

加古川線(西脇市駅－谷川駅間)増便実験における利用者数調査結果について 増便率22.2%を大きく超える62.0%の利用増を記録しました

1. 調査の目的

加古川線の利用促進や活性化を目的として、大阪関西万博と同じ期間に当該区間で実施された**増便実験**について、その効果を把握するため、地元有志が実際に電車に乗って利用者数を計測しました。

2. 調査の概要

- 対象区間：加古川線（西脇市駅～谷川駅間）
- 増便実験期間：令和7年4月13日(日)～10月13日(月)
- 調査実施日：開始期調査 4月13日(日)～5月18日(日) 5週間+1日
中間期調査 6月30日(月)～8月3日(日) 5週間
最終期調査 9月1日(月)～10月13日(月) 6週間+1日
- 調査内容・計測指標：各便・各駅の乗降者数を数えることによって、駅間車内人数と駅間距離から輸送密度を計算。5時台と20時以降を除く全便・全区間に運賃を支払って乗車。高校生の通学時間帯は、高校生から報告。

3. 結果の概要

■ 週平均の推移（図1）

開始から3か月程度までは徐々に増加。9月以降の伸びは顕著。

終了週は開始週の**1.62倍**。ゴールデンウィークと夏休み期間中もある程度高い結果。

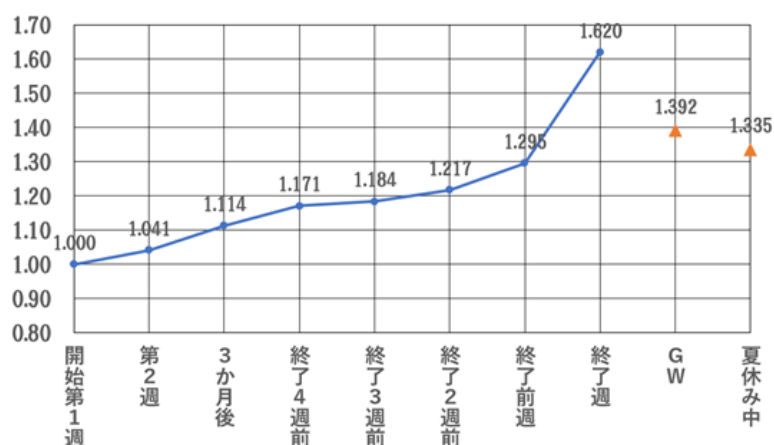


図1 輸送密度の推移(週平均)

■ 平日平均の推移（図2）

開始週と比較して終了週は **1.33 倍**まで上昇。

開始から3か月程度までは変化が少なかったが、夏休みから夏休み明けにかけて、特に昼間時間帯に利用増。加古川方面と福知山線方面の間の通過利用が増加したことも要因。

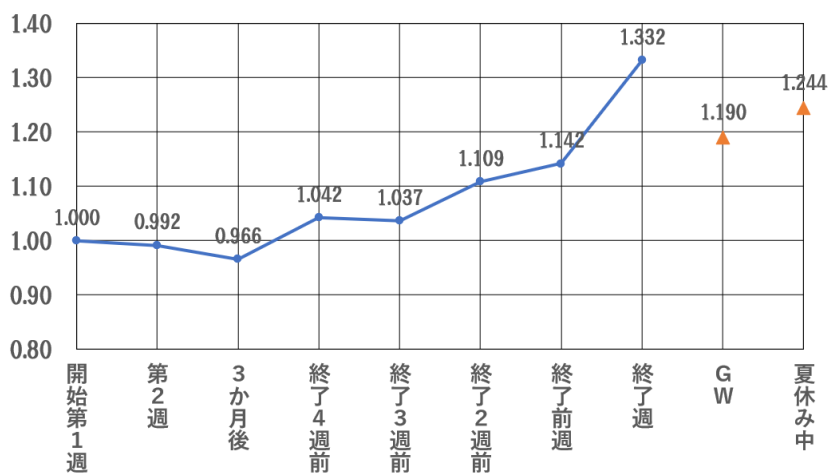


図2 輸送密度の推移(平日平均)

■ 土休日平均の推移（図3）

最終週は開始週の **2.39 倍**。地元利用と来訪者のほか、通過移動も大幅に増加。

ゴールデンウィークと夏休み期間中も 1.5 倍以上の増加。



図3 輸送密度の推移(土休日平均)

