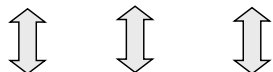


平成25年度の 粟生線・全線における第1種輸送人員の対前年増減率等

(単位:%)

	平成22年度 (2010)	平成23年度 (2011)	平成24年度 (2012)
粟生線・定期外	-0.6	0.6	-2.5
全線・定期外	0.1	-0.5	-0.5
粟生線・定期	-2.3	0.0	-2.1
通勤	-2.8	-3.1	-2.4
通学	-1.6	4.2	-1.7
全線・定期	-1.2	-0.5	-1.0
通勤	-1.7	-0.7	-0.8
通学	-0.3	-0.1	-1.5
粟生線・合計	-1.7	0.2	-2.2
全線・合計	-0.7	-0.5	-0.8

粟生線・輸送人員 (単位:万人/年)	681	682	667
-----------------------	-----	-----	-----



平成22年度	平成23年度	平成24年度
690	710	730

平成25年度 (4~3月)	平成25年度 (4月)	平成25年度 (5月)	平成25年度 (6月)	平成25年度 (7月)	平成25年度 (8月)	平成25年度 (9月)	平成25年度 (10月)	平成25年度 (11月)	平成25年度 (12月)	平成25年度 (1月)	平成25年度 (2月)	平成25年度 (3月)
1.0	-4.8	-3.3	-0.2	-1.4	0.7	3.3	-1.1	3.7	3.2	-0.3	8.5	5.3
0.3	-2.0	-1.8	-1.6	-0.4	-0.8	-0.2	-1.6	0.8	0.9	-0.4	5.1	6.4
0.8	-6.4	-6.4	-6.4	-5.6	0.9	1.3	2.6	1.3	2.5	1.5	2.6	27.9
-0.3	1.1	-1.0	-1.2	-2.3	-2.3	-1.4	-0.5	-1.1	-1.4	-1.8	-0.4	9.0
2.1	-14.2	-11.9	-11.6	-9.8	5.3	4.5	6.2	4.3	8.3	5.4	7.1	60.7
1.2	-0.7	-0.7	-0.8	-0.5	0.7	0.0	-0.2	-0.8	0.1	-0.8	0.0	21.1
0.8	0.6	-0.1	-0.2	-0.4	0.0	-0.1	0.1	-0.6	-0.3	-0.5	0.0	11.8
2.0	-2.7	-1.6	-1.8	-0.6	2.0	0.1	-0.8	-1.1	0.7	-1.3	0.1	43.9
0.8	-5.9	-5.4	-4.6	-4.3	0.8	1.9	1.4	2.0	2.7	0.9	4.5	19.4
0.9	-1.1	-1.1	-1.1	-0.5	0.1	-0.1	-0.7	-0.2	0.4	-0.7	1.8	15.3

672



平成25年度
700

【参考】

◆路線別の全券種・輸送人員対前年増減率

- ・粟生線 : +0.8%(▲2.2%)
- ・有馬線 : +0.3%(▲1.3%)
- ・三田線 : +2.4%(+1.2%)
- ・公園都市線 : +2.6%(+0.2%)

※ ()内は平成24年度実績

◆2月の定期外的大幅な増加は降雪の影響

◆3月の定期外(回数券)、定期の大幅な増加は消費増税の先買の影響

左記に加え、高校移転等特殊要因の影響を除いた実質の輸送人員は約650万人

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)
-3.4	-5.6	26.5									
-3.3	-4.6	2.9									
10.4	4.0	-3.9									
4.4	-0.5	-0.5									
17.9	9.1	-7.8									
5.0	0.6	-4.3									
5.1	1.0	0.6									
4.9	0.1	12.2									
6.0	1.0	6.0									
2.1	-1.1	-1.9									

粟生線・輸送人員 (単位:万人/年)	平成23年度	平成24年度	平成25年度
	682	667	672

平成23年度	平成24年度	平成25年度
710	730	700

【参考】

◆消費増税の先買の影響が残っており、分析が難しいものの、以下のことが言える。

・定期外は各線とも対前年マイナスで推移。

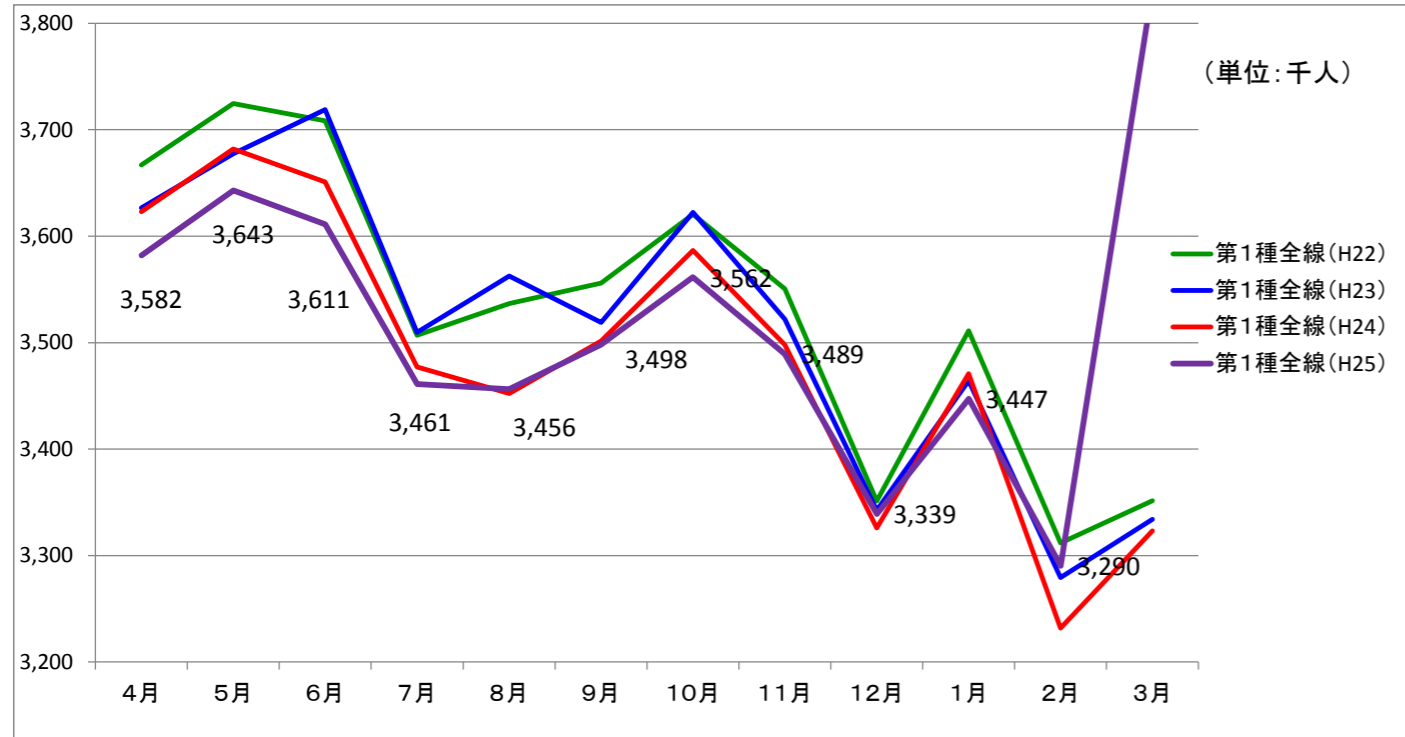
・粟生線の6月定期外が対前年で大きくプラスとなったのは、三木市の福祉乗車制度において、すずらんカードが廃止され8日間フリーパスに一本化された影響(本年4,860枚交付←昨年1,241枚交付+すずらんカード交付6,610枚)

