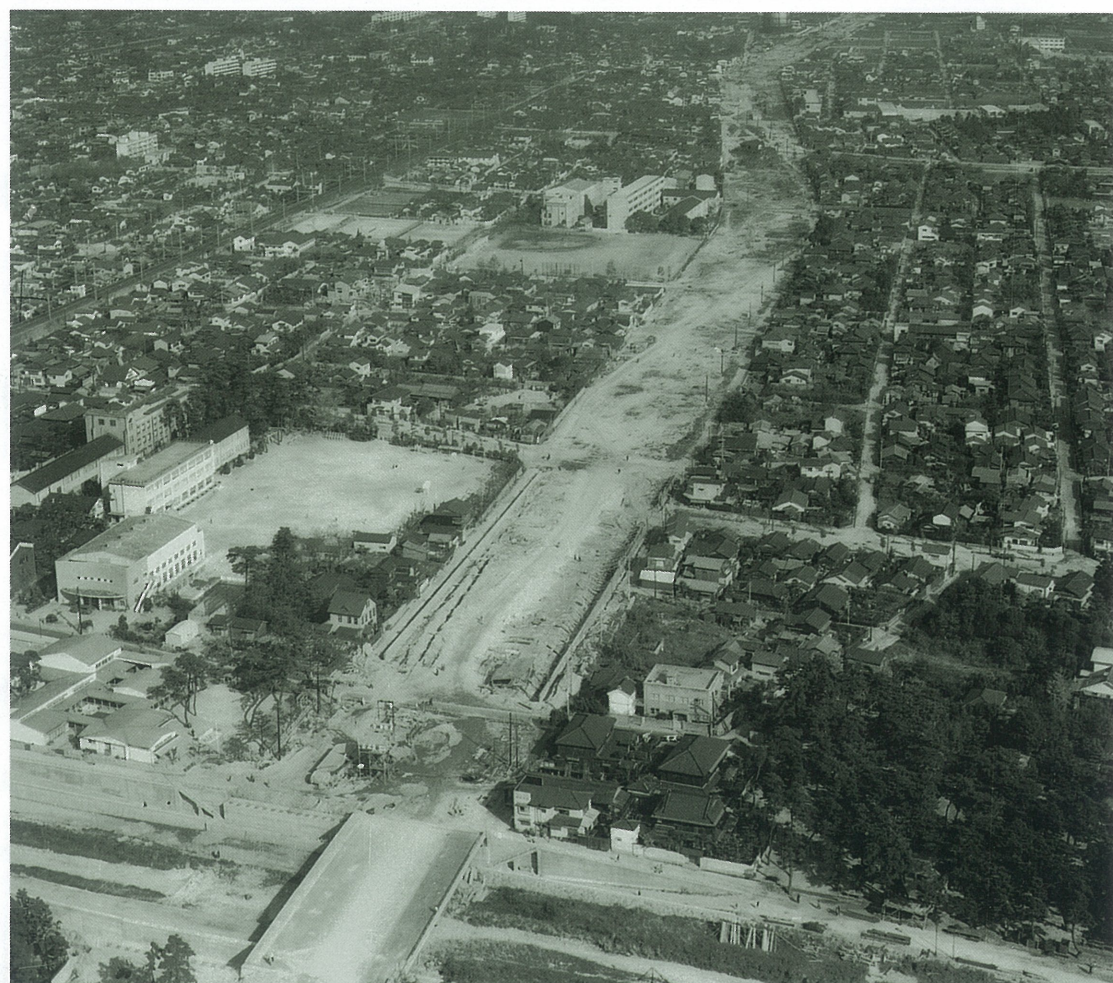
第2次世界大戦によって、阪神間は、住宅、工場の密集地帯に大きな被害をこうむりましたが、この復興事業が行われるのを機会に、かねて計画のあった浜幹線を、旧来の計画の2倍、50メートルの幅員としたのが、今日の第2 阪神国道の建設の発端です。

