

IV 戦後の交通

芦屋の交通網は、国鉄・阪神・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合わせて、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。

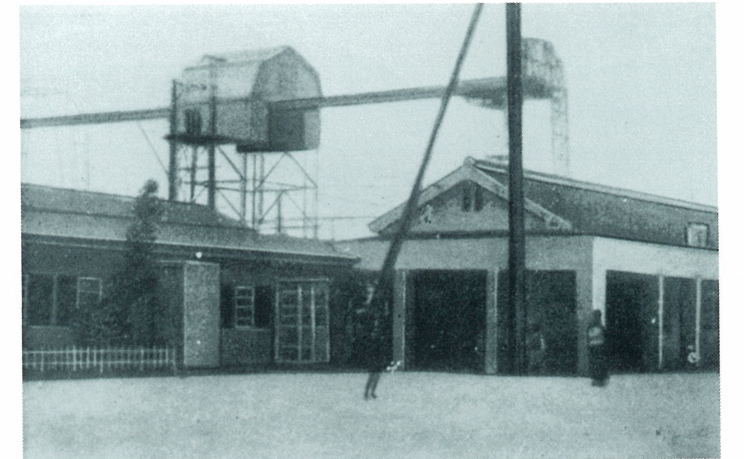
その間、人口の増加にともない、国鉄をはじめとする鉄道各駅の利用者も増加を続け、各駅ともに数度にわたって拡充整備が行われました。また、昭和32年10月には国鉄芦屋駅に快速電車が停車することとなり、芦屋市民の足はますます便利となりました。



芦屋市を横断する第2阪神国道と阪神高速道路 昭和45年9月

1 国鉄

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



快速電車停車を祝って商店街に飾られた祝賀のアーチ 昭和32年



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



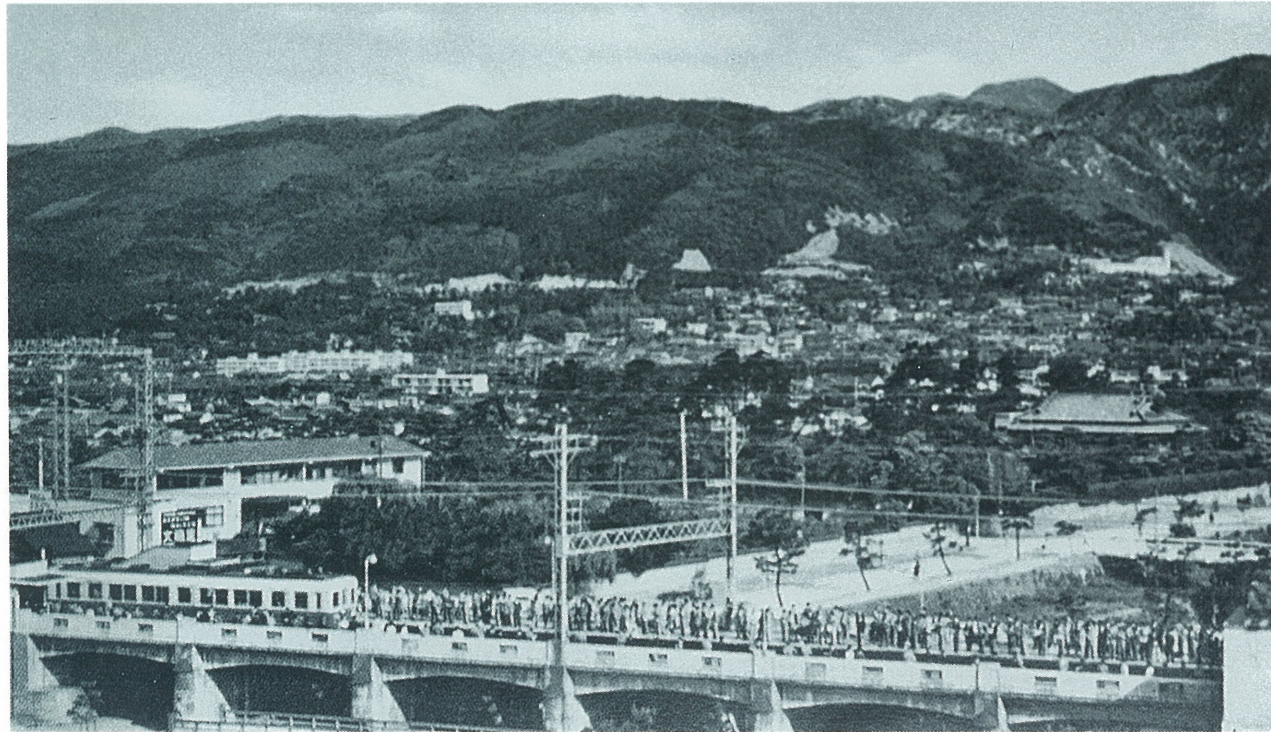
芦屋駅を発車する国鉄快速電車 昭和35年ごろ

2 阪神

輸送力の増強を目ざして、阪神電車は昭和29年から特急を復活、大阪―神戸間をノンストップ25分で運転しました。芦屋駅には、34年3月25日から夜間特急が、翌35年9月15日から全日特急が停車するようになり、大阪・神戸への連絡は大きく改善されました。