・通勤定期は、三田線、公園都市線が対前年プラスで推移しているものの、粟生線、有馬線は消費増税の先買の影響を除くと対前年マイナスで推移している。

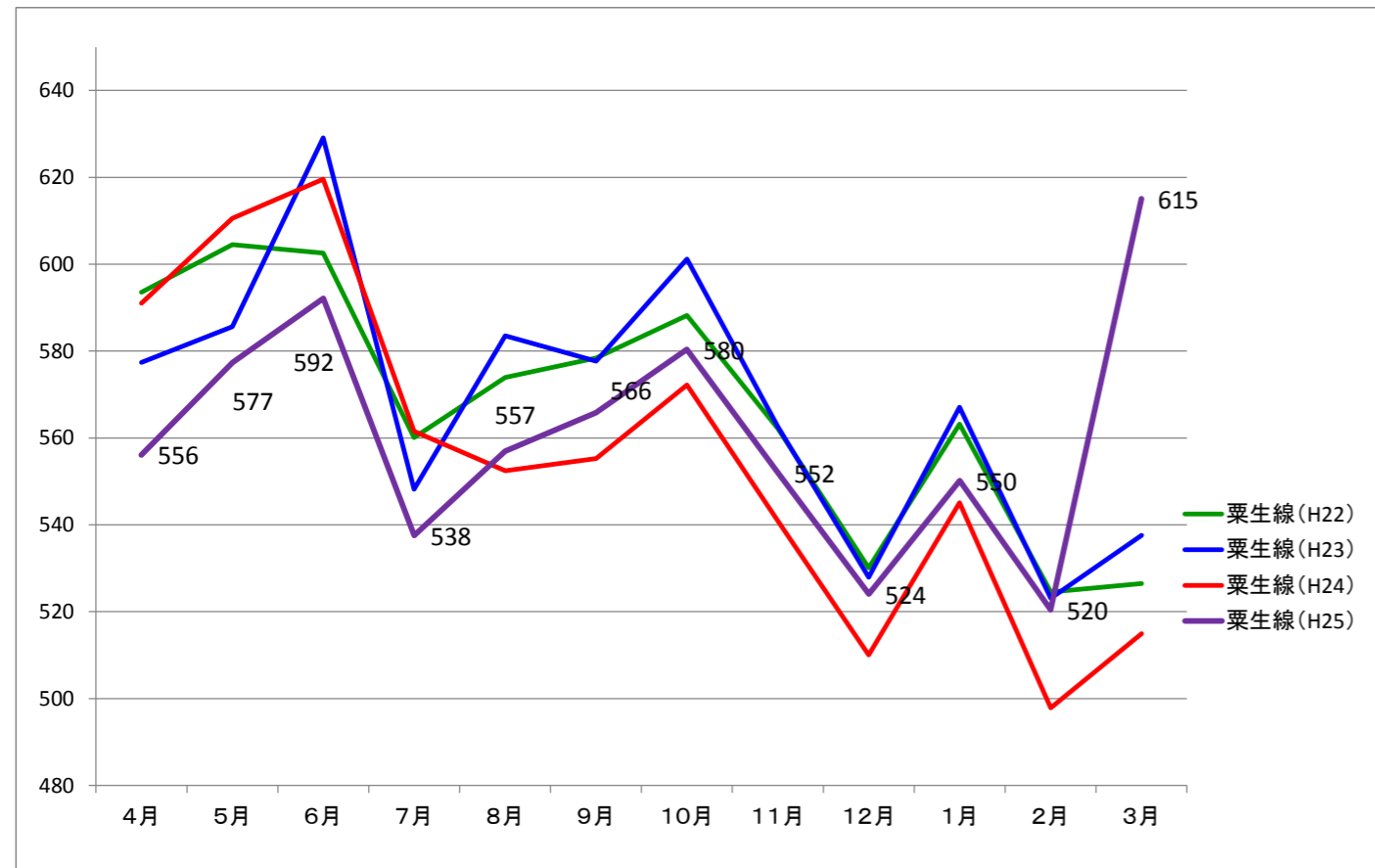
◆消費増税の先買の反動減は、一部発現している部分もあるが、通勤定期等では3月に発現することが予想されており、定期外がかなり弱含みで推移していることと併せると、現状は極めて厳しいとの認識が必要

