

3. 栗生線問題の本質

(1) 沿線人口拡大の裏で

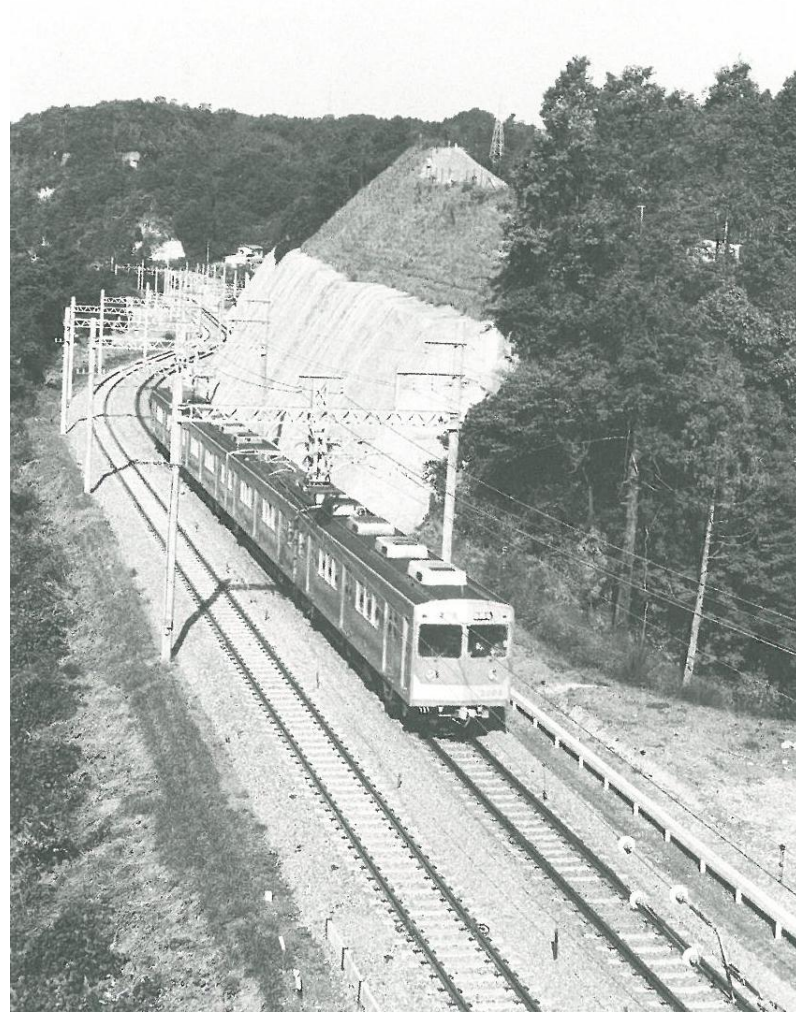


昭和40年頃の鈴蘭台駅の乗降風景

当時の神戸電鉄は、従業員1人当たりの収入の高さから、西の営団(東京メトロ)と称されるほど輸送人員が増加したが、一方で輸送力の増強が強く求められた。

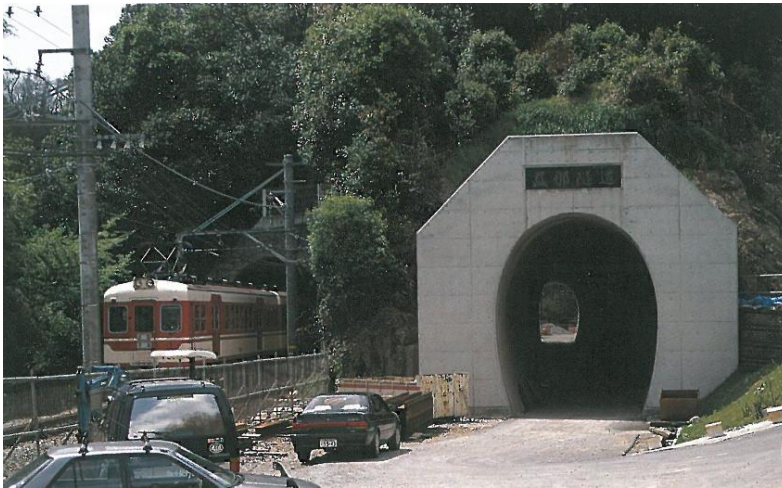
ニュータウン開発の際、デベロッパーは道路、上下水道、公共施設等の整備負担をするが、鉄道の輸送力増強は事業者まかせとなっている。

