

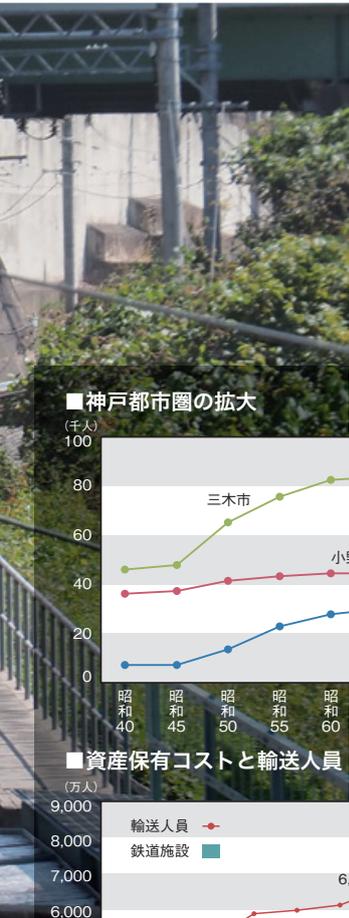
特集…鉄道の経営と存続
「神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋」

粟生線にみる

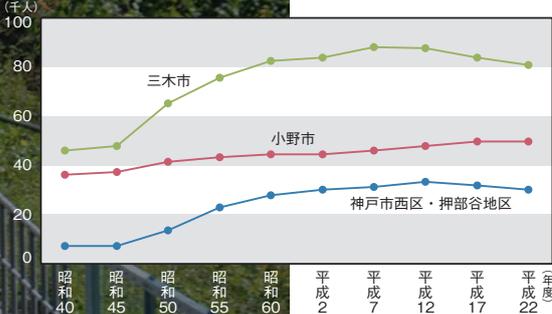
大都市近郊路線の
現状と課題

神戸都市圏の通勤・通学輸送を担う大都市近郊路線として発展した粟生線。しかし、道路整備に伴うモータリゼーションと、沿線域内の少子高齢化の進展で、輸送人員はピーク時の半分以下に減少、存続が危ぶまれる状況が続いている。年間660万人の利用がありながらも、存廃の協議が続く粟生線の現状をレポートする。

文●茶木 環／撮影●織本知之
資料・写真提供／神戸電鉄株式会社



■神戸都市圏の拡大



■資産保有コストと輸送人員 (神戸電鉄全線)



粟生線と沿線地域の变化

拡大する神戸都市圏の受け皿として開発された粟生線沿線。神戸電鉄は、輸送力増強のため大規模な資金を投じた。大都市近郊路線として成長を遂げながらも、存廃問題に直面する粟生線と沿線地域の变化の過程を見ていく。

ローカル路線から通勤・通学路線へ

粟生線は、神戸市北区の鈴蘭台駅から三木市内を経由して、小野市の粟生駅までを結ぶ。東播地方の振興を目指して、昭和11年に三木線として鈴蘭台―広野ゴルフ場前間を開業。その後、三木まで延伸し、当初計画していた路線が全線開業したが、地域住民の強い要望や寄付を得て、昭和27年に粟生まで延伸された。この時、路線名も粟生線と改称している。

鉄道は、神戸から東播地域に至る山間部を縫うようにして敷設された。急勾配、急カーブが続く、途中に大きな住宅地もなく、まさに、のどかな山間地を走るローカル線で、旅客輸送以外に、地元名産の三木の金物や小野の播州そろばん、農産物などの小荷物輸送も行っていたという。

やがて高度経済成長期を迎えると、沿線の姿が大きく変わり、路線の性格も変貌していく。昭和30年代半ばには、神戸市が六甲山北側の開発計画を打ち出すなど、神戸都市圏の拡大に伴い、神戸電鉄の沿線地域が注目を集めるようになった。

鈴蘭台エリアをはじめ、粟生線沿線でも民間デベロッパーによる大規模な宅地開発が進み、昭和40年代後半になると、木津―押部谷間の各駅がある神戸市西区、三木市の緑が丘―恵比須間に、次々とニュータウンが誕生していった。

丘陵地を切り開いて整備されたニュータウンには戸建て住宅が建ち並び、神戸都市圏に通勤する人々とその家族が移り住み、短期間に人口が急増していった。

沿線地域の総人口は昭和60年代まで急増、その後も平成7年まで増加傾向を示し、昭和40年の人口数と比べると、ピーク時には三木市が1.9倍、神戸市西区の押部谷地区では5.7倍となっていた。

沿線の人口増に伴い、粟生線も神戸都市圏の通勤・通学輸送を担う鉄道として発展していった。

輸送力の増強に向けた取り組み

昭和40年代から粟生線の輸送人員は急



増し、ピーク時の平成4年には1420万人にも及んだ。あまりの混雑で車両の窓ガラスが割れたこともあったという。利用客の急激な増加と混雑に対応して、神戸電鉄では車両編成の増加や単線区間の複線化など、輸送力増強に向けた取り組みを積極的に進めた。