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25年度）

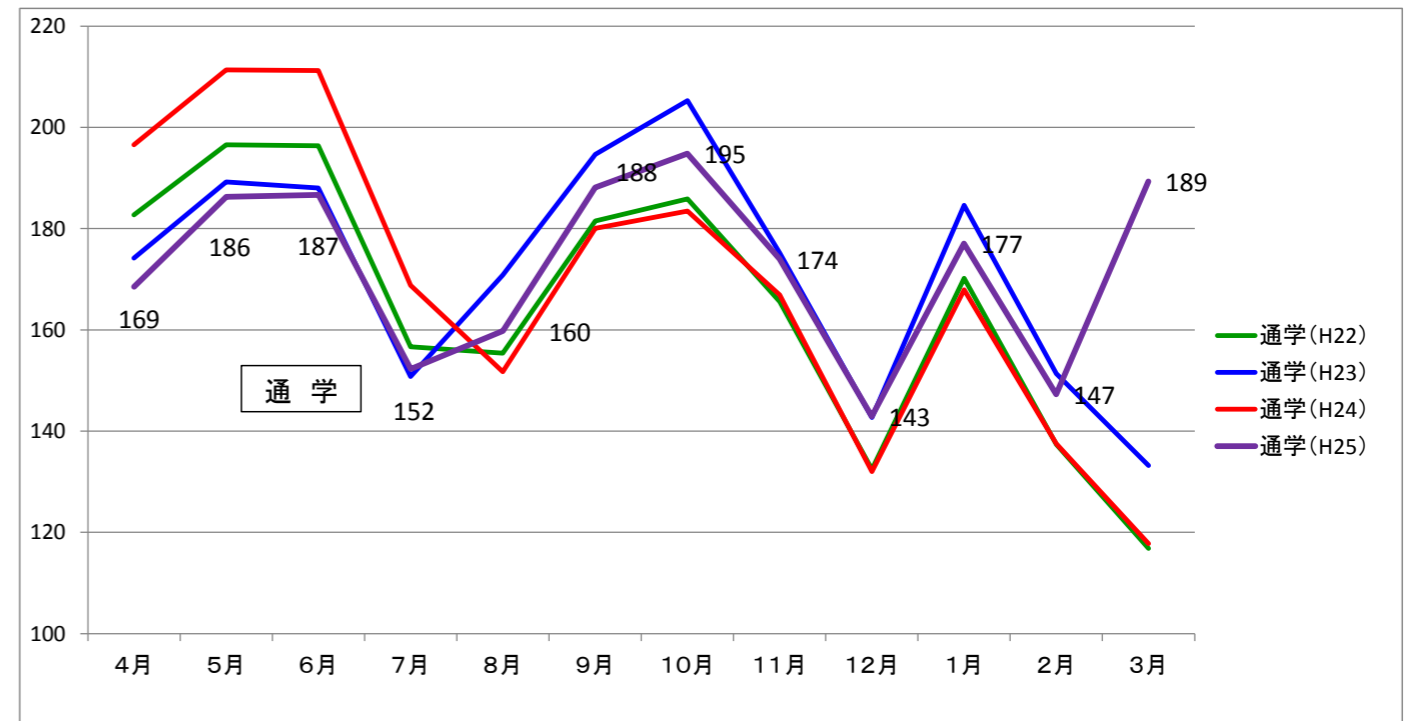
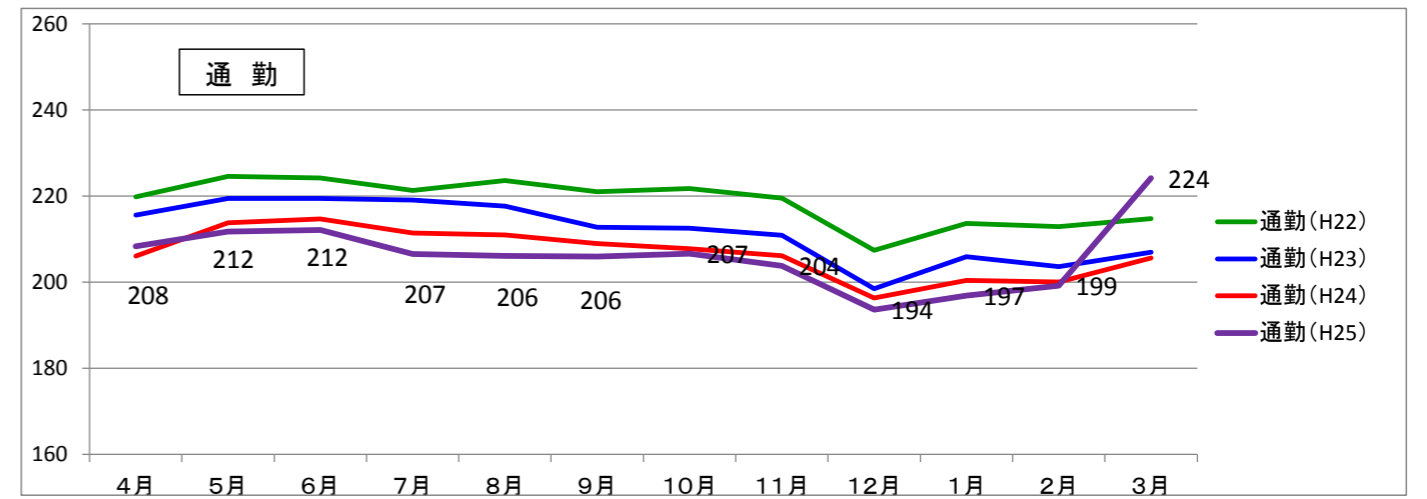
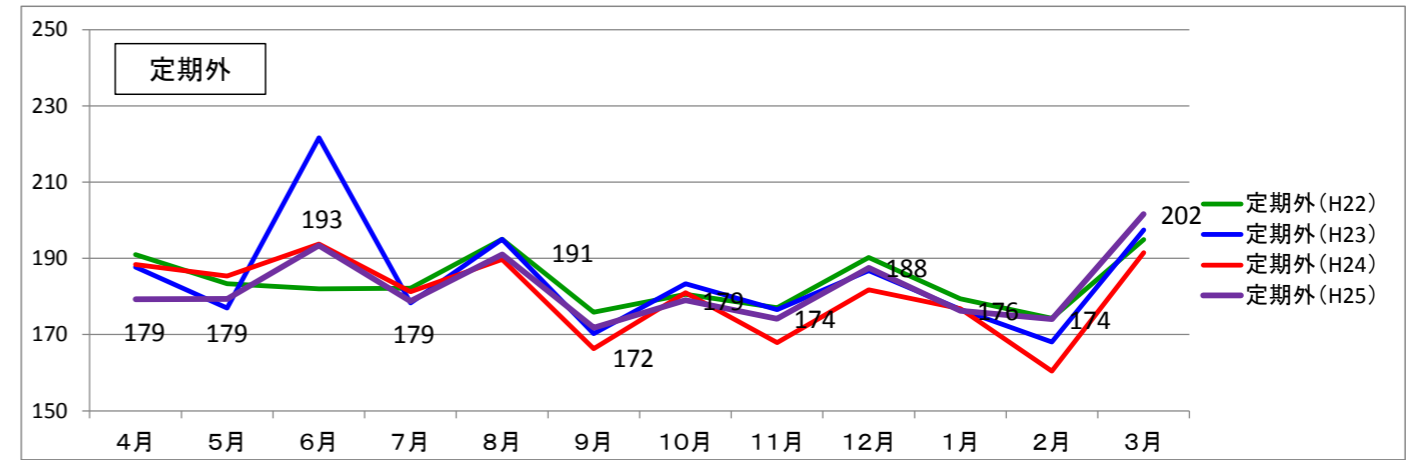
■全線合計



