

平成28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25年度 (2013)	平成26年度 (2014)	平成27年度 (2015)	平成28年度 (4~6月)	平成28年度 (4月)	平成28年度 (5月)	平成28年度 (6月)	平成28年度 (7月)	平成28年度 (8月)	平成28年度 (9月)	平成28年度 (10月)	平成28年度 (11月)	平成28年度 (12月)	平成28年度 (1月)	平成28年度 (2月)	平成28年度 (3月)	
粟生線・定期外	1.0	-0.9	-1.0	8.1	-1.1	5.5	20.0										
全線・定期外	0.3	-2.2	1.6	0.9	-1.8	3.5	0.9										
粟生線・定期	0.8	-3.2	-1.8	-1.5	-1.7	-0.9	-2.1										
通勤	-0.3	-0.6	-1.0	-2.5	-3.2	-1.6	-2.8										
通学	2.1	-6.3	-2.9	-0.4	0.1	-0.1	-1.3										
全線・定期	1.2	-1.5	-0.1	-1.2	-1.6	-0.9	-1.0										
通勤	0.8	0.2	-0.7	-0.7	-1.2	-0.7	-0.3										
通学	2.0	-4.6	0.8	-1.8	-2.1	-1.3	-2.1										
粟生線・合計	0.8	-2.5	-1.6	1.6	-1.5	1.3	4.8										
全線・合計	0.9	-1.8	0.5	-0.4	-1.7	0.7	-0.4										
粟生線・輸送人員 (単位:万人/年)	672	656	646														

連携計画における目標	平成25年度	平成26年度	平成27年度
	700	700	700

↑↑↑

【対前年増減率に関する分析】

◆定期外は対前年度で大幅にプラスとなっているものの、神戸市の「神鉄シーパスワン(10日間フリーバス)」の販売枚数増加や三木市の「神戸電鉄福祉バス(8日間フリーバス)」再発売の影響によるものであり、これらは(実際には利用されていないとも)販売時点で見込まれる輸送人員を計上するため、実際の利用人数がこれ程増加した訳ではなく、実際には後日の利用がかなり含まれる(後月の対前年比を押し下げる要因となることに留意が必要である)。

◆上記企画乗車券を除いたベースでみれば、定期外・定期とも各月で対前年度を下回っており、今年度は厳しいスタートとなっている。また、定期を路線別でみた場合、対前年第1四半期比で、有馬線△2.2%・粟生線△1.5%に対し、三田線+0.9%・公園都市線+4.1%と、沿線ニュータウンの開発時期が早かった有馬線・粟生線の減少傾向に歯止めがかからない状況が継続している。

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25-28年度）

資料5-2