有馬線では昭和40年代初めから鈴蘭台―有馬口間で複線による運行を開始していたが、昭和50年、粟生線の見津信号場―押部谷間の起工を機に、粟生線と三田線でも複線化工事を進めた。

また、神戸電鉄は六甲山系を最大50%の急勾配で貫通する山岳鉄道で、全線の80%以上が勾配、そのうち35%以上の急勾配区間が31・8%、さらに50%区間が20・5%を占めている。粟生線もこうした急勾配の上り下りが連続する。使用する車両も、連続登攀や抑速制御、故障時の安全を確保するため、安全運行に関わる重要機器を二重系で装備する必要がある。平地を走行する車両と比較すると製造・修繕コストがかなり高額になる。

神戸電鉄では全線でこうした特殊車両の保有台数を増やし、昭和50年には114両、10年後には144両、平成5年には175両と輸送力増強に努めた。

また、粟生線では、それまでの3両編成を長編成化し、昭和50年に鈴蘭台―押部谷間で4両編成、53年には新開地―志染間で5両編成の運転を開始している。さらに、平成13年には恵比須―粟生間の駅ホームの延伸工事などが完成し、4両編成による新開地―粟生間の直通運転を実現させた。

輸送人員がピーク時の半分以下に

輸送力増強に向けた取り組みが続けられる一方で、神戸電鉄の輸送人員は、平成5年以降、マイナスに転じている。粟生線に目を奪われがちではあるが、ピーク時と比べると、粟生線は約760万人減、本線である有馬線も約2000万人減と、ともに50%前後の減少となっている。

路線全体の成長を支えてきた有馬線がその役割を果たせなくなっていく中で、さまざまな課題が顕在化し、複線化工事も平成10年、中断が決まった。認可区間のうち複線化が完成したのは、粟生線では西鈴蘭台―藍那間と川池信号場―押部谷間、三田線では岡場―田尾寺間、横山―三田間となっている。

全体の42%を占める路線長がありながら、20%の収入にとどまり、収支的にも厳しい状況が続く粟生線には、存廃問題が浮上した。沿線の発展とともにローカル路線から大都市近郊路線に変貌を遂げた粟生線だが、輸送能力に見合った利用がなくなったことで、輸送力増強に要した費用の回収が滞り、赤字が常態化している。

最大で13億円近くまで膨らんだ赤字は、その後の経営改善や行政支援によって、一定の回復はしているものの、10億円レベルの赤字が続く。そして、その赤字を補填してきた有馬線にかつてほどの余力がなくなること、粟生線は厳しい状況に置かれている。