■粟生線合計



■粟生線券種別



粟生線および鉄道全線の2013年度実績等について

2014年7月23日
神戸電鉄株式会社

栗生線・全線における輸送人員の対前年度の増減率等

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2013年度 (4月)	2013年度 (5月)	2013年度 (6月)	2013年度 (7月)	2013年度 (8月)	2013年度 (9月)	2013年度 (10月)	2013年度 (11月)	2013年度 (12月)	2013年度 (1月)	2013年度 (2月)	2013年度 (3月)
栗生線・定期外	-0.6%	0.6%	-2.5%	1.0%	-4.8%	-3.3%	-0.2%	-1.4%	0.7%	3.3%	-1.1%	3.7%	3.2%	-0.3%	8.5%	5.3%
全線・定期外	0.1%	-0.5%	-0.5%	0.3%	-2.0%	-1.8%	-1.6%	-0.4%	-0.8%	-0.2%	-1.6%	0.8%	0.9%	-0.4%	5.1%	6.4%
栗生線・定期	-2.3%	0.0%	-2.1%	0.8%	-6.4%	-6.4%	-6.4%	-5.6%	0.9%	1.3%	2.6%	1.3%	2.5%	1.5%	2.6%	27.9%
通勤	-2.8%	-3.1%	-2.4%	-0.3%	1.1%	-1.0%	-1.2%	-2.3%	-2.3%	-1.4%	-0.5%	-1.1%	-1.4%	-1.8%	-0.4%	9.0%
通学	-1.6%	4.2%	-1.7%	2.1%	-14.2%	-11.9%	-11.6%	-9.8%	5.3%	4.5%	6.2%	4.3%	8.3%	5.4%	7.1%	60.7%
全線・定期	-1.2%	-0.5%	-1.0%	1.2%	-0.7%	-0.7%	-0.8%	-0.5%	0.7%	0.0%	-0.2%	-0.8%	0.1%	-0.8%	0.0%	21.1%
通勤	-1.7%	-0.7%	-0.8%	0.8%	0.6%	-0.1%	-0.2%	-0.4%	0.0%	-0.1%	0.1%	-0.6%	-0.3%	-0.5%	0.0%	11.8%
通学	-0.3%	-0.1%	-1.5%	2.0%	-2.7%	-1.6%	-1.8%	-0.6%	2.0%	0.1%	-0.8%	-1.1%	0.7%	-1.3%	0.1%	43.9%
栗生線・合計	-1.7%	0.2%	-2.2%	0.8%	-5.9%	-5.4%	-4.6%	-4.3%	0.8%	1.9%	1.4%	2.0%	2.7%	0.9%	4.5%	19.5%
全線・合計	-0.7%	-0.5%	-0.8%	0.9%	-1.1%	-1.1%	-1.1%	-0.5%	0.1%	-0.1%	-0.7%	-0.2%	0.4%	-0.7%	1.8%	15.3%

