

地域鉄道を訪ねて



平成 22 年にデビューしたマスコットキャラクターの「しんちゃん」

【兵庫県】

神戸電鉄

都心部からすぐに急坂が続く

神戸市中心部に程近い、新開地駅。

東側から阪急電車と阪神電車、西側から山陽電車がやってくるこの地下駅には、北側からもう一つ、「神鉄」こと神戸電鉄も乗り入れる。ただし、同駅からの 1 駅間は、厳密には神鉄の路線ではない。同駅とここに乗り入れる線路などの施設は、いずれも神戸高速鉄道という会社の所有で、神鉄を含む各社は施設を借りる形で営業している。

同駅を出た下り列車はゆっくり進む



2 面ある新開地駅の神鉄ホーム。右側を有馬線系統、左側を粟生線系統の列車が使う



地上に出るとすぐに急勾配が続く(上)、50 パーミルの上り勾配を示す標識(左)



車窓から見た公園都市線。複線化も可能なように、敷地が確保されている

文・写真：伊原 薫

神戸市の中心部から Y 字状に路線を伸ばす神戸電鉄。通勤・通学や行楽輸送など、沿線の人々にとって欠かせない存在だ。利便性の高い運行本数やサービスを維持しつつ、沿線の活性化を通じて鉄道の存続を図っている。

み、わずか 1 分ほどで湊川駅に到着。ここからが真正正銘の「神鉄の路線」だ。今度は勢いよく加速し、いきなりものすごい角度の坂をぐいぐいと上り始めた。地上に出ると、周りの家々や道路の様子から、その坂のきつさがさらによく分かる。それもそのはず、しばらくは神鉄で最急となる 50 パーミル(1000m 進むごとに 50m 上る)の勾配が続く。標高差は約

1.9 km 先の長田駅で早くも 70 m、約 9.3 km 先の北鈴蘭台駅では 346 m。全国でも有数の急勾配であり、神鉄の車両はこの急坂を安全に下るため、さまざまなブレーキ装置を備えている。ちなみに、神鉄は坂を上る三田・粟生方面行きが下り列車、坂を下る新開地行きが上り列車だ。

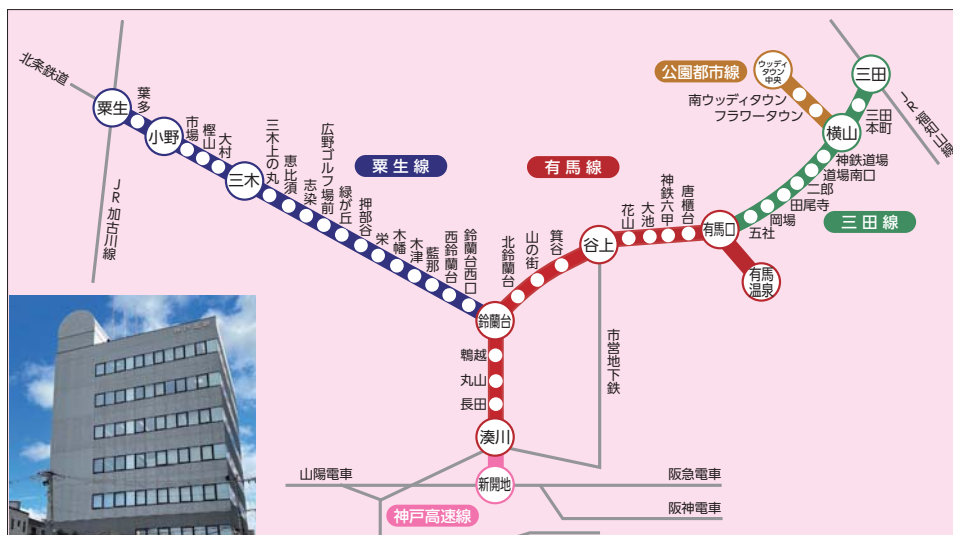
行楽輸送から通勤輸送へ推移

鈴蘭台駅で、神鉄の路線は 2 方向に分



桜の中を走行する神鉄有馬線(湊川・長田間、令和 2 年 4 月撮影)

