

粟生線の2013年度以降の利用促進計画を 検討するにあたっての現状等について

2013年2月8日
神戸電鉄株式会社

1

粟生線・全線における輸送人員の対前年増減率等

前回協議会での報告数字

	平成18年度 (2006)	平成19年度 (2007)	平成20年度 (2008)	平成21年度 (2009)	平成22年度 (2010)	平成23年度 (2011)	平成24年度 (4～12月)	平成24年度 (4～8月)
粟生線・定期外	-3.6%	-2.5%	-2.7%	-6.2%	-0.6%	0.6%	-2.5%	-2.2%
全線・定期外	-3.1%	0.8%	-1.9%	-4.4%	0.1%	-0.5%	-0.7%	-0.6%
粟生線・定期	-1.9%	-4.2%	-1.6%	-4.2%	-2.3%	0.0%	-1.1%	1.6%
通勤	-1.8%	-2.6%	0.5%	-3.2%	-2.8%	-3.1%	-2.6%	-3.1%
通学	-2.1%	-6.2%	-4.2%	-5.5%	-1.6%	4.2%	0.7%	7.6%
全線・定期	-1.2%	-2.5%	-0.4%	-2.2%	-1.2%	-0.5%	-1.1%	-1.5%
通勤	-0.9%	-1.6%	0.8%	-2.5%	-1.7%	-0.7%	-0.8%	-1.1%
通学	-1.8%	-4.0%	-2.5%	-1.6%	-0.3%	-0.1%	-1.6%	-2.1%
粟生線・合計	-2.5%	-3.6%	-2.0%	-4.8%	-1.7%	0.2%	-1.5%	0.4%
全線・合計	-1.9%	-1.3%	-0.9%	-3.0%	-0.7%	-0.5%	-0.9%	-1.2%

粟生線・輸送人員 (単位: 万人/年)	771	743	729	693	681	682	672	685
------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

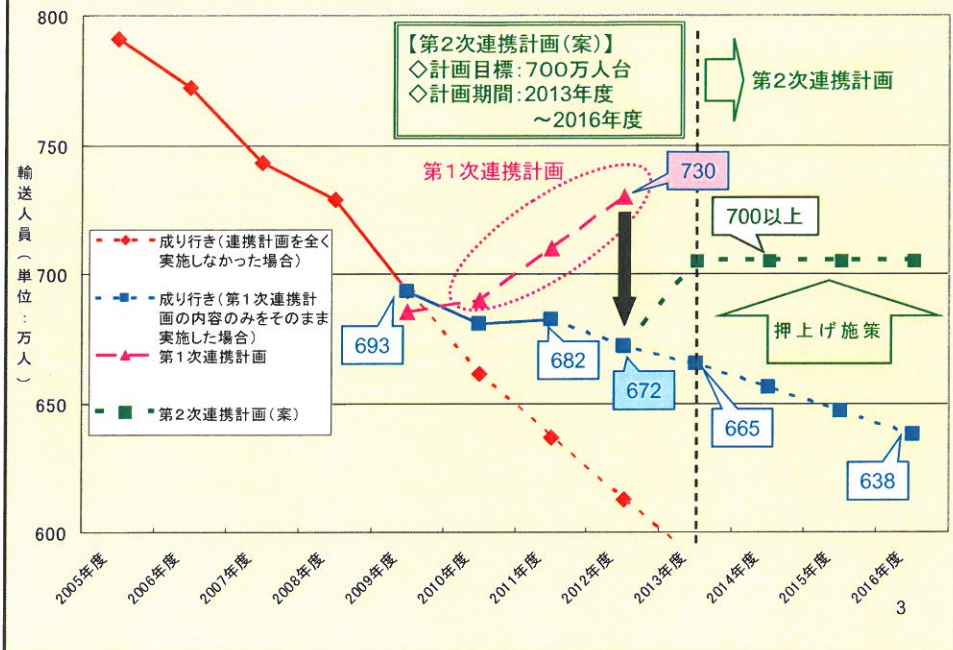
連携計画・目標輸送人員 (単位: 万人/年)	685	690	710
---------------------------	-----	-----	-----

