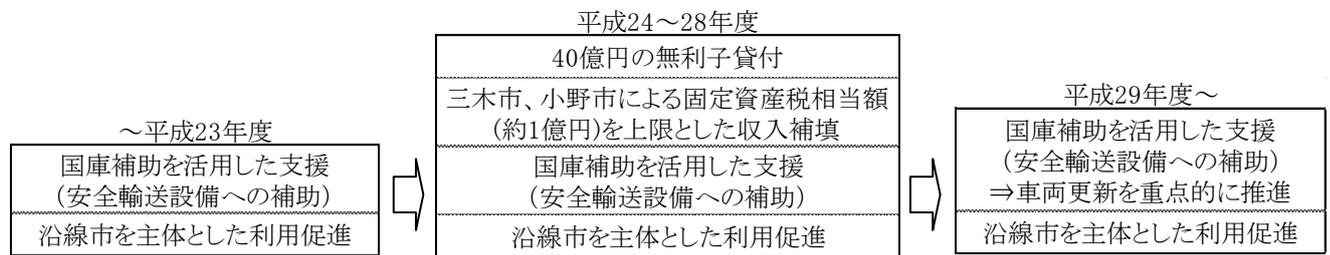


平成29年度以降の神戸電鉄への支援について

1 支援の考え方

- (1) 支援目標である鉄道事業全体の黒字化を5年連続で達成する見込みであることから、現行の特別な財政支援は終了する。
- (2) 平成29年度以降は、引き続き、安全運行の確保及び利用者数増加を目的として、①国庫補助を活用した支援、②沿線市を中心とした利用促進を行っていく。
国庫補助を活用した支援では、運行上の課題である老朽車両の更新を重点的に推進する。
- (3) 今後とも、粟生線の利用者数や収支について情報共有し、粟生線に係る諸課題について関係者間で継続的に協議していく。

(支援内容の推移)



2 H29年度の支援内容

(1) 国庫補助を活用した協調支援

国庫補助を活用した車両更新（2編成更新予定）^{*}等に対して、県及び沿線市が協調して支援する。（県：市＝1：1）

※ 新型車両の導入により、1編成(3両)当たりの動力費が年間約9百万円軽減される外、車両の維持修繕費の節減にもつながる見込み

(2) 沿線市を主体とした利用促進

「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」をもとに沿線市が利用促進に取り組む。

○神戸市

- ・ 神鉄シーパスワンの販売
- ・ 神戸複合産業団地の整備・企業誘致
- ・ 鈴蘭台駅前再開発事業（駅ビルの整備、駅へのアクセス改善）
- ・ 新開地演芸場の設立支援 ほか

○三木市

- ・ 神鉄福祉パスの交付
- ・ 車両更新に係る神鉄負担分への一部補助
- ・ 緑が丘のまちの再生
- ・ 新規就労者通勤定期運賃助成 ほか

○小野市

- ・ 駅周辺における区画整理事業の実施（垂井南土地区画整理事業）
- ・ 小野市内の駅と匠台工業団地を結ぶバスの運行
- ・ 新産業団地整備事業

【参考：県及び沿線市による協調支援額の推移】

県及び沿線市による協調支援額*の推移

(単位：百万円)

区 分	H24	H25	H26	H27 (H26補正含)	H28見込	H29予定 (H28補正含)
県	102.5	154.8	125.9	144.2	143.7	150
沿線市	151.1	154.8	152.1	144.2	143.7	150
合 計	253.6	309.6	278	288.4	287.4	300

※ 無利子貸付による利子負担軽減、国庫補助を活用した支援、収入補填の合計額
(無利子貸付分については、貸付時の神戸電鉄の調達金利を用いて支援額を算定)

※ 各市の独自施策による支援は含んでいない。