栗生線・輸送人員 (単位:万人/年)	681	682	667
-----------------------	-----	-----	-----

672

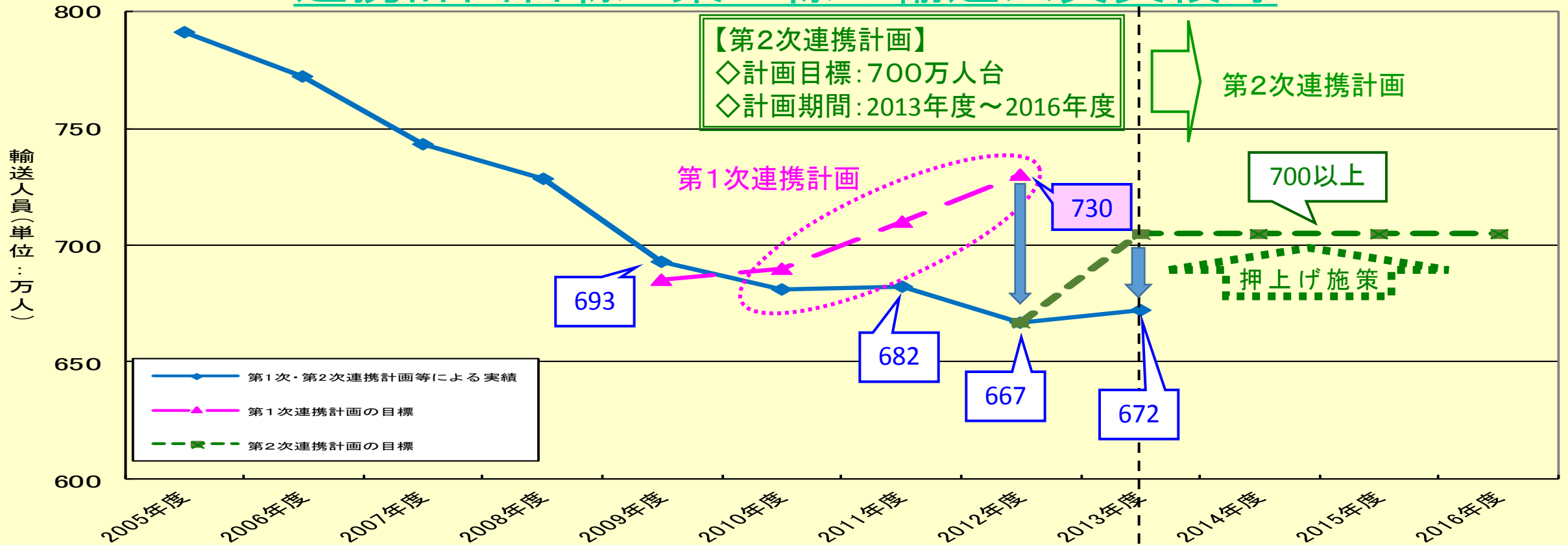
実態は約650万人程度

連携計画・目標値 (単位:万人/年)	690	710	730
-----------------------	-----	-----	-----

700

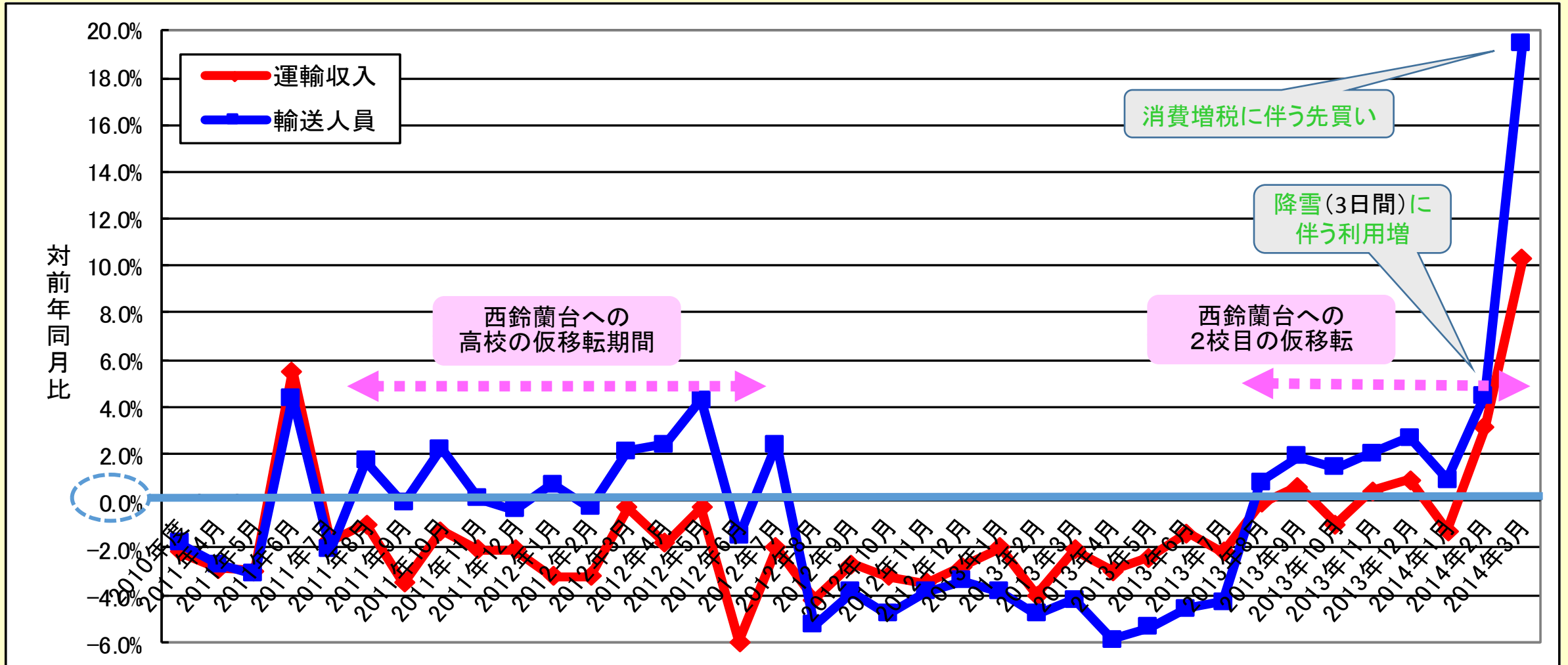
■ 2013年度は、夏以降の景気回復の後押しなどもあって、輸送人員の増減率は改善する傾向で推移した。ただ、トータルで対前年度を5万人上回ったのは、幾つかの特殊要因(高校の仮移転・降雪・消費増税に伴う先買い等)がプラスに作用したためであり、特殊要因を除く実質ベースでは約650万人程度と推定される。
 ⇔ したがって、依然として減少傾向に歯止めがかかっていないのが実態。

連携計画目標と栗生線の輸送人員実績等



- 第2次連携計画の初年度であった2013年度は、①西鈴蘭台への県立高校(2校目)の仮移転が2013年8月に行われた(～本年7月)こと、②本年2月に降雪(3日間)があったこと、③消費増税に伴い3月に大量の先買いが生じたこと等の特殊要因により、前年度より5万人増加し、672万人となった。
⇒ ただし、特殊要因を控除した実態は、P2のとおり、約650万人程度。
- 栗生線の支援スキームは、沿線3市による利用促進によって、全線の運輸収入の減少が毎年度▲0.7%に留まる前提で策定されており、その実現のためには、栗生線の輸送人員は700万人台の確保が必達となっている。
⇒ 仮に、700万人台の確保・維持が未達となれば、支援スキームに大きく影響。