昭和30年代になって、阪神地域の経済的復興を背景として膨張をつづけた阪神間の交通網はいたるところで渋滞をおこし、阪神国道(国道2号)1本だけでは麻痺状

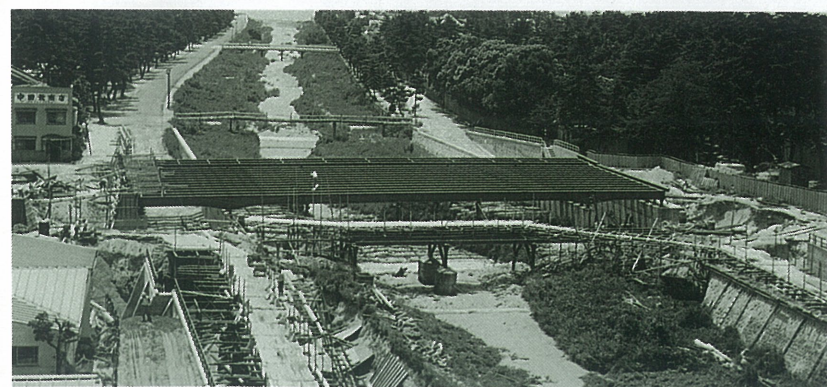
態におちいることは避けられない状況でした。

このため、阪神国道の交通容量では4万台しかまかないきれないので、10万台を収容できる大交通動脈として、第2 阪神国道の工事が昭和31年度に着手されました。

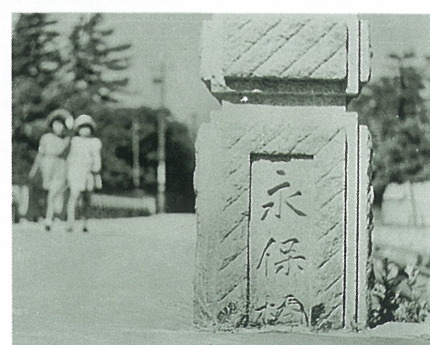
昭和35年には市域内における貫通を実現し、38年1月に開通しました。



空から見る第2 阪神国道 昭和35年11月 写真左中央は精道小学校



芦屋川橋工事 第2 阪神国道の建設で永保橋は芦屋川橋に(昭和35年8月)。



永保橋 昭和35年ごろ。第2 阪神国道の工事によってとりこわされた。

## 阪神高速道路

昭和45年の大阪万国博をひかえ、自動車交通の激増が予想されたため、43年から、国道43号上に高架の兵庫県道高速神戸西宮線(現阪神高速道路神戸線)が架設され、44年に開通しました。



第2 阪神国道の開通パレード 昭和38年1月6日、幅50メートルの大動脈が開通。



開通後の第2 阪神国道 昭和40年



阪神高速道路建設工事 芦屋川橋付近



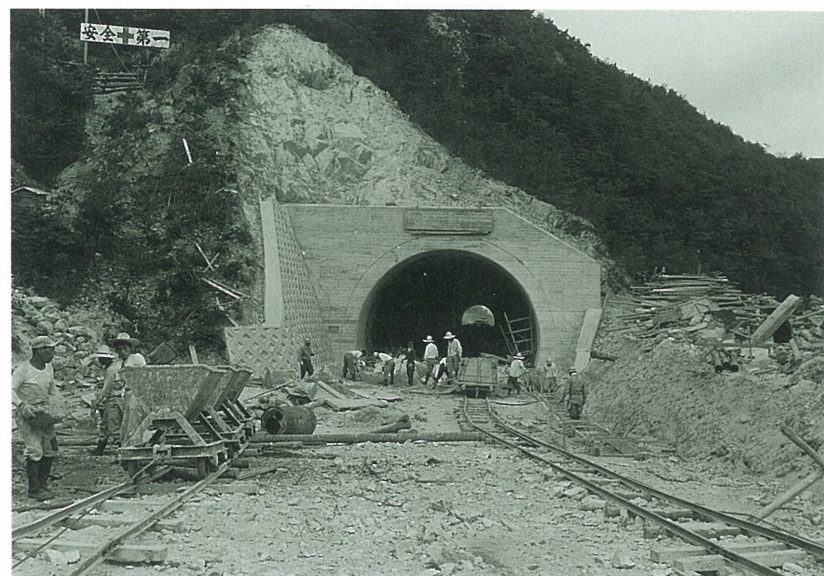
完成した兵庫県道高速神戸西宮線 昭和46年



## 芦有道路

芦有道路は、表六甲から裏六甲へ、観光資源の開発と産業交通の発達を目的に、奥山から有馬まで10.67キロを20分で結ぶ六甲山地を横断する有料道路です。昭和34年7月から2カ年の歳月と総工費26億円を費やして36年9月21日に全線開通しました。

春の桜とともに、六甲・有馬温泉への観光客でにぎわい、中でも展望台からの大阪平野、大阪湾のパノラマの展望はすばらしいものです。



芦有トンネル工事 昭和35年ごろ



芦屋市の背山六甲の山間を曲折して走る芦有自動車道路 昭和36年ごろ



芦有道路開通式



芦有道路開通式に来られた高松宮様（左端）



光の帯が連なる夜の芦有道路  
幅員7メートルを超える自動車専用道路で、住宅都市芦屋と温泉情緒豊かな有馬とをわずか20分で結んだ。昭和40年。



芦有自動車道路 昭和36年



芦屋ゲート 有馬温泉・六甲山への玄関口。昭和40年