

箕面市地域公共交通計画に基づく  
路線バスネットワークの再編（案）について

令和4年9月



## 目 次

|  |    |
|--|----|
| 1. 路線バスのネットワークの再編に関する検討の経過と今後.....                         | 2  |
| 1.1. 路線バスのネットワークを再編する背景.....                               | 2  |
| 1.2. 路線バスの再編ルート案の検討について.....                               | 2  |
| 1.3. 路線バスの再編ルート案についてのパブリックコメント（1回目）の実施.....                | 2  |
| 1.4. 地域公共交通計画及び本資料の素案についてのパブリックコメント（2回目）の実施.....           | 3  |
| 1.5. 今後の取り組みについて.....                                      | 3  |
| 2. 路線バスのネットワークの再編に関する詳細.....                               | 4  |
| 2.1. 石橋線について.....  | 5  |
| 2.2. 豊中市内線について.....  | 6  |
| 2.3. 箕面森町線について.....  | 7  |
| 2.4. 如意谷線について【社会実験を実施する路線】.....                            | 8  |
| 2.5. 彩都線について.....  | 9  |
| 2.6. 北大阪ネオポリス線について.....                                    | 10 |
| 2.7. 栗生団地線、箕面山麓線【社会実験を実施する路線】、（仮）栗生・萱野線について..              | 11 |
| 2.8. 白島線について.....  | 15 |
| 2.9. 箕面中央線【一部で社会実験を実施する路線】、（仮）箕面小野原線【社会実験を実施する路線】について..... | 16 |
| 2.10. 小野原東線、（仮）箕面小野原線について【一部で社会実験を実施する路線】.....             | 18 |
| 3. 社会実験路線の見直し計画.....                                       | 19 |
| 3.1. 社会実験路線の評価・見直しの考え方.....                                | 19 |
| 3.2. 社会実験路線の見直し基準.....                                     | 20 |
| 3.3. 社会実験路線の評価・見直しの流れ.....                                 | 25 |

参考資料：社会実験路線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について



# 1. 路線バスのネットワークの再編に関する検討の経過と今後

## 1.1. 路線バスのネットワークを再編する背景

本市においては、令和5年度末（2023年度末）を開業目標として、北大阪急行電鉄（以下、北急という）の本市萱野地区への延伸工事を進めており、北急の本市域内への延伸は、大阪都心へのアクセスの利便性を向上するだけでなく、本市全域の活性化や本市内の交通体系が抜本的に変わることとなります。

これまで市域内に駅を有する鉄道が西部地域に設けられた阪急電鉄箕面線のみだった本市では、路線バス網が発達しており、市民の移動の多くを支えてきました。一方で、路線バス網の多くが、本市内と一大交通結節点である千里中央駅を南北に結ぶ路線であることから、南北方向の移動には便利であるものの、市内の東西移動が不便という課題がありました。市内の東西移動の不便さという課題を解決し、北急延伸の効果を市内全体へ波及させるためには、鉄道駅へのフィーダー型の輸送を担う路線バス網の再編が不可欠です。

## 1.2. 路線バスの再編ルート案の検討について

路線バスは、市民の移動の多くを支えている重要な移動手段であることから、北大阪急行線延伸後の路線バスの再編案を検討するにあたっては、市民やバス利用者のみなさまの意見や利用状況を再編案に反映するため、平成28年度（2016年度）に、路線バスの再編についての市民アンケート及び利用者アンケートを実施し、結果を集約するとともに、合わせて平成27年度（2015年度）に阪急バス株式会社が実施したOD調査結果についても分析を行いました。

これらの分析結果を基に、市と阪急バス株式会社は路線バスの再編案について、検討・協議を重ねるとともに、箕面市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という）に設置した市民や学識経験者、交通事業者、行政などで構成された路線バス網再編検討分科会（以下、分科会という）において路線バスの再編ルート案をとりまとめました。

## 1.3. 路線バスの再編ルート案についてのパブリックコメント（1回目）の実施

路線バスの再編ルート案について、令和3年4月～7月にはパブリックコメント（1回目）を実施するとともに市民説明会（1回目）を開催し、市民のみなさまからさまざまなご意見をいただきました。