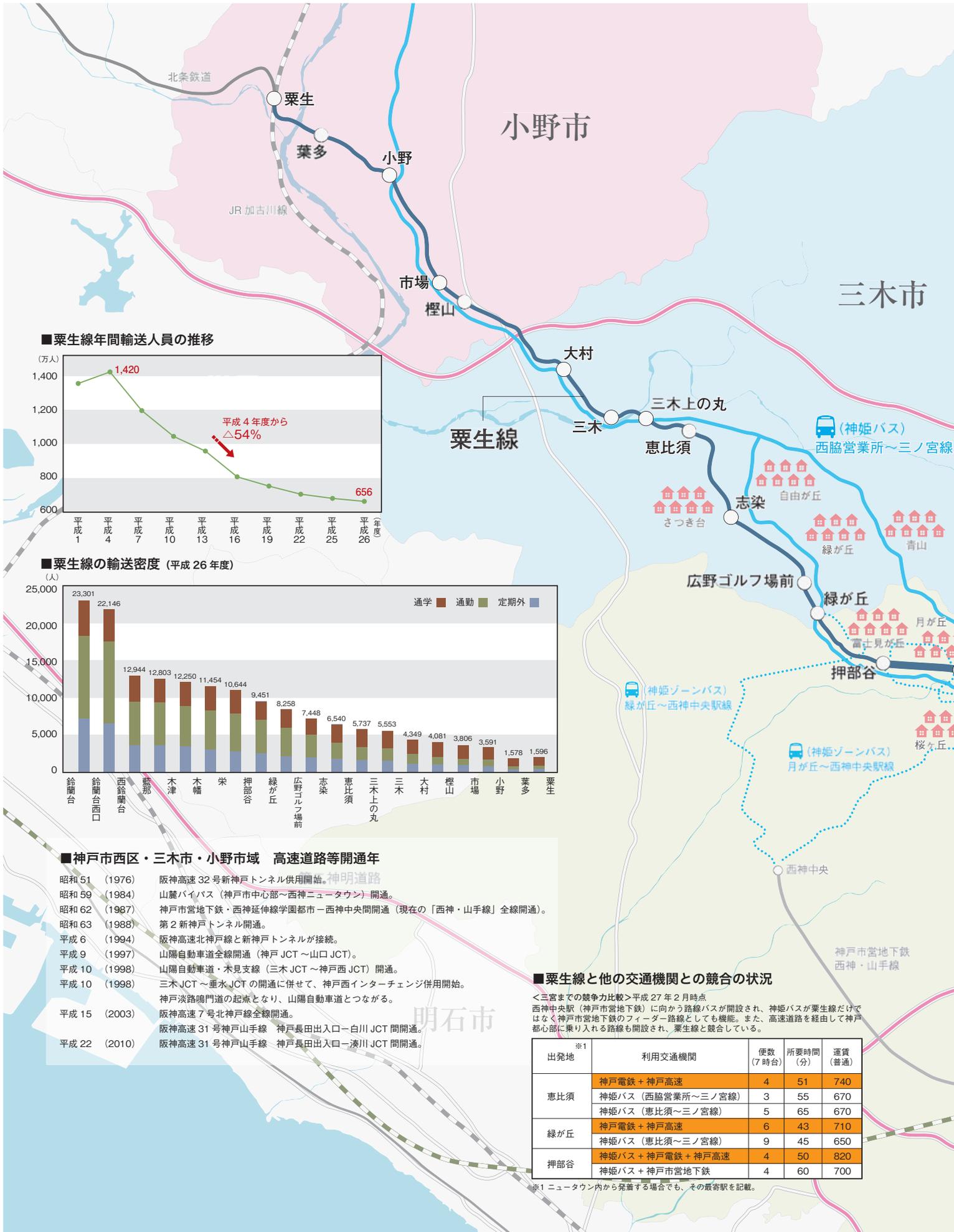
■ 粟生線と沿線の現況

粟生線の年間輸送人員は平成4年をピークに、減少に転じている。
 高規格道路の整備に伴い、沿線地域内では自動車での移動が主流になった。
 さらに神戸市営地下鉄や高速バスなど、他の交通機関との競合が激化している。



特集：鉄道の経営と存続

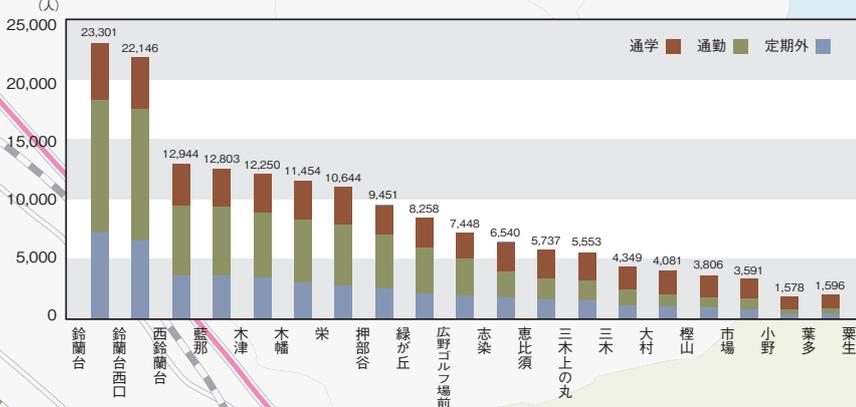
[神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋]



■粟生線年間輸送人員の推移



■粟生線の輸送密度 (平成26年度)



■神戸市西区・三木市・小野市域 高速道路等開通年

昭和51 (1976)	阪神高速32号新神戸トンネル供用開始。
昭和59 (1984)	山麓バイパス (神戸市中心部～西神ニュータウン) 開通。
昭和62 (1987)	神戸市営地下鉄・西神延伸線学園都市～西神中央間開通 (現在の「西神・山手線」全線開通)。
昭和63 (1988)	第2新神戸トンネル開通。
平成6 (1994)	阪神高速北神戸線と新神戸トンネルが接続。
平成9 (1997)	山陽自動車道全線開通 (神戸JCT～山崎JCT)。
平成10 (1998)	山陽自動車道・木見支線 (三木JCT～神戸西JCT) 開通。
平成10 (1998)	三木JCT～垂水JCTの開通に併せて、神戸西インターチェンジ併用開始。
平成15 (2003)	阪神高速7号北神戸線全線開通。
平成22 (2010)	阪神高速31号神戸山手線 神戸長田出入口～白川JCT間開通。 阪神高速31号神戸山手線 神戸長田出入口～湊川JCT間開通。

■粟生線と他の交通機関との競合の状況

<三宮までの競争力比較>平成27年2月時点
西神中央駅 (神戸市営地下鉄) に向かう路線バスが開通され、神姫バスが粟生線だけではなく神戸市営地下鉄のフィーダー路線としても機能。また、高速道路を経由して神戸都心部に乗り入れる路線も開設され、粟生線と競合している。