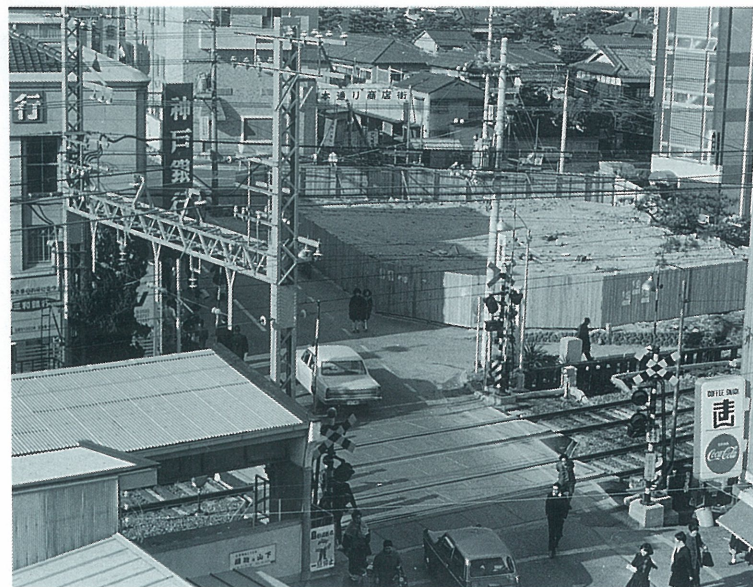
阪神の急行電車 昭和35年



大阪や神戸へ通勤する人びとで埋まる阪神芦屋駅 昭和34年ごろ



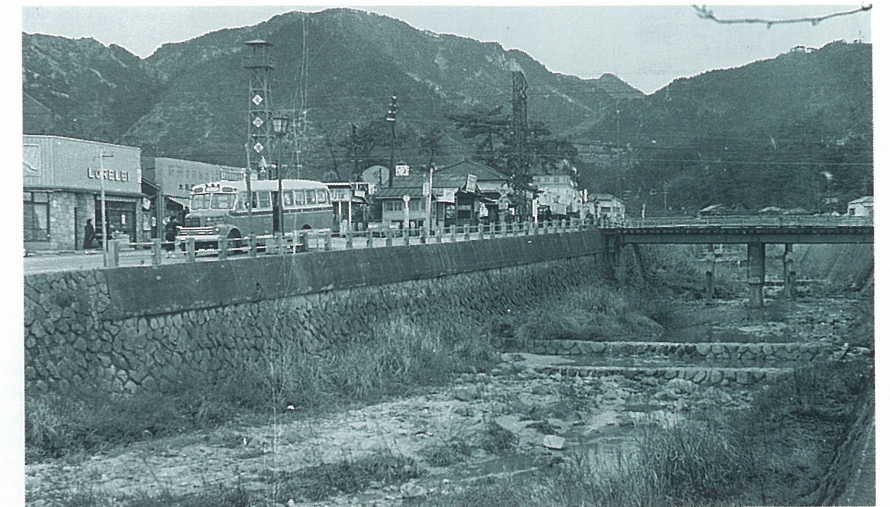
ジェットカーと呼ばれた特急電車 昭和36年9月



昭和44年ごろの阪神芦屋駅付近のようす

3 阪急

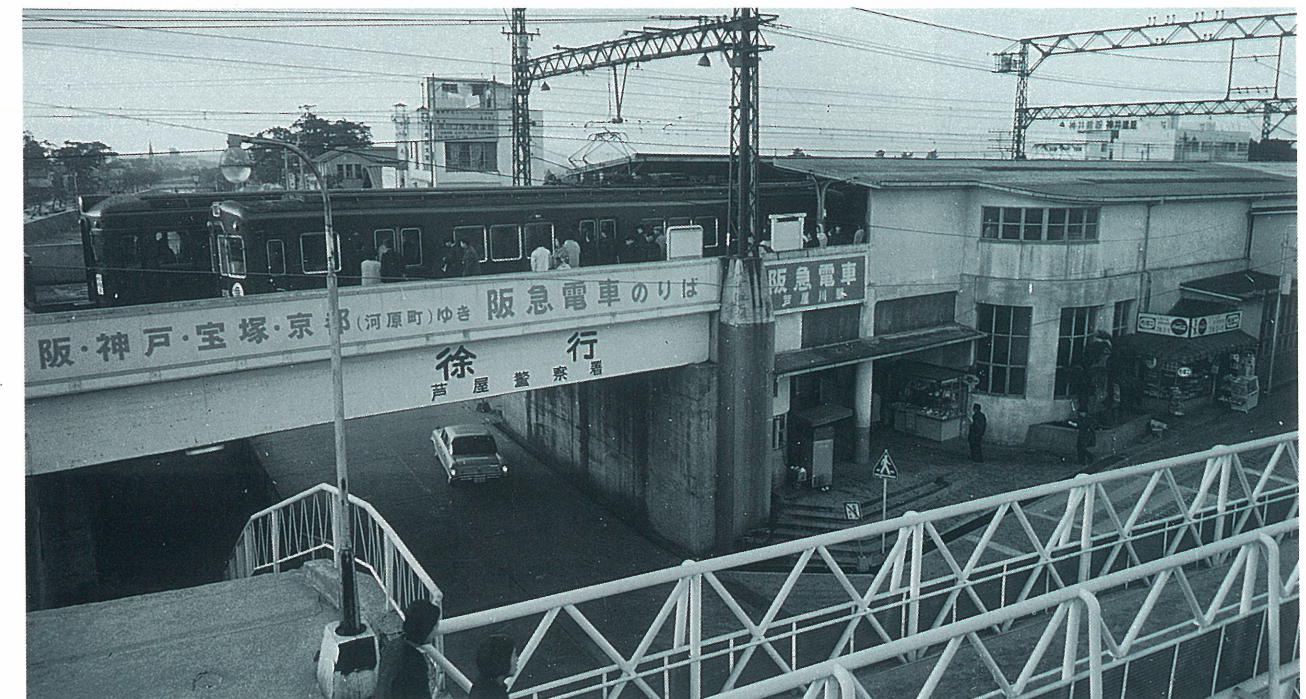