### 【パブリックコメント（1回目）実施結果概要】

- ・期間：令和3年4月28日～令和3年7月21日
- ・提出された意見件数：241名（585件）

### 【市民説明会（1回目）実施結果概要】

- ・期間：令和3年7月5日～令和3年7月12日（全6回）
- ・延べ参加者数：86名

※当初、パブリックコメントは令和3年4月28日～令和3年5月31日の期間を、市民説明会は令和3年5月9日～令和3年5月14日の期間をそれぞれ予定していましたが、大阪府を対象区域とした新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出・延長された（大阪府を対象区域とした最終的な発出期間は令和3年4月25日～令和3年6月20日）ため、それぞれの期間を延期したうえで実施しました。

#### 1.4. 地域公共交通計画及び本資料の素案についてのパブリックコメント（２回目）の実施

パブリックコメント（１回目）の実施後、提出された意見を踏まえた再編ルート案の修正や市内各地点の運行頻度案、社会実験路線の評価・見直し手法などを分科会で検討し、令和４年４月～５月には、パブリックコメント（２回目）を実施するとともに市民説明会（２回目）を開催しました。

##### 【パブリックコメント実施結果概要】

- ・期間：令和４年４月２８日～令和４年５月３１日
- ・提出された意見件数：７１名（２０８件）

##### 【市民説明会実施結果概要】

- ・期間：令和４年５月８日～令和４年５月１３日（全６回）
- ・延べ参加者数：４３名

#### 1.5. 今後の取り組みについて

市民やバス利用者みなさまの意見を取り入れながら検討を進めてきた路線バスのネットワークの再編案について、箕面市地域公共交通計画（以下、計画という）の策定にあわせて、本資料のとおりとりまとめることとし、計画の基本理念に基づき、市内移動の回遊性を高め、人流を市内にとどめることで本市が持続的にぎわいと活力にあふれるまちとなることを目指します。

路線バスの再編については、本資料に基づき取り組みを進めることとし、一部、社会実験と位置づけられる路線については、本資料に定める内容により協議会で評価・見直しを行うこととします。なお、社会情勢の変容等により、予測されるバス需要やサービスの供給体制に変動があった場合は、協議会において適宜本資料の見直しを行うこととします。

路線バスは、阪急バス（株）の営業路線であることから、その再編についても基本的に阪急バス（株）が主体となって事業を行います。将来にわたって持続可能な公共交通網を構築できるよう、阪急バス（株）、箕面市及び関係者が協力しながらバスの利用促進を行うなど、取り組みを進めていきます。

## 2. 路線バスのネットワークの再編に関する詳細

路線バスのネットワークの再編について、主に箕面市内を運行し、北急延伸の影響を受けることが想定される以下の路線について記述します。

なお、各路線の運行ルート、バス停の位置、運行頻度などについては、あくまでも計画策定時点の想定であり、実際に運行を開始する北急延伸開業時点では再編内容が変更になる可能性があります。また、計画策定時点で北急延伸によるバス利用等の交通行動の転換の予測は行っているものの、再編後のバスの利用実態と予測が大きく乖離する可能性があります。そのため、以下に記載の再編内容で運行を開始したものの、利用の実態に合っていない場合は運行ルートや運行頻度なども含めて短期間で見直しが実施される可能性があります。

|   | 路線名       | 主な再編内容                               |
|---|-----------|--------------------------------------|
| ① | 石橋線       | ・概ね現行どおり                             |
| ② | 豊中市内線     | ・概ね現行どおり                             |
| ③ | 箕面森町線     | ・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着）                 |
| ④ | 如意谷線      | ・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着）                 |
| ⑤ | 彩都線       | ・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着）<br>・箕面駅行系統の新設   |
| ⑥ | 北大阪ネオポリス線 | ・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着など）<br>・箕面駅行系統の新設 |
| ⑦ | 粟生団地線     | ・運行ルートの一部変更                          |
|   | 箕面山麓線     | ・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅の経由など）              |
|   | （仮）粟生・萱野線 | ・路線の新設                               |
| ⑧ | 白島線       | ・彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面山麓線による代替運行（箕面萱野駅発着） |
| ⑨ | 箕面中央線     | ・昼間便を除き、箕面船場阪大前駅での折り返し運行             |
|   | （仮）箕面小野原線 | ・路線の新設                               |
| ⑩ | 小野原東線     | ・箕面船場阪大前駅経由千里中央行の新設                  |
|   | （仮）箕面小野原線 | ・路線の新設                               |