出発地	※1 利用交通機関	便数 (7時台)	所要時間 (分)	運賃 (普通)
恵比須	神戸電鉄 + 神戸高速	4	51	740
	神姫バス (西脇営業所～三ノ宮線)	3	55	670
緑が丘	神姫バス (恵比須～三ノ宮線)	5	65	670
	神戸電鉄 + 神戸高速	6	43	710
押部谷	神姫バス (恵比須～三ノ宮線)	9	45	650
	神姫バス + 神戸電鉄 + 神戸高速	4	50	820
	神姫バス + 神戸市営地下鉄	4	60	700

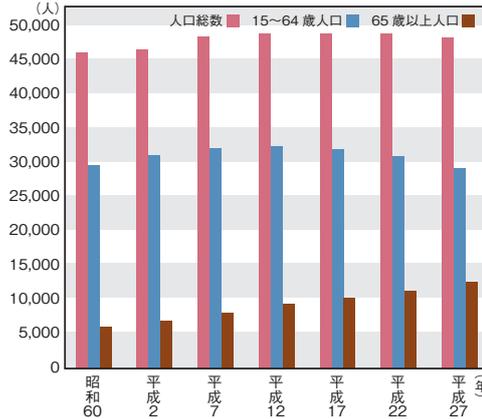
※1 ニュータウン内から発着する場合でも、その最寄駅を記載。

■ニュータウンごとの高齢化率

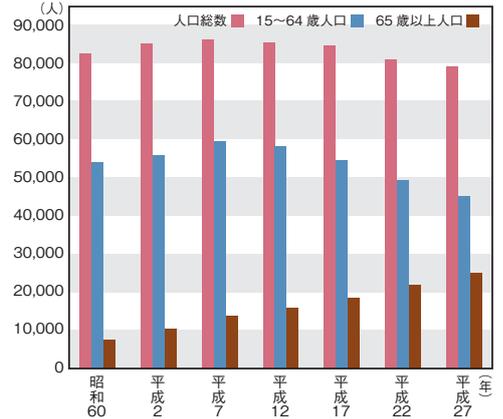
	緑が丘	自由が丘	青山
開発開始	昭和45年	昭和40年	昭和58年
人口	9,246人	16,345人	6,096人
65歳以上	3,492人	4,749人	1,032人
高齢化率	約38%	約29%	約17%

(平成26年7月31日現在)

■小野市の人口推移



■三木市の人口推移



粟生線の沿線特徴と 少子高齢化の進展

神戸都市圏の通勤・通学を担う鉄道として、輸送力増強に向けた取り組みを行ってきた粟生線だが、なぜこれほどまでに急激な利用者減となってしまったのか。

その大きな要因の一つに、神戸都市圏のベッドタウンとして開発された沿線の地域特性がある。

粟生線の総延長は29・2km。鈴蘭台―押部谷間の8駅が神戸市域にあり、三木市域には緑が丘―大村間の7駅、小野市域には榎山―粟生間の5駅がある。終点の粟生駅はJR加古川線と北条鉄道に接続している。

現在の粟生線の利用状況を輸送密度(1日の輸送人員/km)で見ると、起点となる鈴蘭台―西鈴蘭台間が約2万3000人と圧倒的に大きく、昭和40年代後半から開発されたニュータウンが立地する木幡―志染間は、その半分ないし3分の1となっている。それより西は、神戸市から離れるに従って輸送密度がどんどん小さくなっていく。小野から終点粟生までの輸送密度は約1600と、鈴蘭台

利用者急減の背景と行政支援

粟生線利用者の大幅な減少の背景には、沿線の人口構造の変化やモータリゼーション、他の交通機関との競合がある。もはや鉄道事業者だけでは支えきれない地域の鉄道に対して、平成21年度から救済策としての行政支援が続いている。



―西鈴蘭台間の15分の1に過ぎない(前頁・粟生線の輸送密度)。

「粟生線の沿線には、ほぼ同時期に大規模なニュータウンが次々と建設された。その後、50年ほどを経る間に、これらニュータウンの人口構造が変わったことや、道路網の整備、神戸市営地下鉄の開業・延伸等により地域の交通体系が変化したことなどが、輸送人員の増減に大きく影響している」と、鉄道事業本部企画部の松本修治部長は語る。

神戸市北区の鈴蘭台エリアを除くと、三木市域が粟生線における宅地開発の中心地で、緑が丘―恵比須間に緑が丘、青山、自由が丘、さつき台など大規模なニュータウンが沿線に広がる。

三木市の人口は、ニュータウン人口で昭和40年代か



神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部
企画部部長 (粟生線活性化担当)

松本修治
Shuji MATSUMOTO

ら平成にかけて一気に倍増した。昭和60年代に入ると15歳未満の人口が減少し始め、平成10年代には転入時には現役世代のリタイアが始まり、生産年齢人口(15〜64歳)の減少が続いている。

ニュータウンごとの高齢化率を見ると、昭和45年に開発が開始された緑が丘地区では、すでに高齢化率が約38%に達している。多くのニュータウンがそうであるように、同世代の人々が同時期に転入したまま新陳代謝が行われることなく高齢化が進み、そのジュニア世代は就学就労を機に転出していく構造だ。

