

## 今回のダイヤ変更の背景等について（神戸電鉄）

### ○ 粟生線の事業環境

利用者数の大幅な減少（1992年度の半分以下）と  
収支悪化（10年連続で経常赤字10億円以上）

### ○ 神戸電鉄のこれまでの経営努力

- ・ 給与カット（役員 50%、社員 30～40%）、要員削減（ワンマン運転、駅無人化）等によるコスト削減および設備投資抑制
- ・ サービス向上や旅客誘致による利用促進  
（別紙参照：4両編成運転、増便、快速運転などダイヤ向上を含む）
- ・ 配当の抑制（7期連続での無配）
- ・ 他路線、鉄道以外の事業の利益による粟生線の赤字補填



- 粟生線の利用者数の減少が止まらず、全社利益も低下し経営努力も限界



- 粟生線の維持・存続が困難



### ○ 粟生線存続に向けた支援

下記の取り組みにより、今後5年間、粟生線の維持・存続に最大限努力

#### ① 神戸電鉄のさらなる自助努力

（要員数の削減等による総額人件費の見直しや経費削減など）

具体的な内容は粟生線の維持・存続を図るための「収支改善計画」を策定中で、決定次第、適切な時期に発表予定。

#### ② ①を前提とした関係自治体による新たな支援

#### ③ 活性化協議会等による利用促進の継続

粟生線の維持・存続のための収支改善には、①の一環として、

#### ④ 輸送実態に見合ったダイヤ変更による輸送の効率化 が必要

（運転士数の見直しによる人件費や運転に要する電気代等の削減が可能）

（ラッシュ時間帯のダイヤ維持により通勤・通学輸送の利便性は確保）

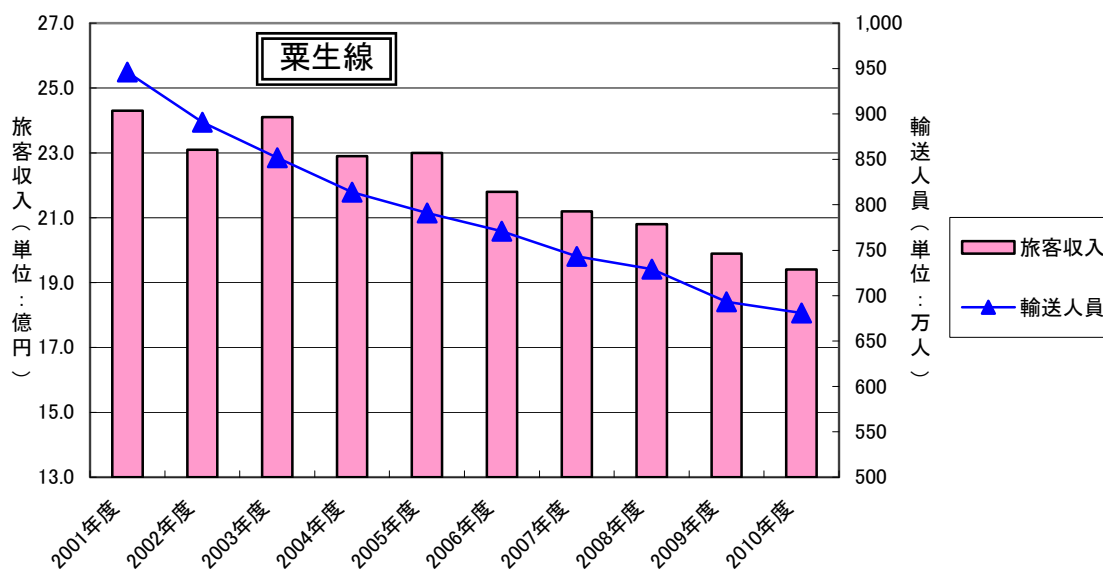
（利用者数の少ない昼間時間帯は運行本数の減少と併せて急行運転により速達性向上）

- ※ 年度末に定期券の新規購入・買替えが集中することから、利用者の皆様に事前に情報をお伝えするため、この時期にダイヤ変更の内容を先行してご案内させていただくこととしました。