以下の各路線の運行間隔に記載の時間帯区分について、次のとおりです。

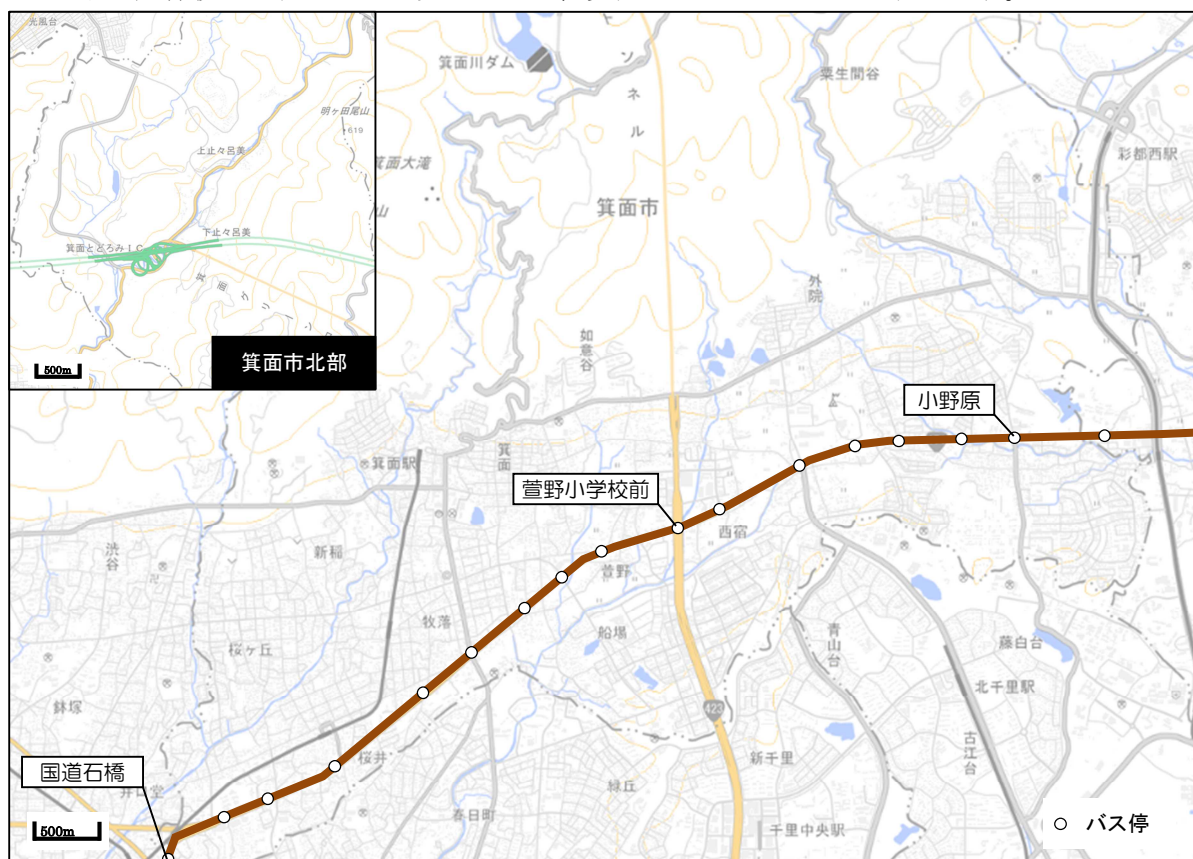
- ・朝ラッシュ時：概ね午前6時台～午前8時台
- ・昼間：概ね午前9時台～午後4時台
- ・タラッシュ時：概ね午後5時台～午後8時台

※概ね午後9時以降については、路線によって運行が続く時間帯にばらつきがあることなどから、夜間の時間帯の記載については省略しております。各路線の終発時間などの具体的なダイヤ設定については、本計画策定後に引き続き検討を進めます。