一方、沿線におけるニュータウン開発が比較的小規模だった小野市は、少子高齢化が進展してはいるものの若年層の流出が少なく、子育て世代も多い。人口減少が始まっている三木市に比べ、小野市の総人口は微減程度にとどまっている。

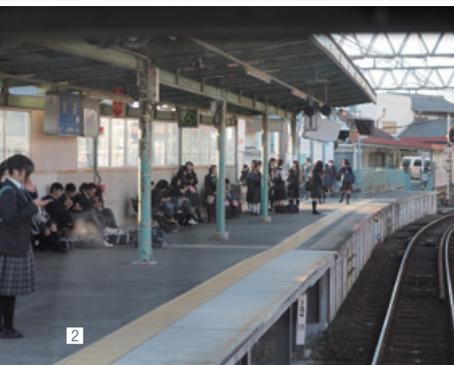
「神戸都心部の雇用創出力が落ちており、ベッドタウンとして成長した沿線ニュータウンのあり方が変わろうとしている。今後、どのようなまちを目指すのか。モータリゼーションや他の交通機関との競合の問題をどうしていくのか。粟

特集：鉄道の経営と存続

【神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋】



1



2



3



4

1 1 ニュータウン内を三宮方面への直行バスが周回する。2 2 下校の時間帯、ホームは電車を待つ高校生で混雑する。志染駅にて。3 3 住宅地の販売を契機に、昭和38年に駅名改称したニュータウンの玄関口、緑が丘駅。4 4 急勾配、急カーブが続く神戸電鉄線。

生線の将来は、これら沿線のまちづくりと一体的に考えていく必要がある」と松本部長は語る。

他交通機関との競合が激化

粟生線の利用者減少のもう一つの大きな要因は、他の公共交通機関との競合だ。

昭和62年に神戸市営地下鉄西神・山手線が西神中央駅まで全通すると、ニュータウンと西神中央駅を結ぶ路線バスが整備され、粟生線利用者の多くが神戸の中心・三宮に直結する地下鉄利用を選択した。

また、高速道路をはじめとする高規格道路の整備に伴い、マイカーだけではなく、バスの利便性が飛躍的に高まったことも、粟生線に大きなダメージを与えている。

沿線をくまなく走る神姫バスが三宮方面への直通バスを頻繁に運行。新開地での乗り換えなしで三宮に行ける、ニュータウン内を周回するので自宅近くにバス停がある、高速道路を経由するため座席定員制で必ず着席できる、運賃が神戸電鉄線・神戸高速線経由で三宮に出るより割安など、さまざまな理由で多くの利用者がバスに転移した。

「他の交通機関への転移の影響はあるが、それでも粟生線をご利用いただいているお客さまの絶対数は大きく、地域における鉄道のプレゼンスは揺るぎない。鉄道、バス、マイカーそれぞれに輸送特性があり、それらがバランスを取り合う形で地域の交通が成り立っている。もし粟生線が廃止にでもなれば、そのバランスが崩れ、代替交通の確保、深刻な交通

渋滞などの問題が発生し、自動車交通の利便性は大きく損なわれることになる。今後は、縮んだパイを奪い合うのではなく、輸送特性に応じて役割を分担し、互いにパイを増やす方向で協力していくことも必要ではないかと考えている」と松本部長は語っている。

現在の粟生線を支える行政の支援

ところで、粟生線の利用者が減少したとはいえ、年間660万人という利用は全国の地方鉄道の中では圧倒的な数となっている。得られる運賃収入も大きい。

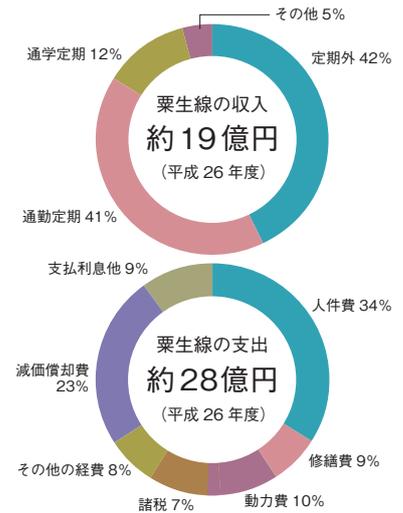
松本部長によると「償却前の営業収支はほぼ均衡している。施設の更新費用や借入金の返済、利払いのためのキャッシュは稼げていないが、鉄道のオペレーションコストはぎりぎり賄えている」と言う。

そのような粟生線に対して、関係自治体の支援もさまざまな形で実施されている。平成16年度からは国庫補助(旧・近代化事業費補助)を活用した設備投資に対する協調補助が行われており、これが関係自治体による粟生線への実質的な行政支援の始まりとなる。