730

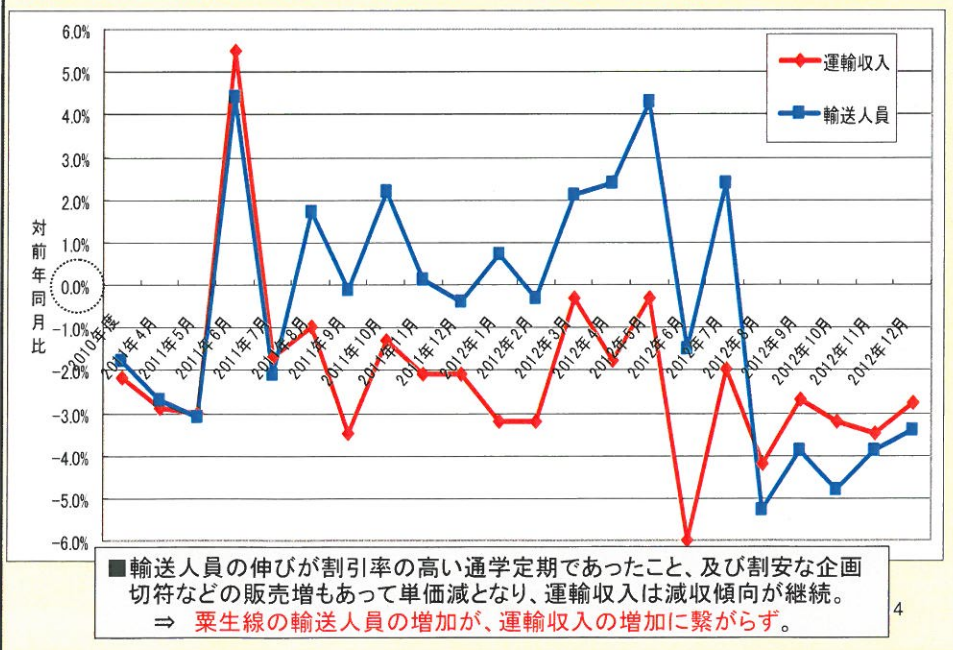
4月～12月
の状況で推
移した場合
の推定値

2

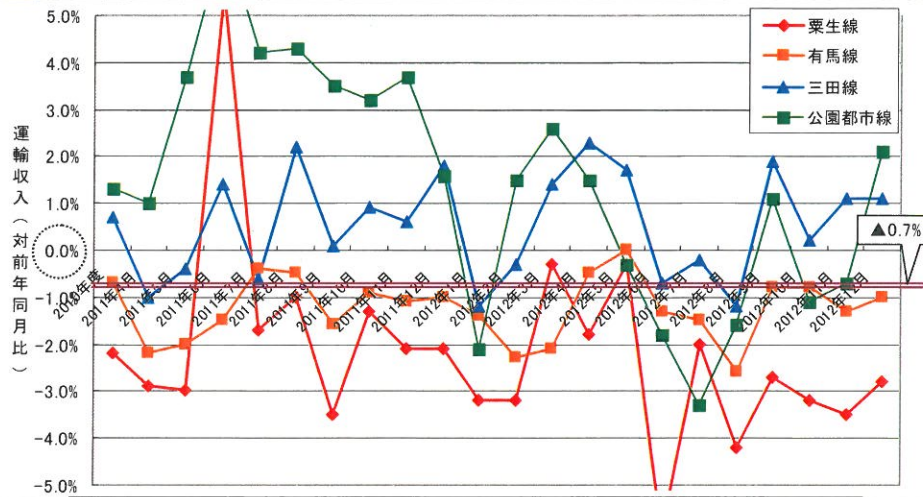
粟生線の今後の輸送人員と次期連携計画目標等



粟生線の輸送人員・運輸収入の対前年同月比（2010年度以降）



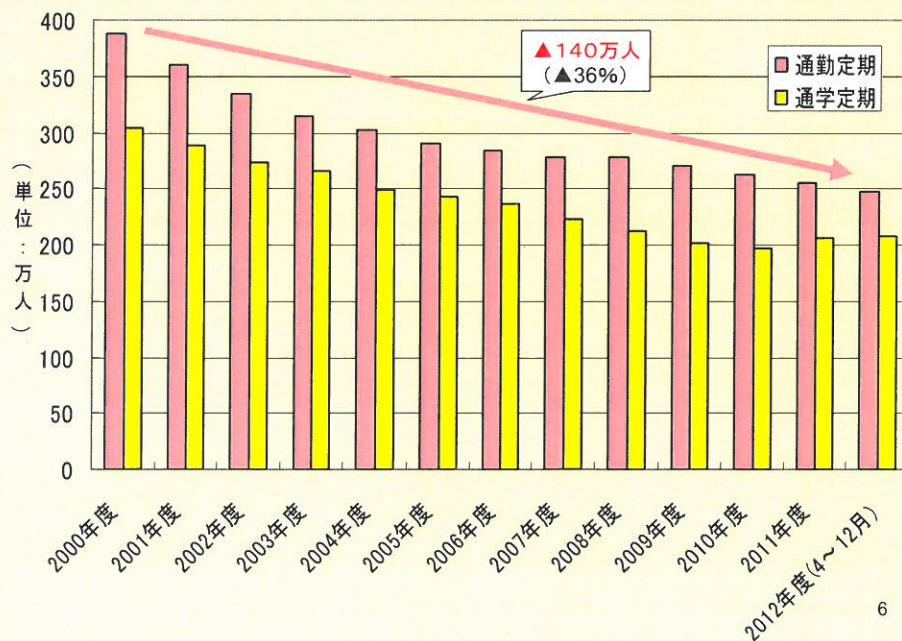
路線別・運輸収入の対前年同月比(2010年度以降)



- 三田線・公園都市線は増収傾向。
- 有馬線は、▲2%～0%で推移。
- 粟生線の減少率は、利用促進を始めた3か年でも、▲4%～▲2%で推移。
⇔ 三田線・公園都市線の増収によりカバー(内部補填)。