## 2.1. 石橋線について

石橋線は、主に国道171号を通り、石橋阪大前駅から茨木市駅までを結ぶ東西に長く伸びるバスルートで、箕面市内においては数少ない東西移動の機能を有する路線です。

北急延伸後も運行ルートに変更はなく、現行どおりのルートで運行します。



石橋線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(菅野小学校前) | 現行     |        | 再編後    |        |
|------------------|--------|--------|--------|--------|
|                  | 石橋方面行  | 茨木方面行  | 石橋方面行  | 茨木方面行  |
| 朝ラッシュ時           | 10～15分 | 10～15分 | 10～15分 | 10～15分 |
| 昼間               | 20分    | 20分    | 20分    | 20分    |
| タラッシュ時           | 15分    | 15分    | 15分    | 15分    |

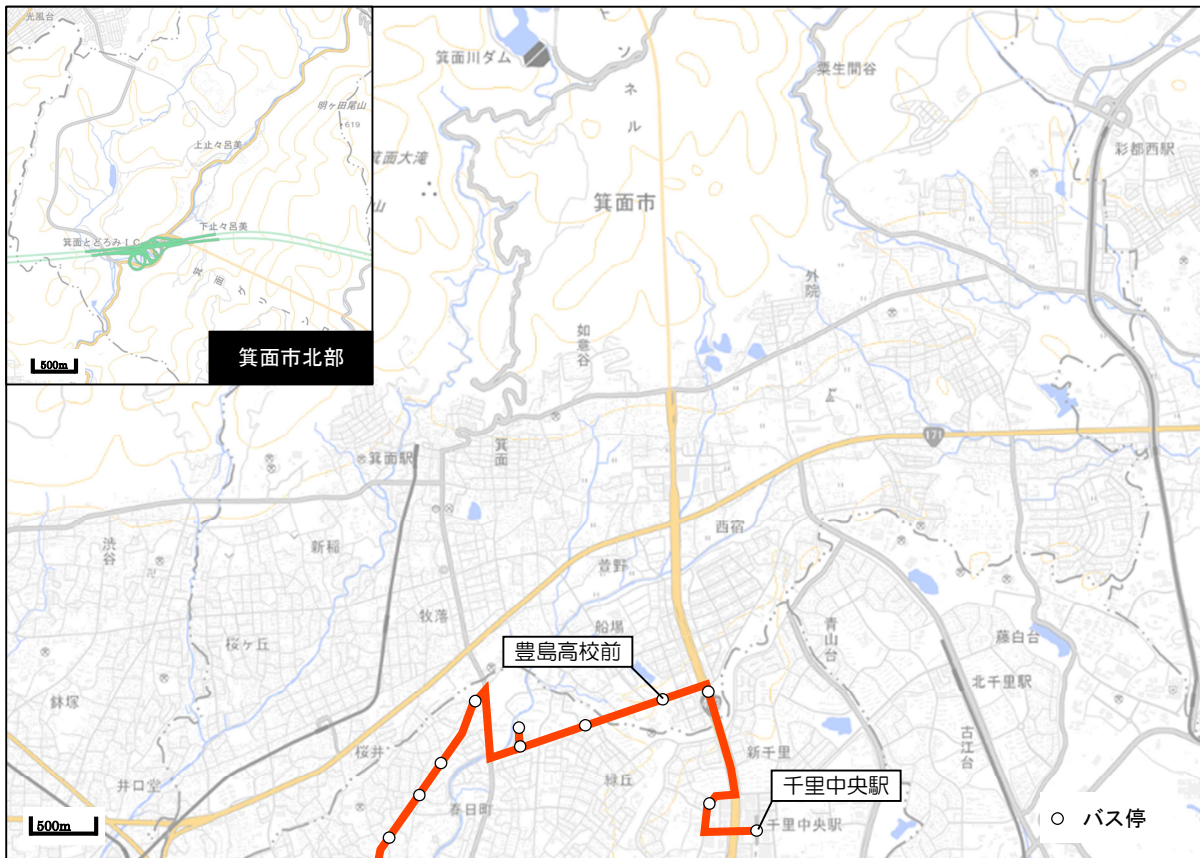
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。



