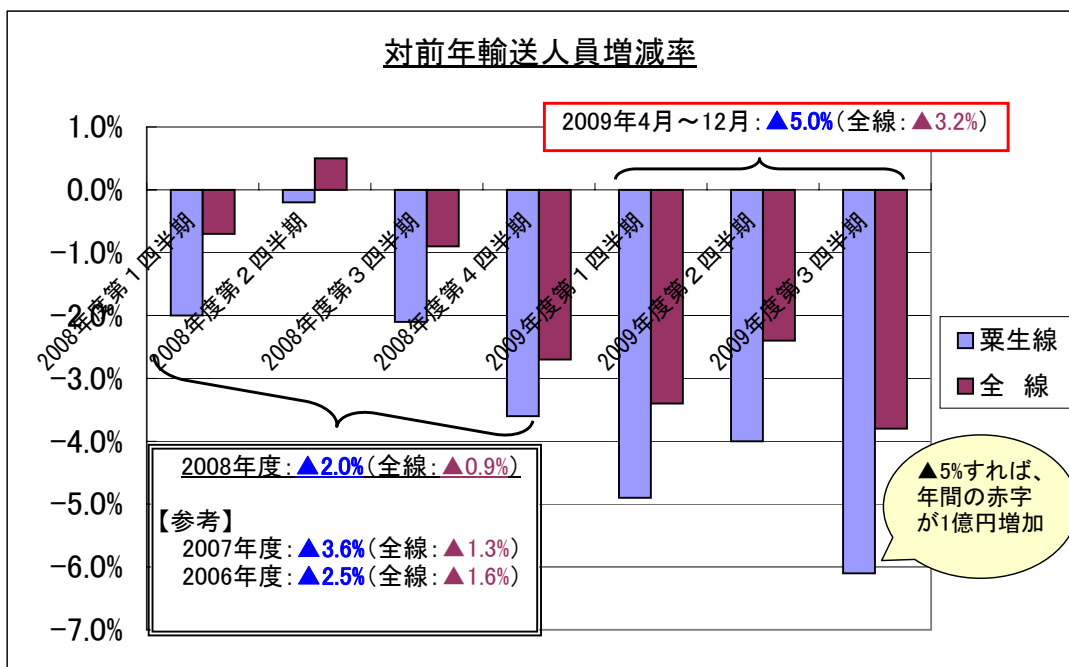
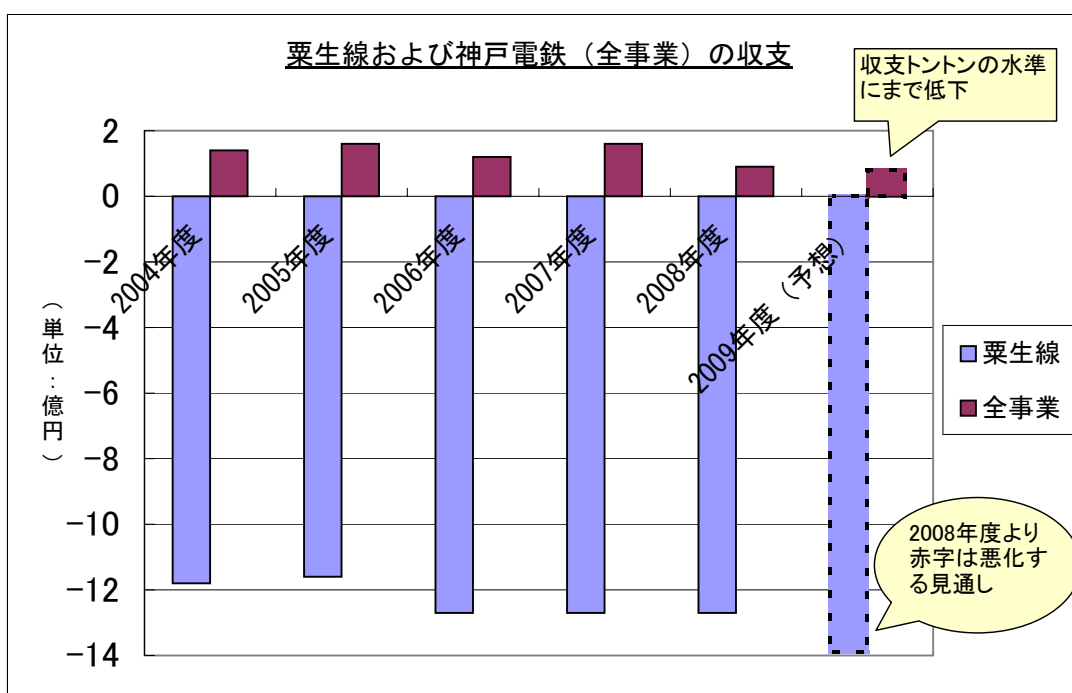


2009年度の粟生線輸送人員ならびに収支の状況（速報）

- 粟生線の輸送人員は、2008年秋のリーマン・ショック以降、下げ止まり感がなく悪化の一途を辿り、2009年度第3四半期においては、対前年比 ▲6.1%の大幅な減少。



- これまで粟生線の赤字をカバーしてきた、他の路線や鉄道以外の事業の収益も伸び悩み、2009年度の神戸電鉄（全事業）収支は、収支トントンの水準にまで低下。2010年度は一層厳しくなる見通し。



〈このままの利用状況では、今後検討が必要になるかもしれない事項〉

前記のとおり、粟生線の今年度の状況は一層厳しさを増していることから、現時点で具体的な実施内容を決めている訳ではありませんが、今後の粟生線の収支改善状況によっては、以下のような施策も検討していかねばならない事態が発生するかも知れないと考えております。

■ ダイヤ改正の検討

〈ダイヤ改正を検討するうえでの基本的な考え方〉

▽ ご利用実態に合わせた効率的なダイヤ設定による経費削減と利便性向上

- ① 朝・夕の通勤・通学ラッシュ時間帯の運転本数の維持
- ② 昼間時間帯の優等列車導入による速達性の向上
- ③ ご利用の少ない昼間時間帯・区間での運転本数見直し
- ④ ご利用実態を踏まえた早朝・深夜時間帯の運転本数見直し

■ 駅諸設備などの見直しの検討

▽ ご利用者数の実態に合わせた駅諸設備などの見直しによる経費削減と将来設備投資の削減

■ 運賃改定の検討

※ 運賃改定幅を極力小さくするためにも、経費削減と将来設備投資の削減が必要。

神戸電鉄でもさらなる努力を行ってまいります。できる限りサービス水準見直し施策に及ぶことの無いよう、皆様に粟生線の一層のご利用をお願いしたいと考えております。

以上