以 上

### 栗生線における直近ダイヤ改正等による利便性向上の取組み

- 2001年6月ダイヤ改正：新開地～栗生間の4両編成による直通運転開始  
(※ 従来、志染～栗生間は3両編成)
  
- 2003年6月ダイヤ改正：三木～小野間の運行頻度を4本/時に増便  
(※ 従来、三木～栗生間は2本/時)
  
- 2005年3月ダイヤ改正：小野～栗生間の一部増便によるJR加古川線との接続改善
  
- 2007年3月ダイヤ改正：新開地～志染間のタラッシュ時等での一部増便
  
- 2009年3月ダイヤ改正：朝・タラッシュ時に快速列車を新設
  
- 2010年10月：神鉄・高速シニアパスの発売開始  
(※ 満70歳以上のお客様限定)
  
- 2012年2月：栗生線～三宮 平日昼間&土休日お得きっぷの試験発売開始



以上

## ダイヤ変更の実施について

神戸電鉄では、平成24年5月中旬に、粟生線を中心としたダイヤ変更を実施します。

今回のダイヤ変更は、平成21年3月に実施した現行ダイヤ以降のお客様の利用状況や需要の動向に応じた列車の運行とすることにより、輸送の効率化と利便性向上による新たな需要喚起を図るものです。

粟生線に関しては、維持・存続のための「収支改善計画」の一環として実施するもので、平日・土休日の昼間時間帯において急行列車の新設による速達性の向上を図るとともに、利用率の低い一部列車の運行を見直します。朝・夕ラッシュ時間帯における列車運行については、基本的に現行ダイヤを踏襲し、利便性の維持に努めます。

### 記

1. 実施日 平成24年5月中旬

2. 主な変更点

#### 【粟生線】

〈平日・土休日共通〉

長距離をご利用いただくお客様の利便性向上を図るため、昼間時間帯に急行列車を新たに運行するとともに、ご利用者の少ない志染駅以遠の昼間時間帯における列車の運行を見直します。

(1) 昼間時間帯における急行列車の新設

昼間時間帯（10時台～16時台）において急行列車を新設し、粟生～新開地間の所要時間の短縮を図ります。これにより上り・下り列車とも粟生～新開地間で約4分、粟生～鈴蘭台間で約2分の短縮となります。

急行列車本数は、粟生～新開地間上下各7本、志染～新開地間上下各4本です。  
(現行では、昼間時間帯の急行列車運行はありません。)

