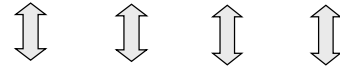


## 平成27年度第1四半期の 粟生線・全線における第1種輸送人員の対前年増減率等

(単位:%)

	平成23年度 (2011)	平成24年度 (2012)	平成25年度 (2013)	平成26年度 (2014)
粟生線・定期外	0.6	-2.5	1.0	-0.9
全線・定期外	-0.5	-0.5	0.3	-2.2
粟生線・定期	0.0	-2.1	0.8	-3.2
通勤	-3.1	-2.4	-0.3	-0.6
通学	4.2	-1.7	2.1	-6.3
全線・定期	-0.5	-1.0	1.2	-1.5
通勤	-0.7	-0.8	0.8	0.2
通学	-0.1	-1.5	2.0	-4.6
粟生線・合計	0.2	-2.2	0.8	-2.5
全線・合計	-0.5	-0.8	0.9	-1.8

粟生線・輸送人員 (単位:万人/年)	682	667	672	656
-----------------------	-----	-----	-----	-----



連携計画における目標	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	710	730	700	700

平成27年度 (4~6月)	平成27年度 (4月)	平成27年度 (5月)	平成27年度 (6月)	平成27年度 (7月)	平成27年度 (8月)	平成27年度 (9月)	平成27年度 (10月)	平成27年度 (11月)	平成27年度 (12月)	平成27年度 (1月)	平成27年度 (2月)	平成27年度 (3月)
-5.7	-1.1	20.5	-27.0									
5.2	1.0	16.9	-1.9									
-4.2	-9.9	-5.1	3.0									
-2.1	-4.9	-0.8	-0.4									
-6.5	-15.3	-9.4	7.3									
-0.6	-4.7	-1.0	4.1									
-1.8	-4.1	-0.8	-0.6									
1.5	-5.7	-1.4	12.7									
-4.6	-7.3	2.4	-8.7									
1.3	-2.8	4.8	2.0									

### 【対前年増減率に関する分析】

- ◆定期外は、神戸市の「神鉄シーパスワン(10日間フリーパス、本年5月から発売)」が粟生線および全線の利用者増に大きく貢献した一方、粟生線では、三木市の「神戸電鉄福祉バス(8日間フリーパス、昨年6・9月に計上)」が廃止された影響で減少となった。
- ◆定期は、昨年4月に実施された消費税率改定の反動が大きく成績に影響しており、現時点では分析が難しい。  
4月における大幅な減少は、成績計上が1か月遅れとなる他社線連絡定期の影響(消費税率改定の反動減)であり、6月における通学定期の大幅な増加は、学期定期の影響(消費税率改定の反動増。昨年は3月に購入された方が多く、3~5月の成績に計上されていたが、本年は4月に購入された方が多く、4~6月の成績に計上されている)によるものである。  
なお、粟生線においても6月の通学定期が増加となっているが、上記影響によるものであり、ベースでは耐震補強工事に伴う高校の一時移転

# 平成26年度の 粟生線・全線における第1種輸送人員の対前年増減率等

(単位:%)

	平成23年度 (2011)	平成24年度 (2012)	平成25年度 (2013)
粟生線・定期外	0.6	-2.5	1.0
全線・定期外	-0.5	-0.5	0.3
粟生線・定期	0.0	-2.1	0.8
通勤	-3.1	-2.4	-0.3
通学	4.2	-1.7	2.1
全線・定期	-0.5	-1.0	1.2
通勤	-0.7	-0.8	0.8
通学	-0.1	-1.5	2.0
粟生線・合計	0.2	-2.2	0.8
全線・合計	-0.5	-0.8	0.9