■ 神戸電鉄路線図



■ 神戸電鉄株式会社

〈会社概要〉

本社 〒652-0811
 神戸市兵庫区新開地 1-3-24
 設立 大正 15 年 3 月 27 日
 資本金 117 億 1,072 万 1,585 円
 代表者 代表取締役社長 寺田 信彦
 従業員数 534 名 (出向者を除く)

〈路線〉

営業区間 有馬線：湊川・有馬温泉 22.5km
 三田線：有馬口・三田 12.0km
 公園都市線：横山・ウッディタウン中央 5.5km
 粟生線：鈴蘭台・粟生 29.2km
 神戸高速線：湊川・新開地 0.4km

駅数

全 47 駅

車両数

計 155 両 ※保存車両を除く

■ 鉄道・運輸機構の助成実績

鉄道軌道近代化設備整備費補助金
 平成 16～19 年度
 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金
 平成 20・21 年度
 踏切保安設備整備費補助金
 平成 28～30 年度、令和元・2 年度
 車両のワンマンカー化、レール・分岐器の重軌条化、PC 枕木化、出改札の改良、車両の更新、踏切保安設備の新設および更新等

だが、神鉄の乗客数は1990年代前半をピークに減少へと転じた。その理由については岸本和也代表取締役専務は

「沿線の就学・就労人口減少が背景にある」と話す。JR福知山線の電化・複線化による増発なども、おそらく影響しているのだろう。

90年代前半をピークに減少へと転じた。その理由については岸本和也代表取締役専務は

「沿線の就学・就労人口減少が背景にある」と話す。JR福知山線の電化・複線化による増発なども、おそらく影響しているのだろう。

90年代前半をピークに減少へと転じた。その理由については岸本和也代表取締役専務は

「沿線の就学・就労人口減少が背景にある」と話す。JR福知山線の電化・複線化による増発なども、おそらく影響しているのだろう。

かれる。この列車は北東へ伸びる有馬線に進路を取り、再び坂を上り始めた。谷上駅では、ポイントを渡って上り本線ホームに到着。同じホームの向かい側に停車している神戸市営地下鉄の列車に、何人かの乗客が乗り込んだ。この接続を便利にするための配慮というわけだ。

有馬口駅で乗り換え、有馬温泉駅へ。神鉄は、旧社名「神戸有馬電気鉄道」が示す通り、もともと日本三古泉に数えられる有馬温泉への行楽輸送が目的の一つだった。その特徴的な泉質は、今も多くの観光客を引きつけている。一方、三田線の沿線で住宅地開発が進むにつれ、通勤輸送のウェイトが増大。新開地からの列車は、その大半が三田線に直通しており、今やこちらがメインルートだ。公園都市線の開通後は、さらにその流れが加速。両線は日中も15分間隔で列車が行き交い、乗客の利便性の向上を図っている。



岸本和也代表取締役専務

利用しやすい形での路線存続を模索

◆ 鈴蘭台駅

鉄道と地域の要となる駅

有馬線と粟生線の分岐駅であり、ほとんどの下り列車で接続がとられている。駅南側には現業部門の事務所や車両基地もあり、神戸電鉄随一の要衝。駅前広場を含む再開発事業が完了し、駅とつながるビルにはスーパーやカフェに加えて区役所が入居するなど、地域の人々にとってその存在は大きい。



4～7階には区役所も入居している

◆ 湊川駅

開業当時の終着駅

昭和3年に神戸電鉄の前身である神戸有馬電気鉄道が開業して以来、40年間にわたって終着駅として営業。当時は改札口とホームが同一階にあった。昭和43年に神戸高速鉄道への乗り入れに際してホームが地下化されたものの、駅舎はその後使われている。神戸市営地下鉄の開業後は、乗換駅として新たな役割を果たす。



