

鉄研通信

第17号

学校法人 清風学園
鉄道研究部 発行
発行日:2022・8・28
編集:鉄道研究部
中三部員

神戸電鉄活性化プロジェクト

第一次現地調査報告

清風学園鉄道研究部は、五月三日に兵庫県神戸市北区の鈴蘭台駅から小野市の粟生駅を結ぶ神戸電鉄粟生線の現地調査をおこないました。粟生線とは、路線距離約二十九キロメートル駅数二十駅の路線となっています。二〇二〇年頃までは快速や急行が運行されていましたが、現在は廃止され、準急と普通のみが運行されています。近年沿線の人口減少や新姫バスによって、利用者が減少し「利用促進」と「コスト削減」のバランスをとるのが難しくなっています。さらに新型コロナウイルスによって、さらに苦しい状況となっています。そこで私たちは、神戸電鉄粟生線活性化プロジェクトを始動することとなりました。これまでも、神戸電鉄運輸部の方にインタビューなどを行ってききましたが、



今回は実際に現地を訪れ、現地調査を行いました。(インタビューの詳しい内容に関しては、鉄研通信第十五号をご参照ください。)

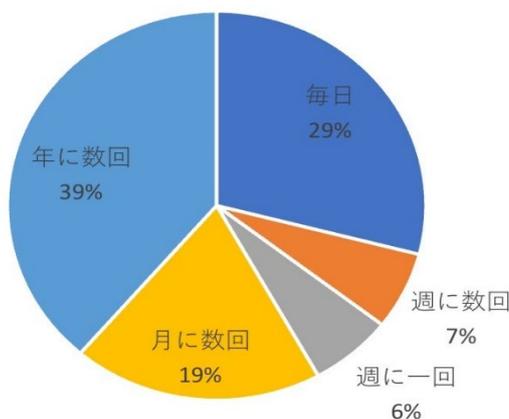
現地調査は、神戸電鉄粟生線を利用されている方々にアンケートを実施いたしました。その結果は、以下のようにになりました。

①【利用頻度について】

◆回答者の約四割は年に数回しか利用しておらず沿線にお住まいの方の利用数が少ないことがわかりました。

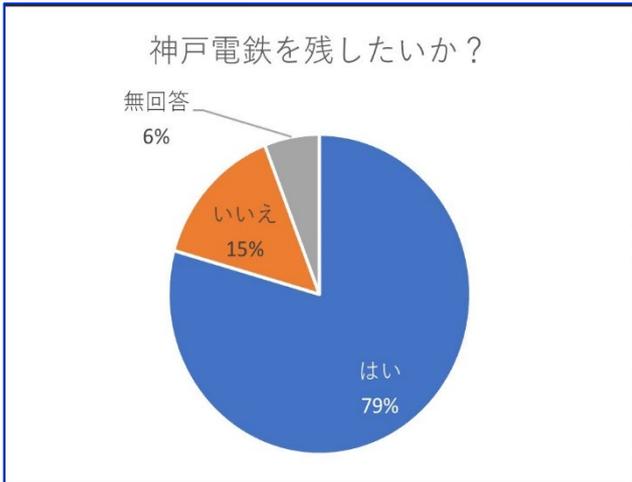
今回の回答者の中に、通学の関係上毎日利用されている兵庫県立小野高等学校の生徒の皆様が多く含まれていた事も影響していると思われる。

利用頻度



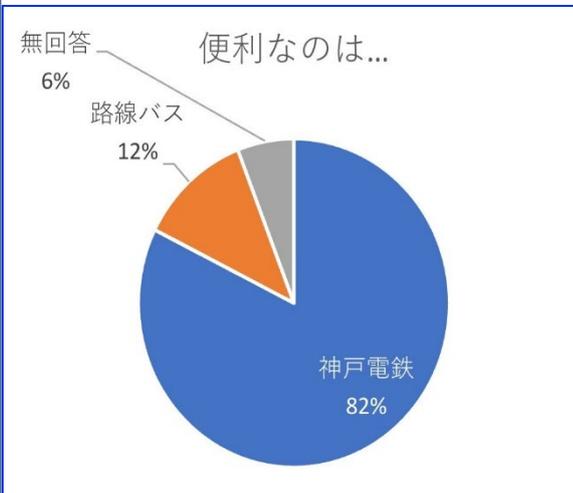
②【神戸電鉄粟生線の存続について】

◆回答者の約八割は、神戸電鉄粟生線の存続を希望されていることがわかりました。回答者のご意見の中には、「神戸三宮に出るにはやはり神戸電鉄は欠かせない。」という意見が多くありました。



③【神戸電鉄と新姫バスのどちらが使い易いかにについて】

◆回答者全体の約八割は「神戸電鉄の方が使いやすい」と回答されていることがわかりました。特に、兵庫県立小野高等学校の生徒さんからは「雨や渋滞などで遅れてしまい時間がよみにくい新姫バスと違い、神戸電鉄はしっかり時刻表通り来るので利用しやすい」という意見が多くありました。また他にも、「本数が少ない点が残念だ」や「普通と準急の停車駅が粟生線内は一緒なので、もう少し改良してほしい。」などと言った改良点を求める意見も多かったです。



まとめ

私たちが今回の現地調査で、沿線住民の方々にとって粟生線は、神戸や大阪などへ行くための重要な足であり、地域の学生にとっては重要な登校手段であることが改めてわかりました。この活性化化していくためには、神戸電鉄のみではなく沿線の市町村としっかり話し合い、存続について真剣に考えていくしかないと思われました。私たちも今後、粟生線について色々調べ、魅力について情報発信していけたらなと思っています。今後の活躍に乞うご期待ください。