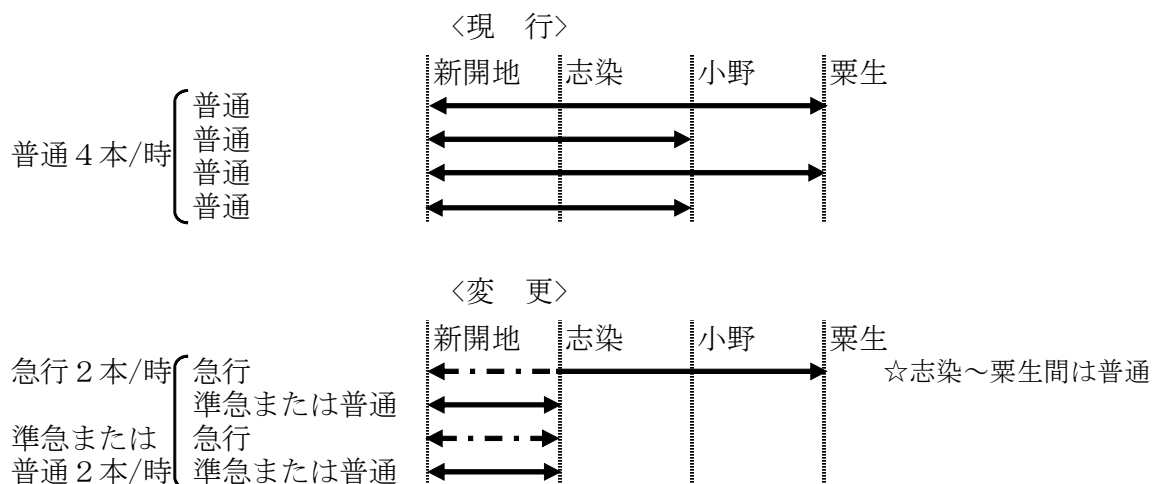
(2) 昼間時間帯における一部列車の運行見直し

昼間時間帯において、ご利用者数の少ない志染駅以遠の列車運行を、現行の15分間隔（小野～志染間）から30分および1時間間隔といたします。

志染駅から小野・粟生方面への列車運行間隔は、10時台後半から14時台前半までは1時間間隔。また、小野駅（粟生駅）から新開地方面への列車運行間隔は、11時台前半から15時台前半までは1時間間隔となります。

(志染～新開地間においては現行とほぼ同様に15分間隔の運行となります。ただし、藍那駅、木津駅については急行列車が通過するため、昼間時間帯においては30分間隔の運行となります。)

・昼間時間帯の運行イメージ



(3) 最終列車の繰り上げ

新開地発の粟生行、小野行、三木行、志染行の最終列車を15分から31分繰り上げます。また、粟生発の志染方面行、小野発の新開地行最終列車を約15分繰り上げます。

(4) その他の変更

- ・10時台後半～17時台前半までの間、鈴蘭台駅における有馬線から粟生線への乗換え時間を、3分～4分に改善します。
- ・小野発粟生行および粟生発新開地行の初発列車を24分～28分繰り下げます。
- ・22時から23時台の小野発新開地方面行普通列車2本を削減します。

〈平日〉

- ・7時台後半の志染発新開地行準急列車1本を削減します。
- ・17時台の新開地～西鈴蘭台間普通列車上下各1本を削減します。
- ・20時台前半の新開地発粟生行快速列車1本を準急列車へ変更し、新開地発押部谷行普通列車1本を削減します。

〈土休日〉

- ・6時台前半の西鈴蘭台発新開地行普通列車1本を約15分繰り下げます。

【有馬・三田・公園都市線】

有馬・三田線・公園都市線においては、基本的に現行ダイヤを踏襲し、三田駅でのJR線との接続改善、および一部の列車の削減と最終列車の繰り上げを実施します。

〈平日・土休日共通〉

(1) JR線との接続改善

夜間時間帯の三田駅でのJR福知山線から公園都市線への接続時間を改善します。

(2) 一部列車の運行見直し

新開地発の鈴蘭台方面および鈴蘭台発の谷上方面の最終列車を15分から20分繰り上げます。

## 〈平日〉

- ・ 6時台、8時台および18時台の三田発新開地行急行列車3本を、普通列車または準急列車に変更し、後続の有馬口～新開地（鈴蘭台）間上り普通列車3本を削減します。
- ・ 10時台前半の新開地発有馬温泉行準急列車1本を削減します。
- ・ 8時台および21時台の鈴蘭台～有馬口間下り普通列車2本を削減します。
  
- ・ 17時台の新開地発三田行急行列車1本を準急列車に変更し、鈴蘭台～有馬口間下り普通列車1本を削減します。

## 〈土休日〉

- ・ 6時台および8時台の鈴蘭台～有馬口間普通列車上下各2本を削減します。

なお、ダイヤ変更の実施日については、決定次第お知らせいたします。

また、変更ダイヤによる各駅時刻表については、4月上旬頃に公表する予定です。

## 3. その他

今回の粟生線におけるダイヤ変更は、粟生線の維持・存続を図るための諸施策の一環として実施するものです。

現在、ダイヤ変更を含めた粟生線の維持・存続を図るための「収支改善計画」を策定中ですが、定期券の新規購入・買い替えが最も多いこの時期にお客様へ必要な情報を的確に提供するため、ダイヤ変更の内容に関して、先行的にご案内させていただきました。

なお、「収支改善計画」の内容については、まとまり次第、適切な時期に発表させていただきます。

以 上