平成26年度 (4~3月)	平成26年度 (4月)	平成26年度 (5月)	平成26年度 (6月)	平成26年度 (7月)	平成26年度 (8月)	平成26年度 (9月)	平成26年度 (10月)	平成26年度 (11月)	平成26年度 (12月)	平成26年度 (1月)	平成26年度 (2月)	平成26年度 (3月)
-0.9	-3.4	-5.6	26.5	-1.0	-4.9	13.5	-3.0	-4.2	-6.0	-1.8	-11.7	-9.8
-2.2	-3.3	-4.6	2.9	-1.2	-2.0	2.6	-0.5	-2.4	-2.2	-0.3	-7.0	-7.9
-3.2	10.4	4.0	-3.9	2.2	0.0	-8.0	-6.2	-3.6	-2.3	-3.4	-3.6	-22.1
-0.6	4.4	-0.5	-0.5	0.7	1.3	-1.9	-2.9	0.4	0.2	1.1	0.3	-9.2
-6.3	17.9	9.1	-7.8	4.3	-1.6	-14.7	-9.6	-8.2	-5.6	-8.4	-8.8	-37.4
-1.5	5.0	0.6	-4.3	0.1	3.2	-4.9	-1.6	0.1	0.8	0.6	0.4	-16.6
0.2	5.1	1.0	0.6	1.7	2.4	-2.4	-1.2	1.4	1.7	1.8	1.5	-10.1
-4.6	4.9	0.1	-12.2	-2.8	4.8	-9.2	-2.4	-2.1	-0.9	-1.5	-1.8	-28.9
-2.5	6.0	1.0	6.0	1.2	-1.7	-1.5	-5.2	-3.8	-3.6	-2.9	-6.3	-18.1
-1.8	2.1	-1.1	-1.9	-0.3	1.3	-2.4	-1.3	-0.8	-0.3	0.3	-2.3	-13.5

粟生線・輸送人員 (単位:万人/年)	682	667	672
-----------------------	-----	-----	-----



▲16万人  
(▲2.5%)