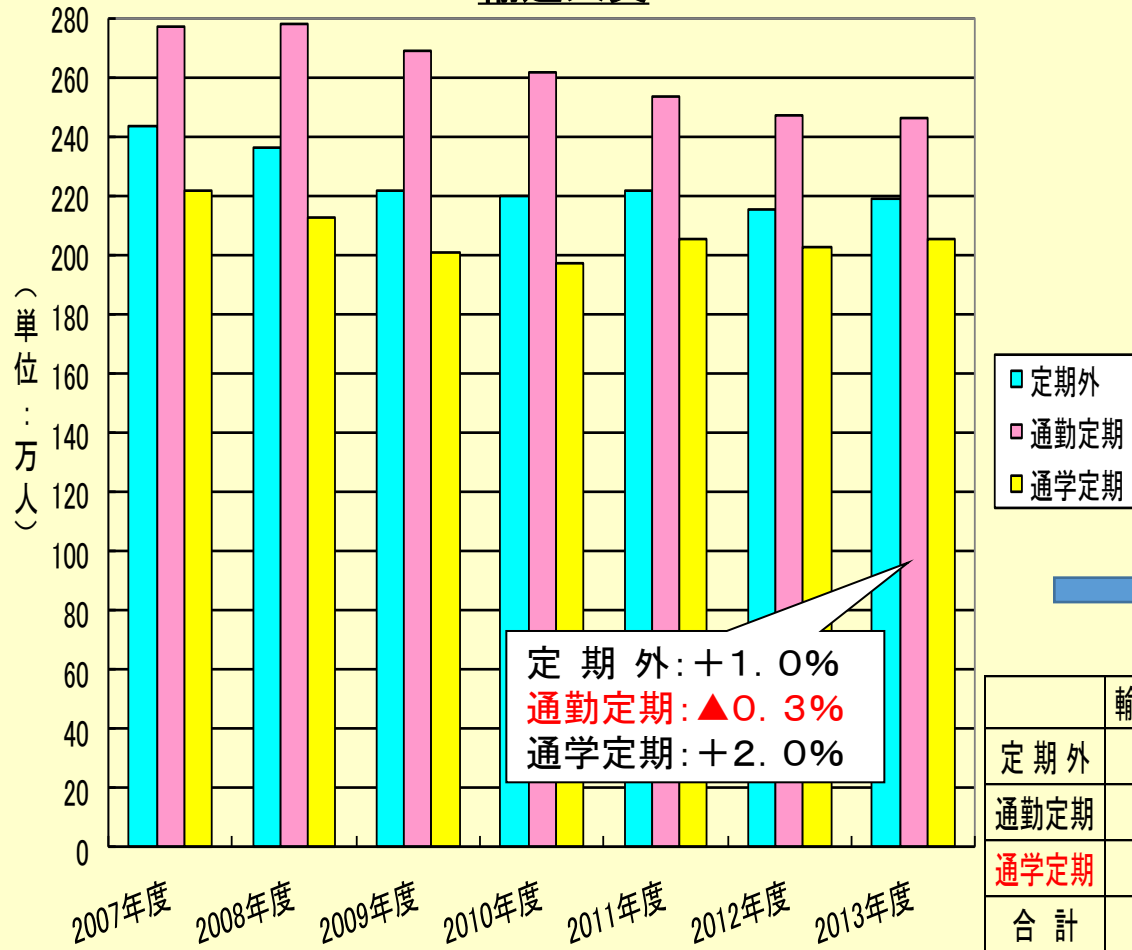
栗生線の輸送人員・運輸収入の対前年同月比(2010年度以降)



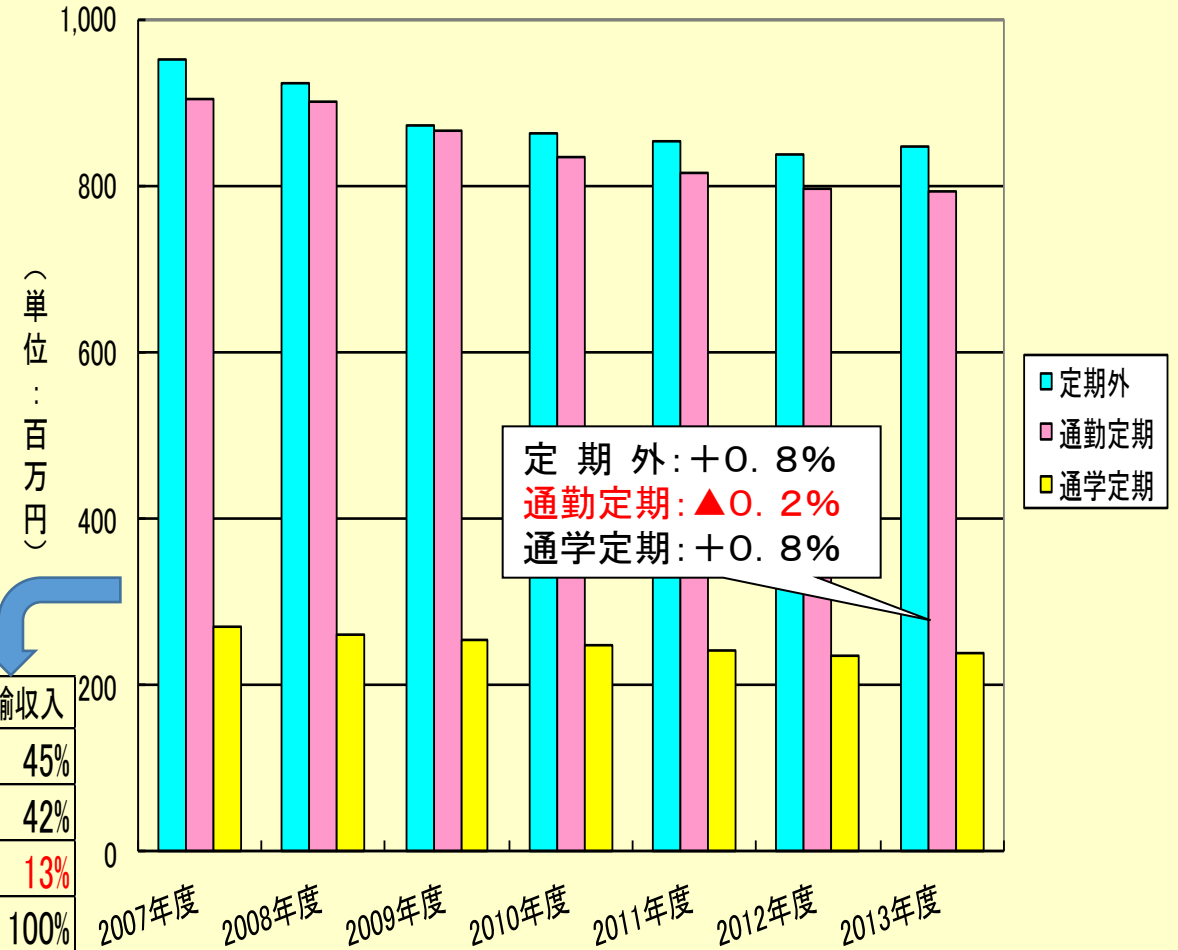
■2013年度の輸送人員は対前年度+0.8%。一方、運輸収入は対前年度+0.3% (対前年度+6百万円)。人員の増減に比べて収入面のプラスが小さくなっているのは、増加した輸送人員の7割超が割引率の高い通学定期であったためである。