湊川駅の外観。駅舎は昭和3年開業当時のものが今も使われている



鈴蘭台駅。左奥に向かうのが粟生線、右奥に向かうのが有馬線で、左端は留置線



鈴蘭台車庫。見学会等のイベントも行われる



券売機で販売できないお得切符類は自動販売機で販売されている

削減すべく、さまざまな形で存続を模索している。

「平成21年に『粟生線活性化協議会』が設立され、平成29年には地域のバス会社も含めた『地域公共交通網形成計画』が策定されるなど、利用促進に向けた取り組みが実施されてきました。鉄道を残していくためには、利便性を向上させ、暮らしやすい魅力ある地域を作っていくことも大切です。地域の人々が使いにくい形で鉄道を残すことは本意ではありません。サービスレベルの低下につながる対策は、極力避けたいと考えています」（岸本専務）

例えば、粟生線では列車の行き先を需要に応じて細かく設定。わずか2駅間だけを走る区間列車もあり、よく工夫されている。粟生駅ではJR加古川線や北条鉄道の列車との接続を極力確保し、鈴蘭台駅では有馬

「住んでみたいまちづくり」

その粟生線に乗ってみると、末端の区間でも一定の利用があることに気が付かされる。小野駅からは学校帰りの高校生がどっと乗り込み、3両編成の車内は俄然にぎやかに。これだけの乗客がいる路線をバスに転換するのは、いささか無理があるように思えた。まずは利便性を上げ、今の利用者をつなぎとめることが、存続に向けた第一歩であろう。

同時に、魅力ある地域づくりも神鉄にとって大切な課題だ。神戸市とは連携協定を締結し、快適な駅前空間の整備や空き施設を

線と粟生線の乗り換えもスムーズだ。



令和3年11月に開催された「六甲山の深谷“逢山峡”をハイキングで満喫しよう！」の様子（画像提供：神戸電鉄）

利用した沿線の活性化といった、利用者参加型の街づくりプロジェクト「#駅活challenge」を推進。三田市とは、駅のクリスマス装飾などで、地域の盛り上げに貢献している。また、粟生線をはじめとしてイベントに合わせた臨時列車の運行やブース出店、自然豊かな沿線を巡る「神鉄ハイキング」など、沿線の魅力発信にも余念がない。

「近年はコロナ禍で働き方が多様になり、人々が住まいに求めるものも変わりつつあります。さまざまな取り組みが地域の人々の満足度を高め、また『こんなまちに住んでみたい』と思う人を増やすことで、定住人口の増加につながれば、と考えています」取材を終えた帰り道、夜9時を過ぎた粟生線の列車には、なお多くの人が乗っていた。仕事を終えたサラリーマン、制服を着た高校生、大きなリュックサックを背負ったお年寄り、旅行帰りだろうか。駅に着くたび、一人、また一人と列車を降り、家路に就く。この人々の、いつもの日常を守るべく、神鉄もまた前を向いて進むことだろう。

負ったお年寄りは旅行帰りだろうか。駅に着くたび、一人、また一人と列車を降り、家路に就く。この人々の、いつもの日常を守るべく、神鉄もまた前を向いて進むことだろう。



◆ウッディタウン中央駅 ニュータウンの中心部に位置

公園都市線の延伸に合わせて開業した、神戸電鉄でもっとも新しい駅の1つ。北摂三田ニュータウンの中心部にあり、周辺にはさまざまな商業施設に加えて映画館や公園が集まる。同線の列車は全て三田駅まで直通し、利便性を確保。神戸・大阪方面への通勤や通学に配慮し、24時台後半まで運行されている。



ウッディタウン中央駅の外観



神鉄で最も新しい駅。天井が高く開放的な雰囲気



◆谷上駅

神戸市営地下鉄 北神線との乗換駅

かつては地上駅だったが、昭和63年の北神急行電鉄(*)の開業時に一体の高架駅となった。平成13年に改良工事が行われ、両社の列車が同一ホームで乗り換えできるように。北神急行線は令和2年に神戸市営地下鉄北神線となり、利用者の動きにも変化が起っていた。現在、同線の運行業務は神戸電鉄が受託している。