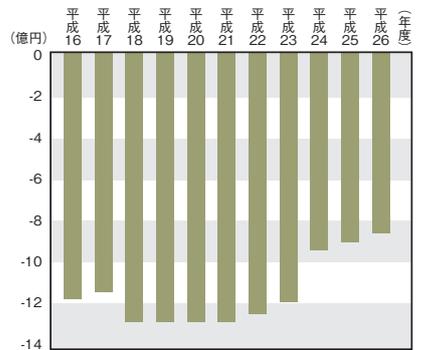
また、平成20年からは、神戸電鉄が粟生線の路線維持・活性化のための広報活動を本格的に展開。鉄道事業者だけでは地域の鉄道を支えきれない事実を表明し、以後、沿線住民に粟生線の利用を呼び掛けている。

さらに、21年には神戸市・三木市・小野市を主体に、「地域公共交通活性化・再生法」に基づく粟生線活性化協議会(委

■粟生線の収入と支出



■粟生線の収支の推移



700万人利用を目指した取り組み

返ると、実質的には公約を大幅に上回る収支改善を果たし、行政支援も計画以上であった。もちろん、支援スキームの開始前から自助努力を積み重ねてきた。それでも、依然10億円レベルの赤字が残っており、このままの状態では各ステークホルダーの理解を得て路線を維持していくことが、ますます困難になると懸念している」と松本部長は語る。

員は神戸電鉄と沿線3市。27年から兵庫県も参画)が発足。「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」(第一次・平成22~24年度)を策定し、「定期利用者と沿線住民の主体的な取り組み・参画」(駅を中心としたまちづくりの推進)を重点施策に、730万人の利用を目標とする利用促進の取り組みが開始された。

しかし、輸送人員の減少に歯止めがかからない中、神戸電鉄は連携計画終了の前年度に当たる平成23年度中に、存廃について判断する方針を固める。さらに踏み込んだ支援がなければ、民間事業として粟生線を維持していくことは困難であるとして、兵庫県知事と沿線3市町村の市長宛てに、事業構造を公有民営方式に変更する存続案を示し、粟生線の資産保有コストの負担軽減を求める要望書を出した。

これに対し、3市とも公有民営方式は受け入れ困難であると回答し、県の主導で新たな支援の枠組みを協議することになった。その結果、同年2月に「粟生線の運行継続に向けた支援に関する基本協定書(平成24~28年度)」について県・沿線3市・神戸電鉄間で合意し、廃止は回避されている。

協定で合意した関係自治体による新たな支援は、県と神戸市による40億円(県36億円・神戸市4億円)の無利子貸付。三木市と小野市は県が立て替えた貸付相当額の金利を負担する。また、国の安全輸送設備等整備事業を活用して安全施設の整備費用を年3億円以上削減することで、減価償却費・修繕費の負担の軽減を図る。さらに、粟生線がなくなった場合に減収が見込まれる固定資産税に相当する約1億円を上限に、旅客運賃収入の補填が決定した。

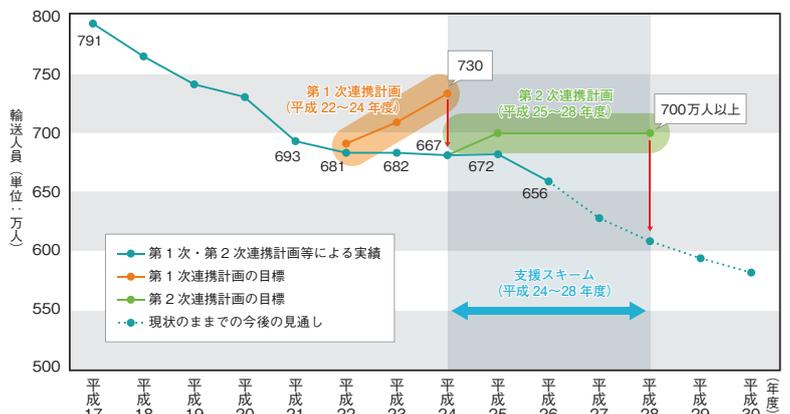
これらの支援スキームはいずれも平成28年度までの5年間を期限としている。また、支援を受ける神戸電鉄も人件費の削減や運行ダイヤの見直しによる輸送効率化、車両の短編成化などによって、年間約3億円の経営改善を図ることを各ステークホルダーへの公約とした。

「支援スキーム開始後の3年間を振り

一方、地域公共交通総合連携計画は平成25年から第二次連携計画(平成25~28年度)へと移行した。支援スキームの期限に合わせて、4カ年計画となっており、現在、この計画に基づく利用促進策が実施されている。

特に、前計画では十分な取り組みに至らなかった「通勤定期利用者の拡大」施策、「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動」の展開、中長期的な視点も含めた「駅中心のまちづくり」の検討に重点を置いて、700万人利用を目指す。

■行政支援と輸送人員実績



行。27年5月からは、神戸市が70歳以上の市民を対象に、神戸電鉄全線で利用できる10日間のフリーパス「神鉄シーバスワン」(3500円)の販売を開始している。三木市の福祉バスが10万人相当の利用があったほか、発売してまもない神戸市のバスも50万人相当の利用が見込まれており、粟生線利用人員増の一助になっている。