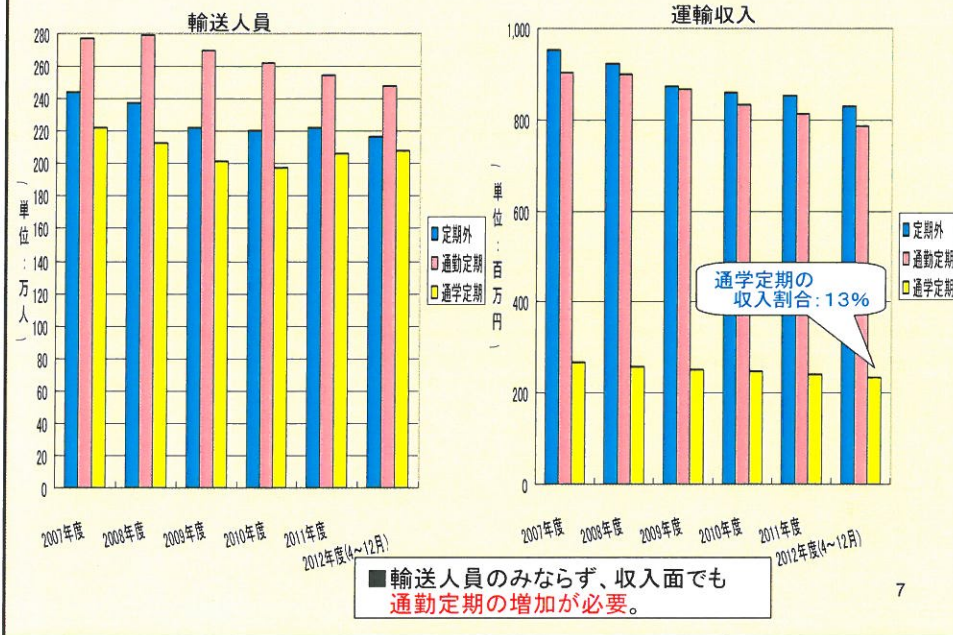
5

粟生線の輸送人員(通勤定期・通学定期)の直近推移



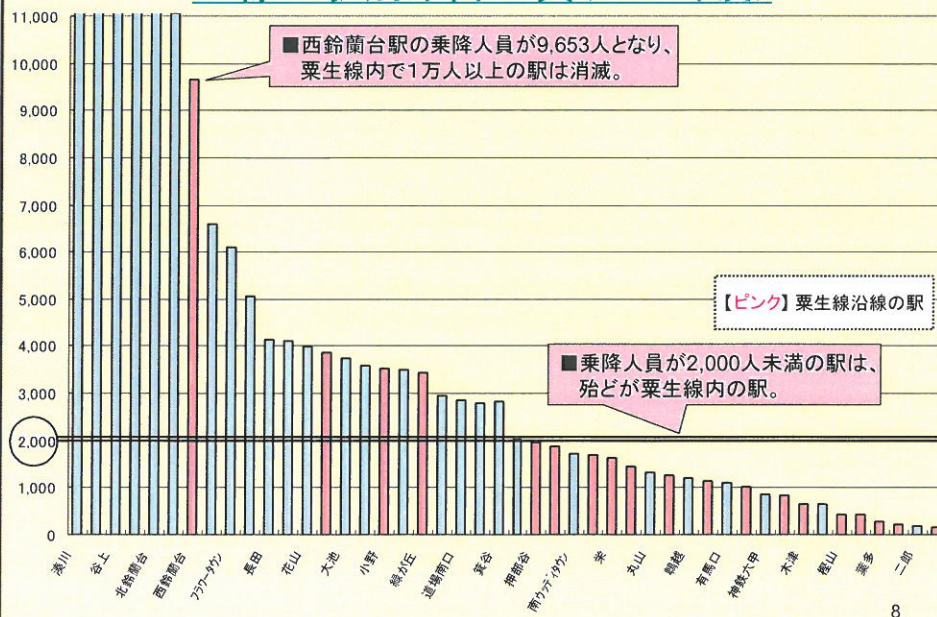