阪急電車は、昭和22年に急行電車を復活し、24年から芦屋川駅に急行が停車するようになりました。34年からは、急行・普通電車の連結車両数を増やし、輸送力の増加をはかりました。



立体交差前の阪急芦屋川駅周辺 昭和32年ごろ



阪急芦屋川駅ホームのようす 昭和34年ごろ



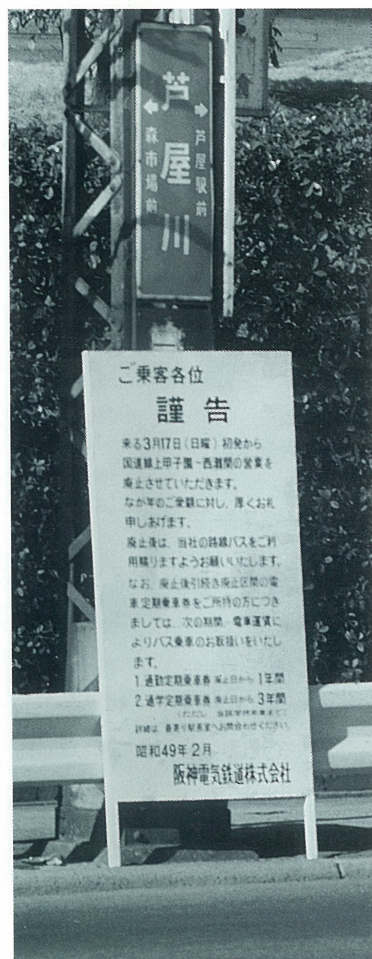
立体交差になった阪急芦屋川駅 昭和40年ごろ 昭和44年の芦屋川駅の乗降者数のうち、通学定期券の利用者が全体の69パーセントを占め、沿線に公私立の学校が多くなったことを示している。