栗生線の券種別の輸送人員と運輸収入

輸送人員



運輸収入

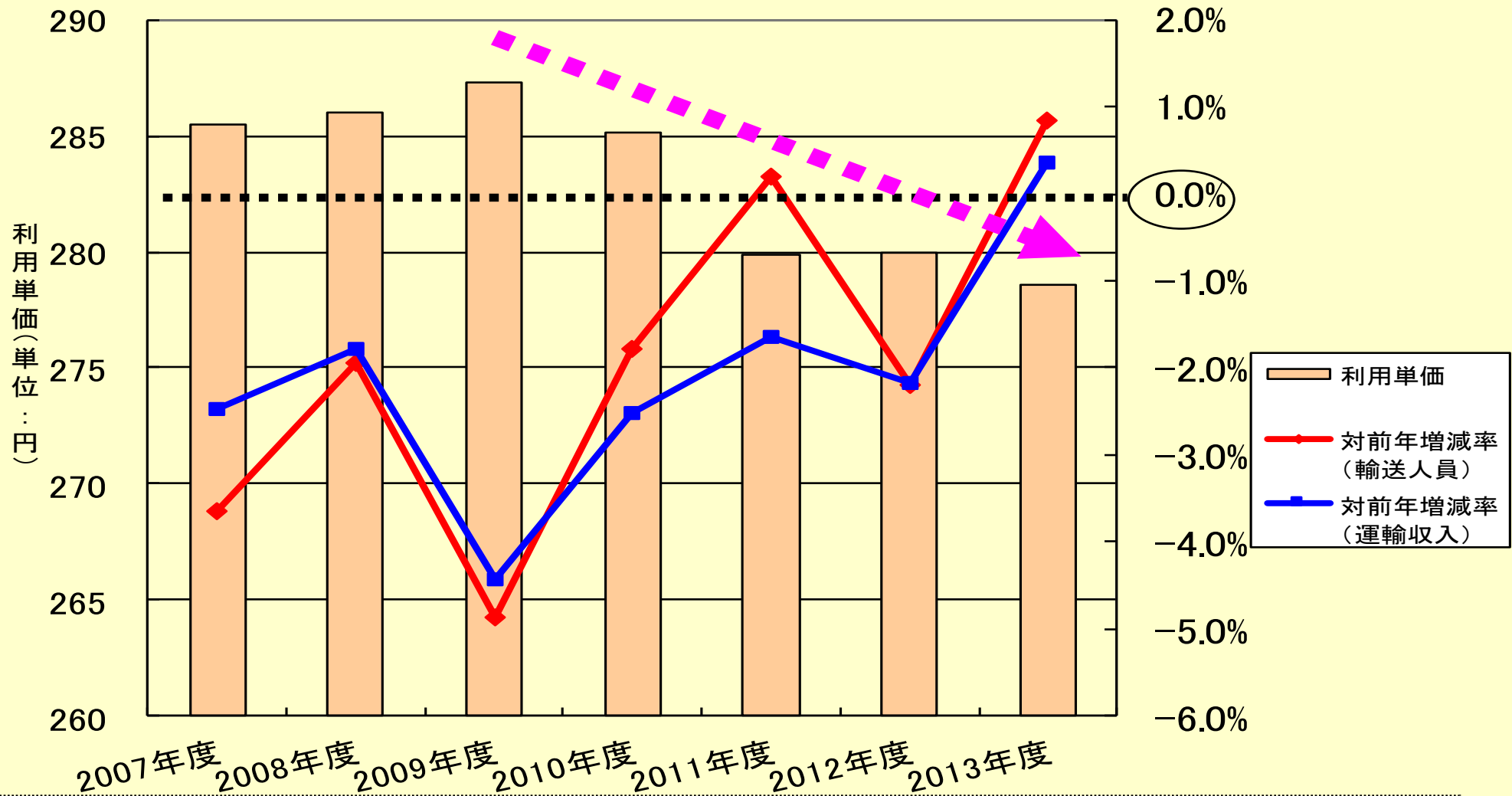


	輸送人員	運輸収入
定期外	33%	45%
通勤定期	37%	42%
通学定期	31%	13%
合計	100%	100%

■消費増税に伴う先買いの影響があったにもかかわらず、通勤定期は輸送人員・運輸収入ともに対前年度マイナスとなっている。

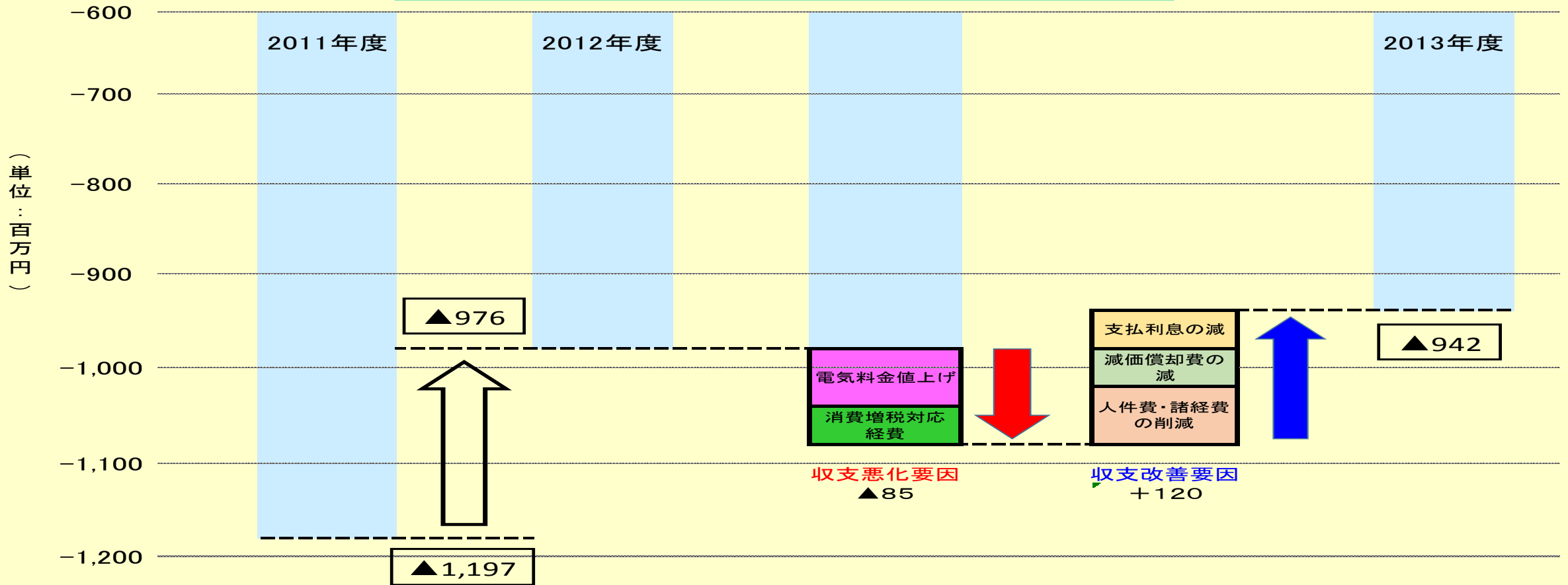
- ⇔ 第2次連携計画・重点方針:「通勤定期利用者の拡大」に繋がる実効性の高い施策が必要かつ急務。
- ⇒ その一環として、当社では、今般のダイヤ改正(6/28)で快速の本数増などにより速達性を向上。

栗生線の利用単価等の直近推移



■ 連携計画にもとづき、割安な企画乗車券の販売等による利用促進施策が講じられるようになった2010年度以降、栗生線の利用単価は減少傾向が継続。
 ⇔ 単価減をカバーするほどの利用者増には繋がっていない。

栗生線・経常利益の直近推移等



■2013年度は、支援スキーム策定時に織り込んでいなかった電気料金の大幅値上げと消費増税対応経費の費用増があったものの、人件費や諸経費の削減をはじめ自助努力等に取り組み、それらを全てカバーした。加えて、金利の低減や負債の削減に努め、ほぼ支払利息の減少分だけ2012年度より収支は改善し、**経常赤字は942百万円**となった。

■支援スキームの効果等はあるものの、栗生線の利用促進が計画通りに進展していないため、運輸収入は計画を下回り、その結果、収支改善は限定的なものに留まっており、**まだ大きな経常赤字となっている。**

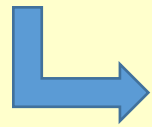
⇔ P2に記載した特殊要因がなければ、収支改善幅はより縮小。

当社の基本的な考え方(前回協議会(3/27)資料の再掲)

- 栗生線の維持・存続を図ることは、一民間企業の経営努力の範囲を超えており、当社の自助努力だけでは不可能。
 - ⇔ 鉄道全線が仮に黒字になっても、栗生線に大きな赤字が残る限り栗生線問題はなくなる。
- 栗生線の維持・存続を図っていくためには、栗生線の利用促進や同線に係る資産保有コストの軽減等により収支を改善することが大前提。
 - ⇔ それには、沿線地域内のバス網を鉄道駅を起終点としたバス網に再編(フィーダー(バス)輸送を充実)し、可能な限り沿線住民に鉄道をご利用いただくことや、上下分離等の事業構造の変更などを講じていくこと等が不可欠であり、こうした施策なくして収支を改善していくことは不可能である。