6

栗生線の券種別の輸送人員と運輸収入



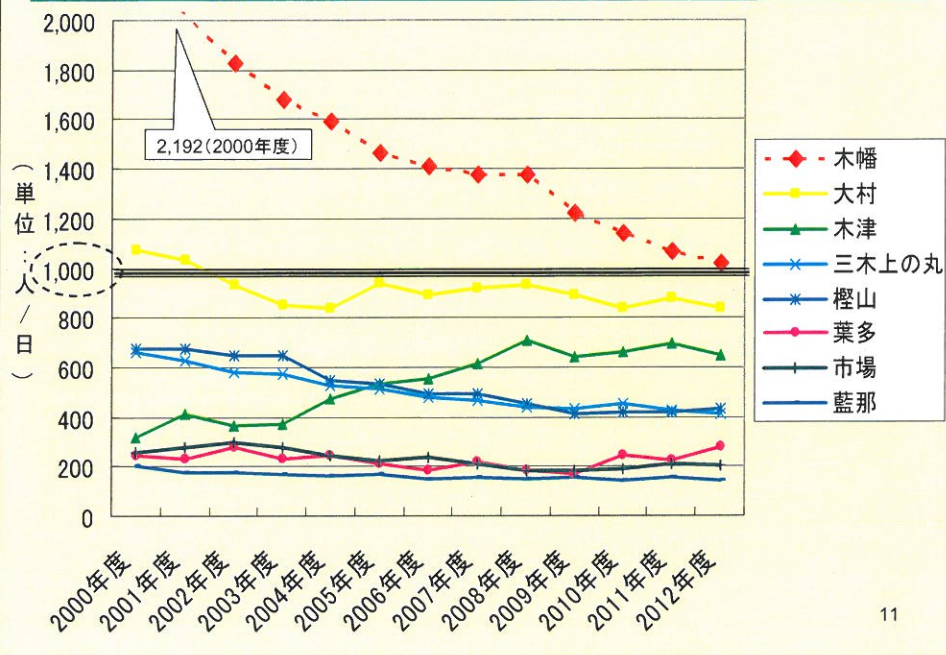
7

全線の駅別乗降人員(2012年度)