ショーケースは社員が飾り付け、神鉄の「GOGOトレイン」が走っていた

(*) 鉄道・運輸機構（旧：鉄道公団）が新神戸・谷上間のうち、北神トンネル約3.9Kmを施工。

Supporter's Voice

サポーターの声

1 本の映画を起爆剤に、粟生線を守る

●粟生線の未来を考える市民の会

代表 山本 篤さん／小西 イサオさん

令和2年9月、1本の映画が初公開を迎えた。「神さま、わたしの鉄道をまもって。」と名付けられたこの作品は、神戸電鉄粟生線を題材にしている。総合プロデューサーを務めるのは、「粟生線の未来を考える市民の会」代表でもある、山本さんだ。

「製作を思い立ったのは、平成30年のことです。この年の3月に三木駅が近隣火災の影響で焼失したことをきっかけに、住民の粟生線に対する関心が高まっていました。そこで、ローカル線を残す意義などを考えてもらうツールとして、映画の製作を思いつきました」

制作資金を募るクラウドファンディングでは、目標額を上回る127万円を達成。メガホンは幼馴染でもある映画監督の小西さんに委ねた。

「通学で使っていた頃は満員だった電車が、今はこんなにガラガラなのを見て、驚きました。

『車があるから鉄道はいらない』と言う人も多いですが、車を使えない人、特に学生はそういうわけにいきません。まずは映画を通じて鉄道に興味を持ってもらえたら、という思いで作りました」（小西さん）

主人公は、神社の宮司の一人娘。駅の火災をき

かけに地元の鉄道を守りたいと考え、神社を継がせたい父親に反発する中、神社に伝わる宝を誤ってなくしてしまい……というストーリーだ。もちろん舞台は神鉄とその沿線で、キャストやスタッフにも地元の人々が名を連ねる。脚本作りから2年以上かけて公開にこぎつけたが、もちろんゴールはそこではない。

「作品のクオリティも大切ですが、この映画が新たな動きを起こす原動力となれるよう、意識しました。映画も存続活動も、“一発屋”では意味がありません。神鉄を利用してのロケ地巡りや脱出ゲーム、グッズの製作など、次の一手につなげられるものができたと思っています」（山本さん）

「コロナ禍の今、この映画のように『当たり前にあるものが、ある日突然なくなってしまう』ということが現実となっています。映画が『本当に大切なもの

とは何か』を考えるきっかけになれば幸いです」（小西さん）

山本さんは、同様の映画を全国から集めて映画祭をしてみたいとも話す。その時はこの映画が“宝”となり、粟生線を守る力を与えてくれるに違いない。



小西イサオさん(左)と山本篤さん(右)



映画の1シーン。撮影は駅や車内でも行われた



◆有馬温泉駅

言わずと知れた名湯のお膝元

例年150万人以上が訪れる有馬温泉の北側に位置し、その標高は357mと、神戸電鉄の駅では最も高い。ここから温泉街に続く坂道には名物「炭酸せんべい」を売る土産物店などが軒を連ねている。温泉はもちろん、秋の紅葉も有名。行楽シーズンには神鉄の車窓も赤く染まり、全国から多くの人を訪れる。



モダンな造りの駅舎。2階にはカフェも併設されている



「亀甲紋」を採用したホームの柱照明



◆粟生駅

通学生も多く利用する乗換駅

国鉄（現：JR）加古川線と北条線（現：北条鉄道）に接続する形で、昭和27年の粟生線全通時に開設。当初から国鉄駅の一部を間借りするような構造だが、現在は独立したホームや改札口が設けられている。多くの列車でJRと北条鉄道に乗り換えできるダイヤが組まれており、特に朝夕は沿線住民や通学生でにぎわいを見せる。



粟生駅の
外観



JRの列車と接続する神鉄の列車