- これらを実現していくには、沿線住民の主体的かつ前向きな協力と関係自治体の強力なサポートが不可欠(沿線住民と関係自治体が「鉄道は自分たちや地域のために絶対に残さなければならない」との意識を持っていただくことが大前提)。

2013年度・事業計画の評価と今後の対応等(1/2)

- P2のとおり、特殊要因もあって対前年度+5万人となったが、第2次連携計画の目標である700万人台には大幅な未達であり、特殊要因を控除した実態ベースでは約50万人程度下回るなど、非常に厳しい状況である。
- 2013年度よりスタートした最重要施策「通勤ComeBack補助」による利用者数は、見込みよりも大幅に下振れている(目標20万人⇒1.8万人)。第2次連携計画では、今期以降も同施策による効果を大きく見込んでいる(22~27万人)ため、今期以降の事業計画にかなりのマイナスの影響が出てくることは必至である。
 - ⇔ 挽回策の目途が立たなければ、第2次計画は初年度で“実質破綻”。



このような状況の打開等を目指して、前回(3/27)の協議会において、当社から「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第7条に基づき、第2次連携計画の一部見直しなど、5つの内容を提案させていただいた(後日、当社から同内容の要望書を3市長宛てに提出)。

2013年度・事業計画の評価と今後の対応等(2/2)

- 前回協議会からすでに3か月が経過(※)していること、また、2014年度上半期中での見直しをお願いしていること等から、見直し提案の取扱や検討状況等について、本日の協議会にて中間報告していただきたい。

※ 法第7条(地域公共交通総合連携計画の作成等の提案)

▽公共交通事業者等は、連携計画の作成・変更を提案することができる。

▽提案を受けた市町村は、作成・変更の諾否および作成・変更しない場合にはその理由について、遅滞なく公表しなければならない。

- 本日の中間報告に基づく議論等を経て、次回の協議会(例年は10月開催)を9月に前倒しで開催していただきたい。そして、2014年度上半期中に見直しの成案を得て、下半期からは見直し内容に沿った施策・協議会運営等を推し進め、計画目標の達成に繋がるようにしていきたい。
- なお、2014年度予算に関しては、下半期からしかるべき見直し内容がスタートするという前提で承認する。

〈参考〉 栗生線の運行継続に向けた支援に関する基本協定書（一部抜粋）

（目的および目標）

第1条

1. 当社による経営改善と神戸市・三木市・小野市による利用促進を前提に、兵庫県・神戸市・三木市・小野市が協調して支援を実施する。
2. 栗生線の利用促進および収支の改善を通じて、2014年度末における当社・鉄道事業の黒字化を図る。