「沿線高齢者には、現役時代は電車を利用していたが、今はマイカーを利用しているという方が多い。こうした方々が鉄道に戻り、街中を歩いてくださると、鉄道利用が増えるだけでなく、健康寿命が延び、まちの活性化にもつながる」

特集：鉄道の経営と存続

【神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋】



1 粟生線では最も新しい昭和45年開業の西鈴蘭台駅。ニュータウンの開発で、粟生線で乗降人員が最も多い。2 平成14年に三木市により建て替えられた恵比須駅舎。三木市の新たな中核駅として整備が進んでいる。3 4 5 モータリゼーションとともに、粟生線と並行して整備された道路網。マイカーに加え、バス路線が粟生線の強力なライバルとなっている。

維持・存続するためには、公有民営方式の導入が不可欠と考えており、その実現に向けて地域の理解を深める取り組みを行っていく方針だ。

また、平成26年3月には、第二次連携計画に基づく利用促進が想定よりも低調であるため、同計画の一部見直しなどを求める提案を協議会に提出するとともに、同内容の要望書を沿線3市長宛てに提出した。鉄道駅を拠点に鉄道とバスが役割を分担し合う公共交通ネットワークを再構築する「地域公共交通再編事業」

と松本部長は語る。さらに、沿線の小中学校に対しては、校外学習や社会見学などでの粟生線利用をサポートするなど、さまざまな世代に向けた利用促進策が進められている。

「沿線では自動車交通への依存度が高く、鉄道が無くなっても自分には影響がないと考える人が多い。また神戸電鉄全体では黒字ということもあって、危機感が伝わりにくい」と松本部長は語る。神戸電鉄としては、粟生線が持続的に維持・存続するためには、公有民営方式の導入が不可欠と考えており、その実現に向けて地域の理解を深める取り組みを行っていく方針だ。

「沿線では自動車交通への依存度が高く、鉄道が無くなっても自分には影響がないと考える人が多い。また神戸電鉄全体では黒字ということもあって、危機感が伝わりにくい」と松本部長は語る。神戸電鉄としては、粟生線が持続的に維持・存続するためには、公有民営方式の導入が不可欠と考えており、その実現に向けて地域の理解を深める取り組みを行っていく方針だ。

「交通計画は、住民が暮らしやすい地域づくりを念頭に、将来を見据えて策定すべきである。粟生線についても、決して鉄道ありきということではなく、地域の交通のあるべき姿から、その将来を考えていかなければならない。これから本格的な人口減少社会を迎えるが、さまざまな社会システムが制度疲労を起している。公共交通も既成概念を捨て、どのようなまちにしていきたいかといった観点で、行政や地域住民、事業者が一緒になって議論し、ビジネスモデルを含め、そのあり方から見直さないと、多くの地域で立ち行かなくなる。そうした危機感を当事者である事業者として発信し続けているが、現状では、実感をもって理解していただくのは難しい。この溝を埋めていくことが今後の課題であると考えている」と松本部長は語る。

沿線高校生による 存続活動

沿線の高校生たちにとって粟生線は通学の足であり、
鉄道の廃止は通学手段を失うことになる。

存廃問題に揺れる粟生線沿線の高校生や大学生が、存続に向けて動き始めている。
ここでは授業や課外活動で、利用促進や活性化に積極的に取り組む
兵庫県立小野高等学校の生徒たちの活動を紹介します。



兵庫県立小野高等学校 校長

内橋紀裕

Michihiro UCHIHASHI

粟生線で通学する高校生たち

地方都市における主な鉄道利用者は高齢者や学生だ。粟生線沿線でも、その傾向が強い。三木市と小野市には、合わせて六つの高校（三木北、三木東、三木、吉川、小野、小野工業）があり、多くの生徒が粟生線で通学している。中でも、朝夕の通学の時間帯、終点の粟生駅は、北条鉄道、JR加古川線や粟生線を利用し、小野、三木、加古川、西脇方面の高校に向かう生徒で混雑する。小野高等学校、小野工業高等学校の生徒や三木市内の高校に通う生徒が利用する小野駅は、乗降人員が1日約3400人で、うち6割を通学利用が占めている。

小野高等学校は、普通科は小野市を含めた8市3町を学区とし、商業科と国際経済科は全県域から生徒を受け入れている。全校生徒数957人のうち、実に535人が粟生線を利用しているという。仮に粟生線がなくなれば、生徒たちの足は路線バスや自転車、保護者のマイカーでの送迎、あるいはスクールバス等の運行を検討せざるを得ない。しかし、代替バス化された場合、鉄道のような大量輸送は不可能であり、全員が乗車できないケースも想定される。また、現時点でも自宅の最寄り駅までマイカー送迎している保護者にとっては経済的、時間的な負担がさらに増大することになる。