(1) 沿線人口拡大の裏で



神戸電鉄線は、もともと地理的条件の悪い山岳路線であったため、輸送力増強の際には、大規模な土木工事を行う必要があった。

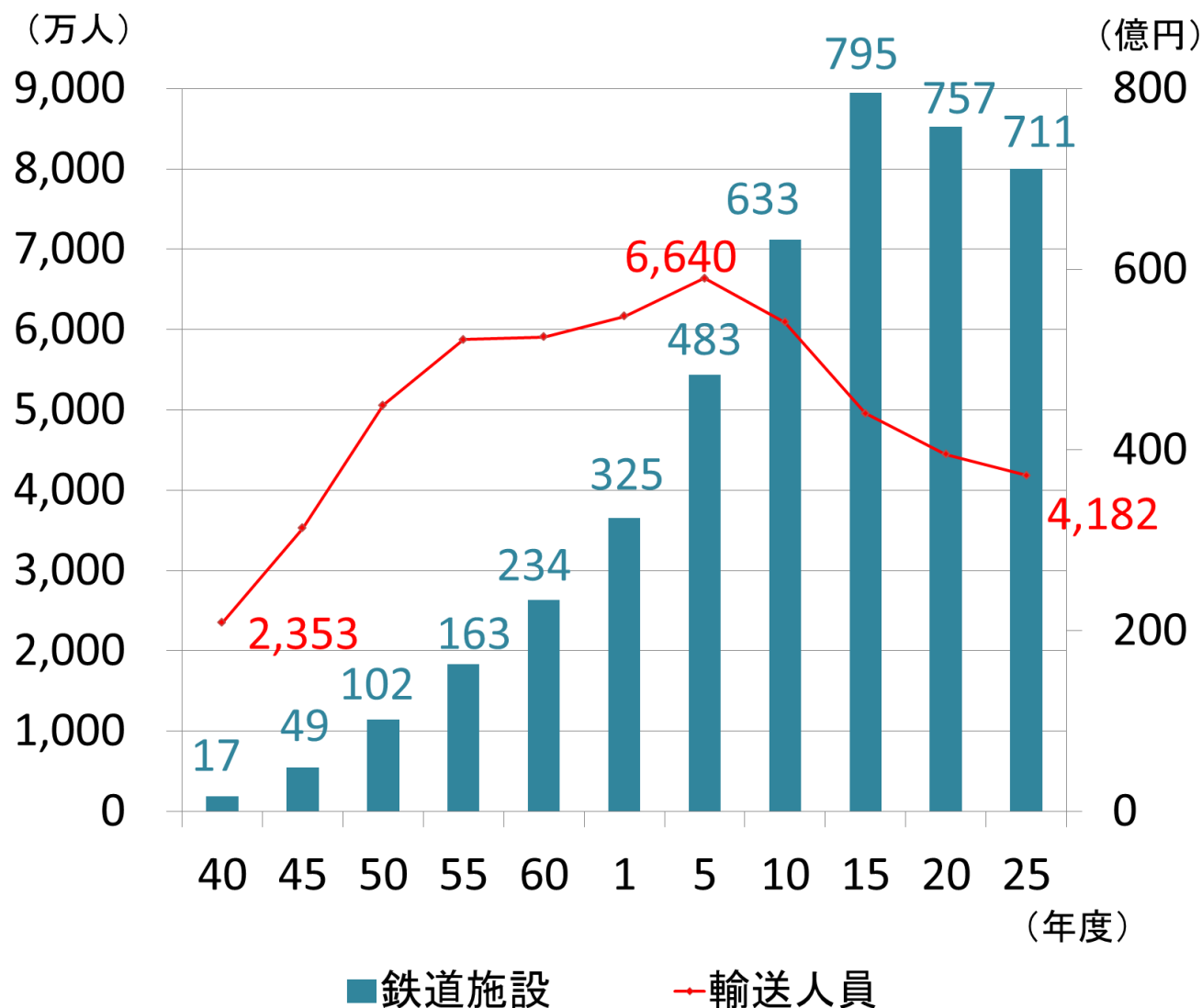
(1) 沿線人口拡大の裏で



これらの工事には**多大な資金(借入)**が必要で、後に神戸電鉄の経営を**圧迫**する要因となった。

(2) 経常赤字の正体

※グラフは全線



(2) 経常赤字の正体