8

粟生線の乗降人員・1,000人以下の駅の直近推移



11

連携計画の大幅な目標未達成時への対応

- 今後策定する「第2次連携計画」においても、
現・連携計画と同様、輸送人員の目標未達成が続き、
粟生線の運輸収入の減少が大きくなれば、収入減を
カバーするための費用削減策の検討・実施が必要。
▽「通勤定期利用転換促進支援制度」の導入
▽サポーターズクラブ会員による積極利用
この2つの施策で
今後の利用者増の
6割超をカバー。
- 状況等により、粟生線の支援スキームの見直しに影響。

- ご利用者数の少ない駅・駅サービス施設の見直し、
および利用実態に見合った資産規模への適正化や
更新投資の見直しによる「資産保有コストの負担軽減」
を図ることによって、費用を削減する必要。

12

収支改善計画に織り込んでいない費用増要因

■電気料金値上げに伴う費用増

▽原発再稼動が難しく、火力発電用の燃料費増により、関西電力は2年連続で大幅な業績悪化となる見通し（2期連続で2,500億円超の最終赤字見込み）。

▽今後3か年平均でも+5,689億円(3,431⇒9,120)となるため、来年4月から、当社などの大口需要家に対して平均20%の値上げ要請する旨を発表(11/26)。

■消費税増税に伴う費用増

▽消費税増税に伴って、運賃システムや運賃案内表示の変更等に係る費用増が新たに発生。

▽2014年4月(8%)と2015年10月(10%)の2度。

⇒ 利用者減による影響に加えて、上記費用増に対応する必要有り。さらなるサービス水準の見直しによる費用削減を迫られる状況。

13

駅トイレの施設更新見直し

■前述した一層厳しい状況下において、栗生線の駅トイレのうち下記5駅については、老朽化により更新時期が近々到来。⇒ **輸送の安全を維持する投資等を優先。**

■志染・押部谷・栄・木幡の4駅については、施設更新にあたって**市民トイレ化を図り、機能の維持と「資産保有コストの負担軽減」**による**栗生線の収支改善に繋げたい。**

⇒ 市民トイレ化の検討を関係自治体へ今後、正式に要請。

⇒ 当社で施設更新した場合、4駅で50百万円以上(超概算)の投資が必要。

■葉多駅については、ご利用者数が極めて少ないうえに、駅周辺の開発など今後の需要増も見込めず、投資効果が期待できないため、**時機を見て廃止。**

		1日あたりの乗降人員		備 考
		2012年度	2000年度	
市民トイレ化の検討要請	志染駅	3,867人 ▲47% 14位/46	7,260人 10位/46	・当社用地が狭小なため市民トイレの用地提供は困難
	押部谷駅	1,971人 25位/46	3,447人 22位/46	
	栄 駅	1,609人 29位/46	2,818人 26位/46	・市民トイレ化にあたって当社用地の提供可能
	木幡駅	1,014人 ▲54% 36位/46	2,192人 28位/46	
	葉多駅	279人 43位/46	243人 44位/46	
駅トイレの廃止				

※ なお、三木・緑が丘の駅トイレは、市民トイレ化に伴って昨年8月末に廃止。

14

利用実態に見合った運行ダイヤの検討等

■今春(2012年5月)のダイヤ改正において、下記事項を実施。

▽**利便性の向上**

⇒ 平日・土休日の昼間時間帯において、急行列車新設による速達性の向上。

▽**輸送の効率化**

⇒ 昼間時間帯および早朝・深夜の時間帯において、利用率の低い一部列車の運行見直し。

※ なお、朝・タラッシュ時間帯におけるダイヤ改正は行わず、**利便性を維持**。

■前述のとおり、上記改正以降も、**通勤定期・通学定期の減少**が継続。

⇒ このままの状況では、朝・タラッシュ時間帯のダイヤの見直しが必要。

■新たに導入する“**通勤定期利用転換促進支援制度**”を**通勤定期の増加に向けて**こ入れ策として、今後、精力的に取り組む・推進。

⇒ **通勤定期の転換状況**(買替えのピークは3、4月)等を今夏を目途に見極め、朝・タラッシュ時間帯をはじめ、現行ダイヤ改正実施以降の利用状況等を総合的に勘案。

15