4 国道2号

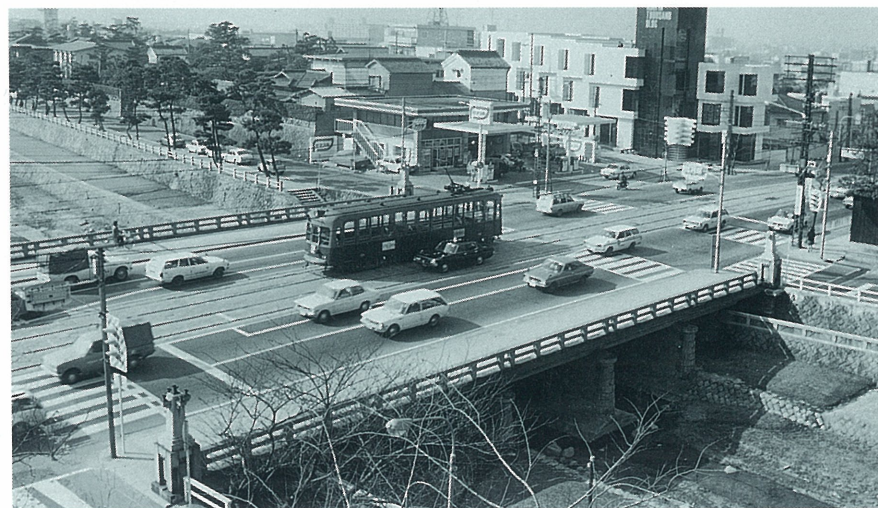
昭和2年に敷設された国道2号の1日の交通量は4万台とされていました。しかし、国道43号開通の38年には1日3万台を、44年には4万台を越え、自動車交通量が急激に増加しました。



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。



国道電車廃止を告げる看板



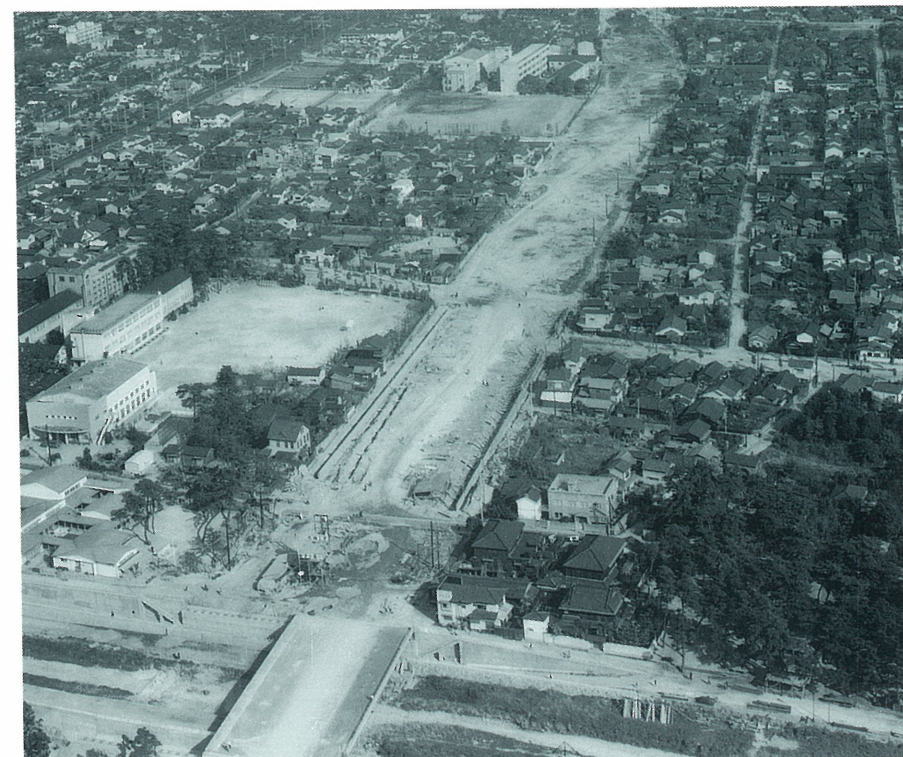
消えゆく国道電車 昭和2年7月、阪神国道開通とともに営業を開始した国道電車は、大阪万国博開催以後の自動車交通量の増加に押され、乗客数は減少の一途をたどり、49年3月17日廃止され、その姿を消した。



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

5 国道43号・阪神高速道路

昭和30年代になって、阪神工業地帯の経済的復興を背景として膨張を続けた阪神間の交通網はいたるところで渋滞をおこし、1日の交通量4万台の国道2号1本だけではマヒ状態におちいることは避けられない状態となりました。そこで、1日の交通量10万台を収容できる大交通動脈として、31年から第2阪神国道の工事が着手されました。35年には芦屋市域を貫通し、38年1月6日、幅50メートルの大動脈が開通しました。



第2阪神国道の工事のようす 昭和35年11月 左は精道小学校



第2阪神国道の開通パレード



阪神高速道路建設工事 芦屋川付近