輸送力増強工事は長期間かけて推し進めていく必要があったが、その途上の平成4・5年から輸送人員は減少に転じた。

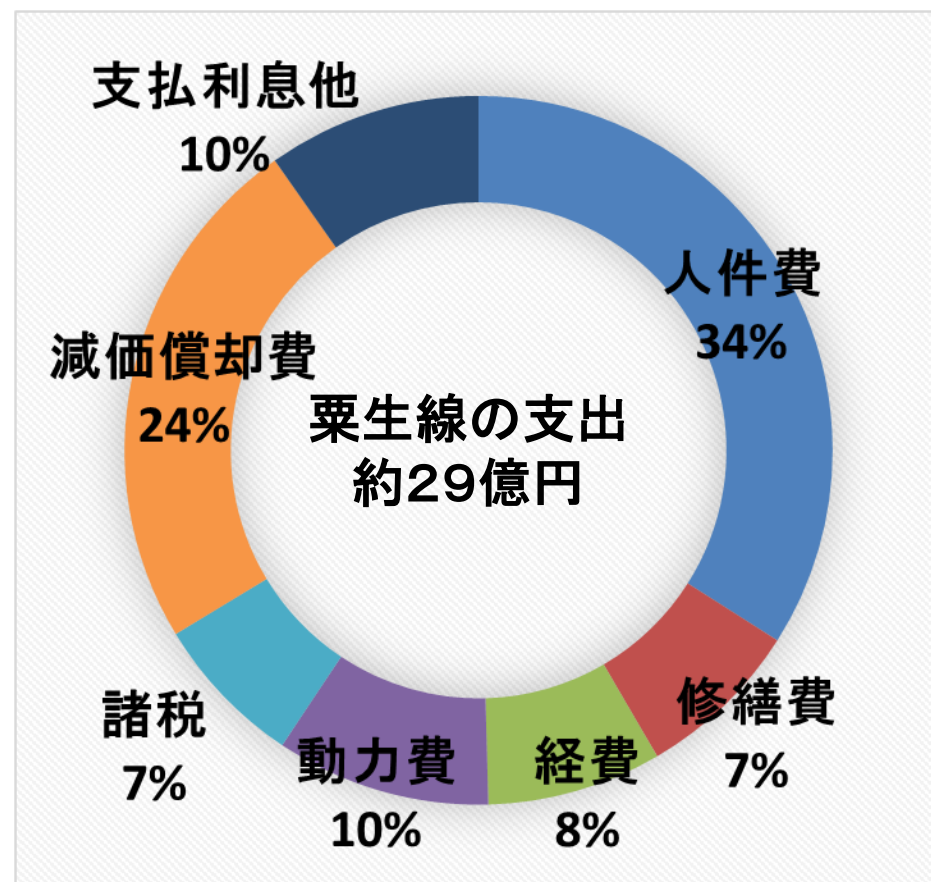
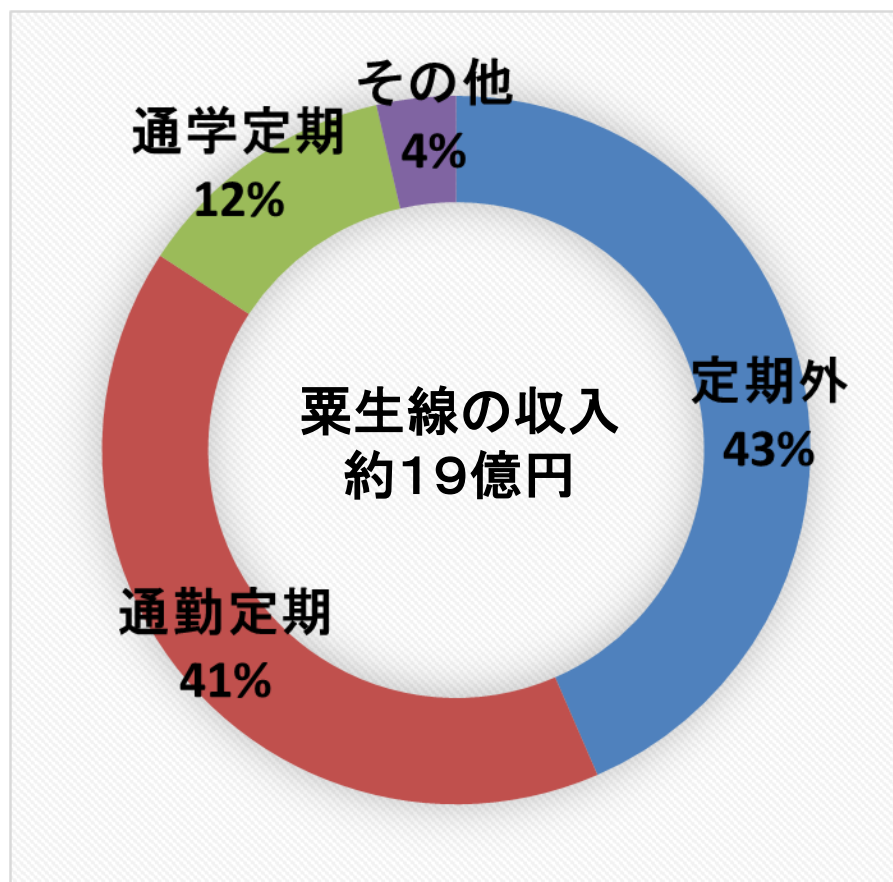
しかし、平成4年当時、沿線ではまだまだ住宅開発が計画されていたこと、車内の混雑も相当であったことなどから、工事をストップさせることはできなかった。