部活動や課題研究で存続を考える

粟生線の存廃問題は、生徒の関心も高

く、廃止の可能性が強まった平成24年以降、小野高等学校では授業や部活動の一端として、多岐にわたる取り組みを行っている。

「地域の問題について、自分たちで考えていこうという姿勢が大切だと思っっている。粟生線についても、地域の高校生としてできること、高校生だからできることを考え、取り組んでいる」と内橋紀裕校長は話す。

特に部活動では、粟生線に関わる活動を行っている部が多い。美術部では、絵を描くことが好きな自分たちができること、自分たちらしい方法で想いを伝えられるものをつくらうと、粟生線のキャラクターである「しんちゃん」としてつく「ん」が主人公の絵本「しんちゃんてつく」を制作した。

「絵本なら小さな子どもたちにも生徒たちの想いが伝わり、記憶に残る。生徒たちの次の世代へ、確実に受け継がれてい



教諭 商業科・国際経済科科長
前島伸一郎
Shinichirou MAEJIMA



教諭 美術部顧問
神戸貴弘
Takahiro KANBE

特集：鉄道の経営と存続

【神戸電鉄・粟生線が模索する存続への道筋】

く」と、美術部顧問の神戸貴弘教諭はその意義を語る。絵本の制作過程で、生徒が地域について学び、地域住民と関わることでできたことも大きな成果だったという。絵本は、粟生線活性化協議会の粟生線利用促進活動補助金や兵庫県の「高校生ふるさと貢献活動事業」を活用し、50部を製作した。小野市内の図書館に置いてあるほか、幼稚園などにも配布している。

「美術を通して地域と関わり、長いスペースで効果を波及したい」（神戸教諭）と、絵本はシリーズ化が予定され、後輩が引き継ぎ、次作の準備に入っているという。また、放送部では『この窓から』というタイトルの7分間のVTRを制作。粟生線の現状や現在の取り組みをまとめ、「自分たちが行動を起こさなければ粟生線がなくなってしまう」と訴えている。さらに、放送部は、平成24年から粟生線だ



1 粟生線活性化のシンボルキャラクター「しんちゃん & てつくん」がラッピングされた車両とステッカー。2 美術部が制作した絵本「しんちゃん てつくん」。3 生徒たちで混雑する小野駅。4 5 平成27年の神鉄トレインフェスティバルで、手づくりケーキの販売や粟生線存続の署名活動に取り組む。

今年度の課題研究でも、廃線になれば通学の足をなくしてしまう高校生の声を沿線住民に届けようと、神鉄トレインフェスティバルやショッピングセンターで粟生線存続の署名活動を行っている。加えて、キャラクターを使ったPR動画やLINEスタンプの作成、旅をテーマにした利

こうした課題研究では、高校生ならではのユニークな着眼による取り組みも多い。「神鉄かみてつプロジェクト」は「神鉄」が「かみてつ」と読めることから、粟生線を神様のいる鉄道として盛り立てていこうというもの。粟生駅は「AO」という表記からAO入試を連想するので「合格祈願の神様」、小野駅は小野市の名産品そばにちなんで「商売の神様」など、粟生線各駅に神様がいるとして、誘客を図る。

そのほかにも神戸電鉄が鈴蘭台車庫で開催した「神鉄トレインフェスティバル」では家庭科研究部が手づくりケーキを販売したり、粟生駅でのイベントでギター部が演奏するなど、各部の特色を活かして粟生線を応援している。

一方、商業科と国際経済科の3年生は、1年をかけて地域の活性化やグローバル化を学ぶ課題研究に取り組んでいる。自分たちでテーマを決め、班を編成して取り組んでいくが、10年ほど前から粟生線関連の課題研究が取り上げられるようになっていくという。実は、しんちゃんてつくんも平成21年度の課題研究の中から生まれたキャラクターだ。

用促進案など、粟生線活性化をテーマに課題研究が活発に行われている。「高校生は地域や企業に受け入れられやすい存在。課題研究に取り組む過程でさまざまな人や企業、団体とつながって、思わぬ成果が出ることも多い」と商業科・国際経済科の前島伸一郎教諭は語る。そして「粟生線の危機にまだ実感が湧かない生徒にも、意識が広がっていけば」と期待する。

身近な問題から捉えて活動

沿線の高校生や大学生が粟生線維持・存続に向けての提案や取り組みを発表する「粟生線・未来へ続くレールコンテスト」では、小野高等学校の『この窓から』が利用促進・啓発活動部門でグランプリ、絵本『しんちゃんてつくん』が同部門の審査員特別賞を受賞。「神鉄かみてつプロジェクト」は施策提言部門審査員特別賞を受賞した。

「高校時代から自分の住むまちの活性化を、身近な問題から捉えて積極的に活動するのは非常に大切なこと。地域にとっても期待される存在になってほしい」と内橋校長が語る。

粟生線を守る活動は、若い学生たちから始まっている。