■ 曜日別の比較（図4）

開始週・終了前週・終了週を比較すると、平日は全般的に底上げ傾向がみられるとともに、土・日の利用は顕著な伸びがみられる。

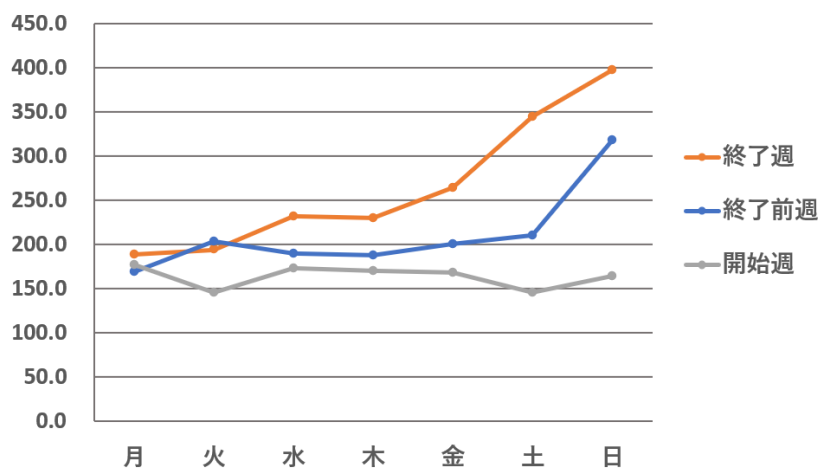


図4 開始週と終了2週間の曜日ごとの輸送密度(人/日)の比較

4. 増加要因の考察

①午前の空白時間帯（谷川駅発 9:00～12:09、西脇市駅発 10:10～13:44）の解消

通院、買い物、神戸・大阪等への外出など様々な目的に使える時間帯に運行されたこと。

沿線への来訪者や通過客にとっても、増発便の西脇市駅での接続が便利であったこと、谷川駅 10:53 発の増発便は、福知山線の両方向からの接続が便利に設定されていたことなど、利便性が高まったこと。

②午前の増加が午後の増加に寄与

午前の利用が多い日は、午後の利用も多く、午前の増便が午後の増加にもつながった。

③運行本数増による通過客の増加

この区間は、加古川周辺と丹波・丹後地域間の最短経路であるが、運行本数が少ないため、経路検索などでも表示されることが少なかったのに対して、増便によって表示される時間帯が格段に増加したことによって、通過客の利用につながった。

④「加古川線 1day パス」

「加古川線 1day パス」は効果が大きかったと考えられる。パスの提示で無料入館とした「たんば恐竜博物館」、「岡之山美術館」、「テラ・ドーム」などの回遊も見られた。

⑤観光・地域イベントの実施や各地からの来訪

県・市などによる利用促進活動やイベントの実施による効果がみられた。また、各地からの来訪者も増加した。

⑥地域住民・行政の協力

これまでほとんど利用できなかった住民が乗車し、情報発信や利用体験の共有が広がった。

5. 次に向けての提案

これまでは空白時間帯が大きいため利用機会がごく限られてきましたが、1時間程度の運行間隔になれば利用価値が格段に上がることが示されました。「便利になれば利用は増える」ことがわかりましたので、より便利になる方向として以下の方策に効果があると考えます。

① 西脇市駅での不要な乗り換えの解消

沿線での利用だけではなく、この区間を通過する利用者も多いため、西脇市駅での直通化によってかなり便利になると考えられます。

② 1時間程度の運行本数の定常化

3時間もの空白時間があれば使えませんので、実験終了後に利用が元に戻らないためには、1時間程度の運行本数の定常化は必須であると考えます。

③ 朝・夕と土休日昼間における125系車両の2両編成化

125系電車の1両編成の座席数はバスよりも少なく、高校生だけでいっぱいです。通勤客に自動車からの転換を促すためには2両編成化は必須だと考えます。

④ 「加古川線1dayパス」の継続

加古川線1dayパスの効果は大きいと考えます。地元の博物館・美術館や飲食店等との連携による地域活性化にも寄与していただいたと考えます。
ぜひ継続的な発行をお願いいたします。

⑤ ICカード導入

加古川方面や福知山線から乗車して、この区間内で困っている利用者を頻繁に見かけました。不便であるばかりでなく、収入減にもつながっていると考えられます。

6. まとめ

今回の増便実験では、

「平日 1.3 倍・休日 2.4 倍・全体 1.6 倍の利用増」

という明確な成果が確認されました。

「便利になれば利用は増える」ことがわかりましたので、次のステップは、「さらに便利にしてさらに利用を増やす」ことだと考えます。

なお、本調査の実施に要した乗車運賃・人件費等の経費は、民間企業およびクラウドファンディングの支援によるもので、公費は使用しておりません。

また、今回の増便を実施された西日本旅客鉄道株式会社様には心より敬意を表します。

●実施主体

J R加古川線（西脇市駅－谷川駅）維持・利用促進地域協議会

西脇市・黒田庄まちづくり協議会、比延地区自治協議会、丹波市・久下自治振興会によって構成。