輸送力増強工事等は平成15年まで続いたが、この間、輸送人員(収入)は大きく減少、同工事に要した多大な資金は回収が進まず、借入金が増大化、経常収支も減価償却費や支払利息などの資産保有コストの負担が嵩み、赤字基調となった。

もし、沿線人口の拡大がもっと進展していたら・・・

栗生線・全線の経営状況は、大きく変わっていたはず・・・

(2) 経常赤字の正体



- ・資産の建設・保有に係るコスト(償却＋利息＋諸税)は41%と地下鉄並みに大きい。
- ・償却前利益(経常利益＋減価償却費・支払利息)でみると、収支はほぼ均衡

(3) 償却前利益ゼロの意味(資金面)

償却前利益 : 1年間の営業活動の結果、手元に残ったお金



企業の活動は、資金面では「営業活動」「投資活動」「財務活動」の3つに分けられるが、償却前利益がゼロということは、**鉄道のオペレーション自体はギリギリ成り立っているものの、**

営業活動において
投資活動において
財務活動において

借入金の利息が返せない
設備の更新投資ができない
借入金の返済ができない

ということ

だから、栗生線には資産の建設・保有に係るコストを軽減する支援が必要！

(4)神戸電鉄グループの財務状況

連結貸借対照表

平成26年3月31日現在

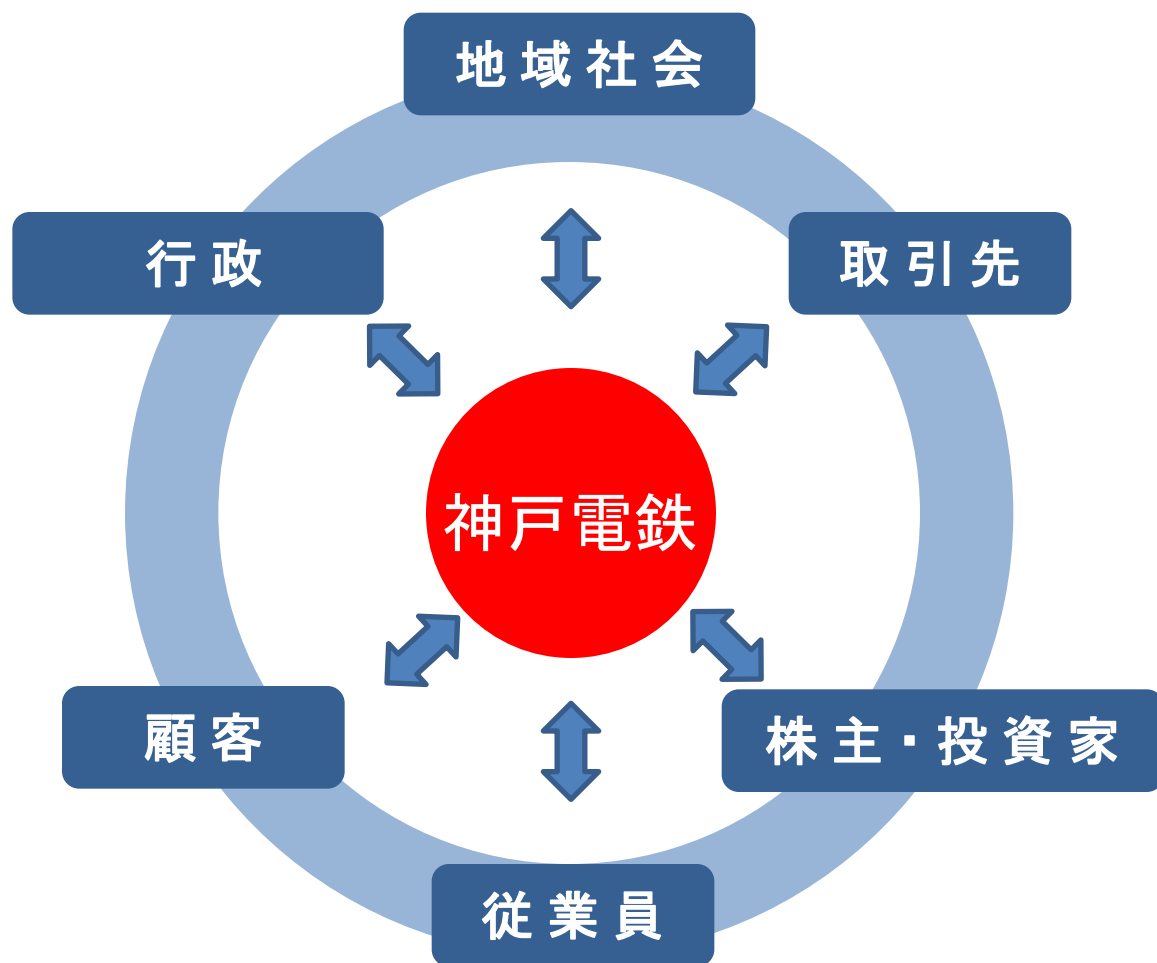
科 目	金 額	科 目	金 額
(資 産 の 部)	百万円	(負 債 の 部)	百万円
流動資産	5,197	流動負債	33,875
現金及び預金	1,275	買掛金	2,191
売掛金	1,062	短期借入金	28,765
短期貸付金	98	未払法人税等	91
販売土地及び建物	1,111	前受金	144
商品	99	賞与引当金	43
貯蔵品	459	その他	2,638
未成工事支出金	0	固定負債	51,868
その他	1,091	長期借入金	43,506
貸倒引当金	△1	繰延税金負債	52
