

阪急電車(阪急電鉄) 神戸線と塚口駅 少子化と地域間競争の中で

阪急神戸線は、阪神間を高速で走行することを前提に建設され、ほぼ直線的に大阪・神戸間を結んでいます。当初の計画では伊丹付近の開発も併せて申請したことから、現行より北寄りの門戸厄神～伊丹付近を通るルートとなっていました。その後、阪神間の短絡を目的に現ルートに変更されたため、塚口から分岐する伊丹線を建設することとなりました。

直線区間が多く、また大都市圏内の私鉄路線としては駅間距離が比較的に長いこと、普通列車も含めほぼ全区間で 100km/h 前後、最高速度は 115km/h で運転されています。ただし、御影駅付近には S 字に迂回するカーブが存在するため、この区間では最高 90km/h に制限されています。ここは長らく最高 65km/h に制限され減速を強いられてきましたが、線形改良により 1993 年 7 月に最高 70km/h に、2006 年 10 月に 90km/h に向上しました。

梅田駅 - 西宮北口駅間は大阪平野を走りほぼ平坦ですが、西宮北口駅 - 神戸三宮駅間、特に夙川駅 - 春日野道駅間は山沿いのルートを取った関係で六甲山地の麓を走るため、勾配が断続的に存在します。また、神崎川駅西側の神崎川橋梁には防潮扉が設置されていて、台風接近による高潮や、地震後の津波等への対策として閉鎖されることがあります。この場合、梅田駅 - 園田駅間は運休となります。

神戸線伊丹線の開通、営業開始と同時に塚口駅も開設されました。阪急が塚口駅南側の塚口住宅地を売り出したのは 1934 年で、それまでは駅のあたりは一面の田んぼでした。伊丹線が塚口駅にカーブして入駅するようになったのは 1966 年からで、駅南側の再開発事業によって塚口さんさんタウンができたのは 1978 年 7 月。それにもない南側駅舎も移設・改築されました。巨大なロータリーを有したバスやタクシーの待合所も整備されました。ここからは、尼崎市営バス(ロータリーの西側から北側)と阪急バス(ロータリーの東側)が発着します。駅北側は狭い商店街が三方に延び、伊丹市営バスが発着しています。

さんさんタウン開業当時は、市内一番の施設が揃った駅前でしたが、近年はつかしんや伊丹イオンモール、尼崎キューズモールなど様々な巨大モールができたりリニューアルしたため、競争も激化しています。さらに駅の利用客数は、少子化や JR との競争など影響からか、減少傾向にあります。

現在、JR 塚口が再開発されつつあるさなか、阪急塚口の新たな模索が始まろうとしています。



現在の駅北口 出典Wikipedia



再開発前の駅南口(1975年) 出典apedia

転載、参考資料

Wikipedia 「阪急神戸線」「阪急塚口駅」 apedia

年度	1日平均乗降人員	1日平均乗車人員
2000年	70,248	35,028
2001年	68,802	34,605
2002年	65,303	32,931
2003年	65,105	32,962
2004年	63,888	32,346
2005年	62,435	31,442
2006年	60,572	30,424
2007年	61,165	30,822
2008年	61,098	30,786
2009年	59,402	30,051
2010年	58,806	29,653
2011年	58,172	29,258
2012年	57,711	29,121