連携計画における目標

平成23年度	平成24年度	平成25年度
710	730	700

年間実績

656



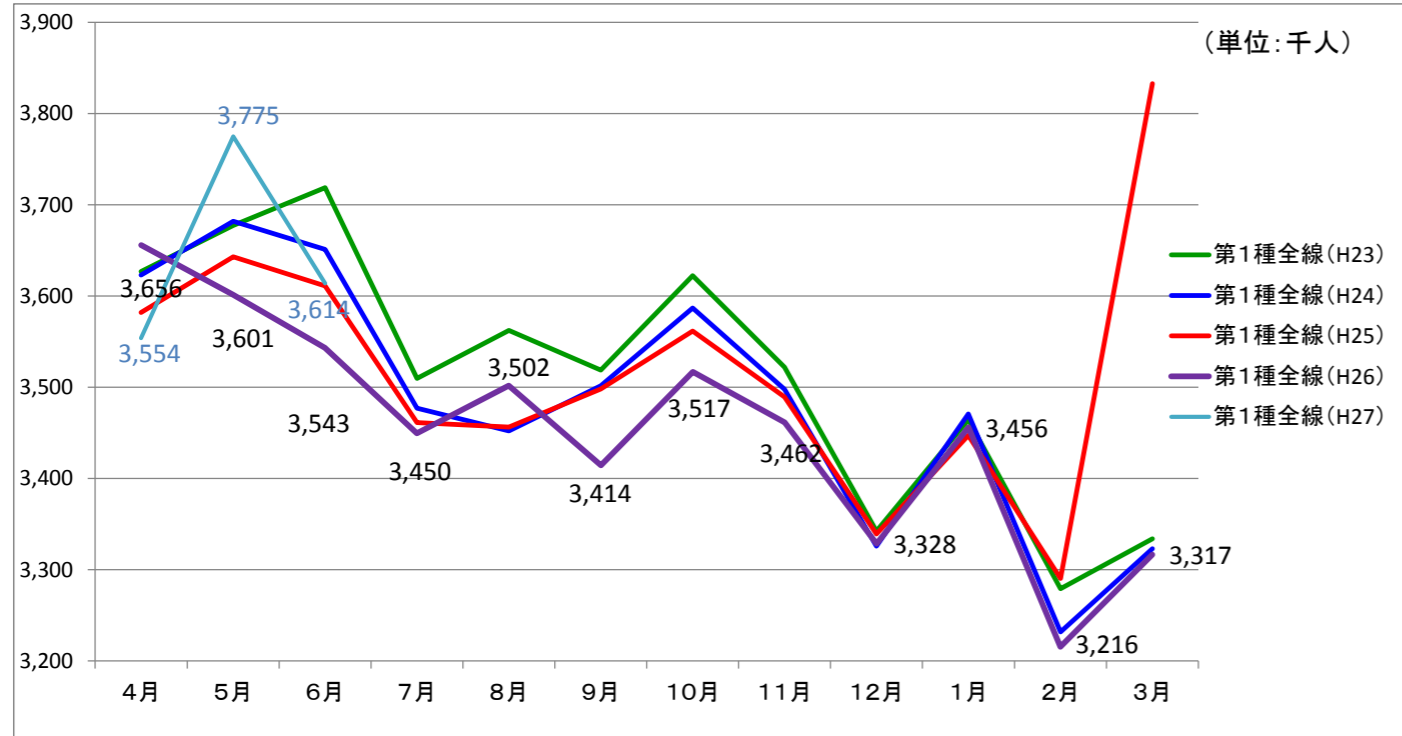
平成26年度	700
--------	-----

【対前年増減率に関する分析】

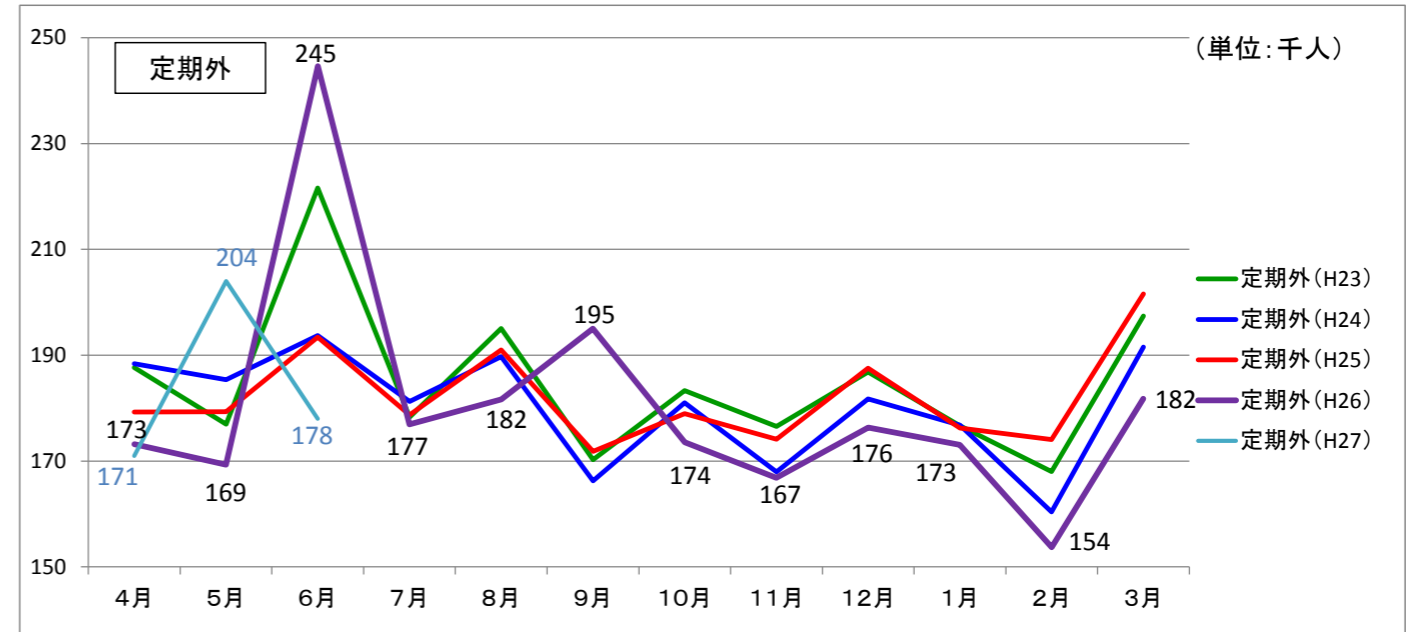
- ◆「消費税率変更に伴う先買い」「高校の一時移転」「2014年2月の降雪」など前年度の輸送人員を大きく嵩上げていた特殊要因がなくなったことからの反動から、**粟生線の年間輸送人員は前年度比▲16万人(▲2.5%)と大幅な減少**となった。
- ・定期外は各線とも対前年マイナス基調で推移。6月・9月の対前年プラスは、三木市の福祉乗車制度において、すずらんカードが廃止され8日間フリーパスに一本化された影響(本年6,776枚交付←昨年1,241枚交付+すずらんカード交付6,610枚)
- ・定期は、通勤が三田線・公園都市線で堅調に推移した一方、通学は学生数の減少等から各線とも対前年マイナス基調で推移。特に粟生線では、「高校の一時移転」の反動による大幅なマイナスが本年7月まで継続する見込み。
- ＜路線別対前年増減率＞通勤:有馬線(▲0.6%)三田線(+2.3%)、公園都市線(+3.6%)  
通学:有馬線(▲3.7%)三田線(▲4.2%)、公園都市線(▲9.0%)

神戸電鉄粟生線・全線における第1種輸送人員の状況（平成23-27年度）

■全線合計



■粟生線券種別



■粟生線合計