固定資産	92,313	再評価に係る繰延税金負債	3,895
有形固定資産	89,249	退職給付に係る負債	1,807
建物及び構築物	47,405	負ののれん	3
機械装置及び運搬具	5,820	その他	2,603
土地	34,462	負債計	85,744
建設仮勘定	1,123	(純資産の部)	
その他	437	株主資本	10,852
無形固定資産	740	資本金	11,710
のれん	31	利益剰余金	△819
その他	709	自己株式	△38
投資その他の資産	2,323	その他の包括利益累計額	913
投資有価証券	1,017	その他有価証券評価差額金	218
長期貸付金	1,013	繰延ヘッジ損益	△84
繰延税金資産	62	土地再評価差額金	1,072
その他	256	退職給付に係る調整累計額	△292
貸倒引当金	△26	純資産計	11,766
資産合計	97,510	負債・純資産合計	97,510

借入金が722億円あり、欠損金を抱えている。

借入金／EBITDA倍率は16倍で、大手平均の約7倍に比べ、極めて悪い(収益力からみて、借入金が大きすぎる)。

(注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

(5) 神戸電鉄のおかれた状況



財務状況および粟生線の厳しい状況は、さまざまな
ステークホルダーに影響を及ぼしている

(5) 神戸電鉄のおかれた状況

財政も厳しく、一民間企業に過大な支援はできない！

粟生線がないと困る
(残念ながら、一部の声)

地域社会

業績が下がったら
融資を引き揚げ
ますよ！(銀行)

行政

取引先

運賃を安くして！
もっと早く！

いつになったら、
配当してくれるの！

神戸電鉄

顧客

株主・投資家

従業員

神鉄のサービスが
悪いのは粟生線
のせいでしょ！

もう、人員削減や給与
カットは限界！

粟生線沿線の声

上記以外の声