## 2.2. 豊中市内線について

豊中市内線は、千里中央駅と豊中駅を結ぶ路線で、箕面市内では船場地域を運行する路線です。

北急延伸後も運行ルートに変更はなく、現行どおりのルートで運行します。



豊中市内線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

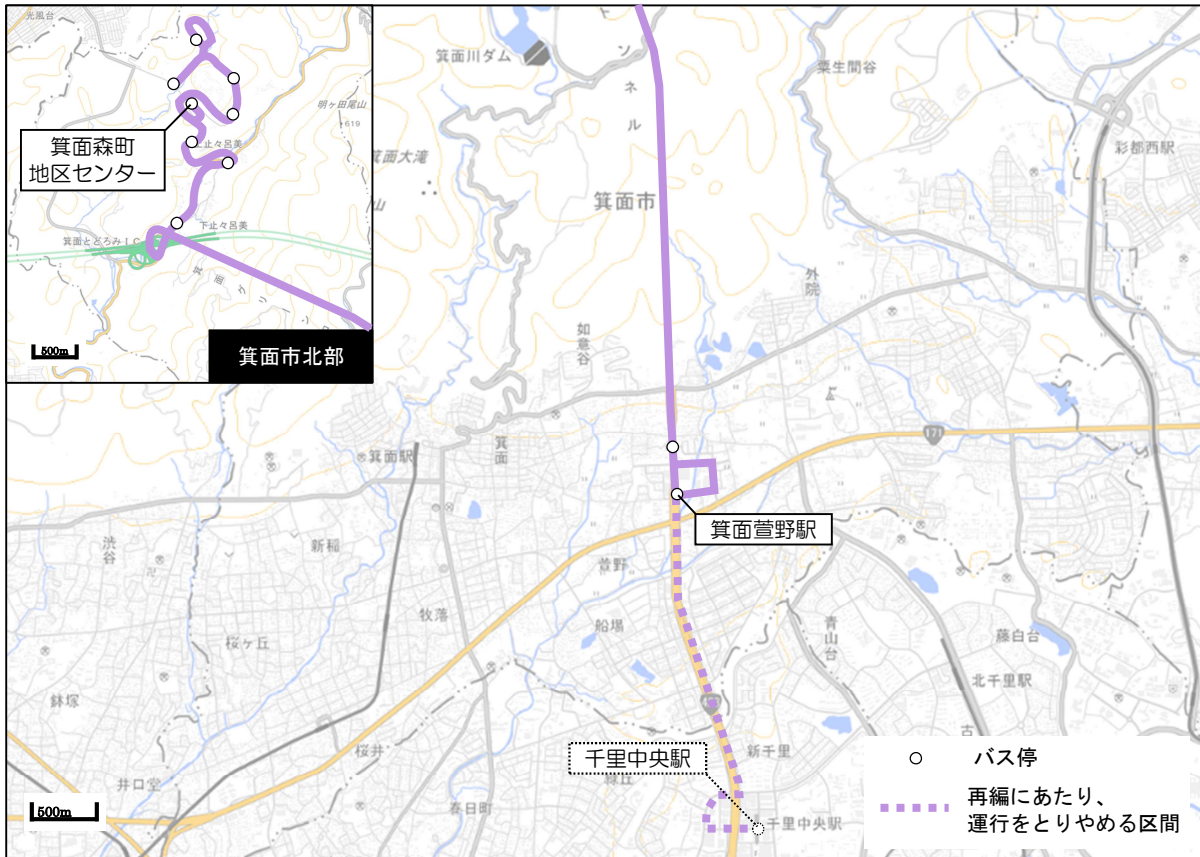
| 運行間隔<br>(豊島高校前) | 現行    |        | 再編後   |        |
|-----------------|-------|--------|-------|--------|
|                 | 千里中央行 | 豊中駅方面行 | 千里中央行 | 豊中駅方面行 |
| 朝ラッシュ時          | 5～10分 | 5～10分  | 5～10分 | 5～10分  |
| 昼間              | 10分   | 10分    | 10分   | 10分    |
| 夕ラッシュ時          | 5～10分 | 5～10分  | 5～10分 | 5～10分  |

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

### 2.3. 箕面森町線について

箕面森町線は、北部居住誘導区域と南部居住誘導区域を結ぶ公共交通軸として位置づけられるバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。



箕面森町線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(箕面森町地区センター) | 現行     |        | 再編後    |        |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|
|                      | 千里中央行  | 森町方面行  | 箕面萱野行  | 森町方面行  |
| 朝ラッシュ時               | 5～15分  | 15～20分 | 5～15分  | 15～20分 |
| 昼間                   | 20～35分 | 20～35分 | 20～35分 | 20～35分 |
| 夕ラッシュ時               | 10～15分 | 10～15分 | 10～15分 | 10～15分 |

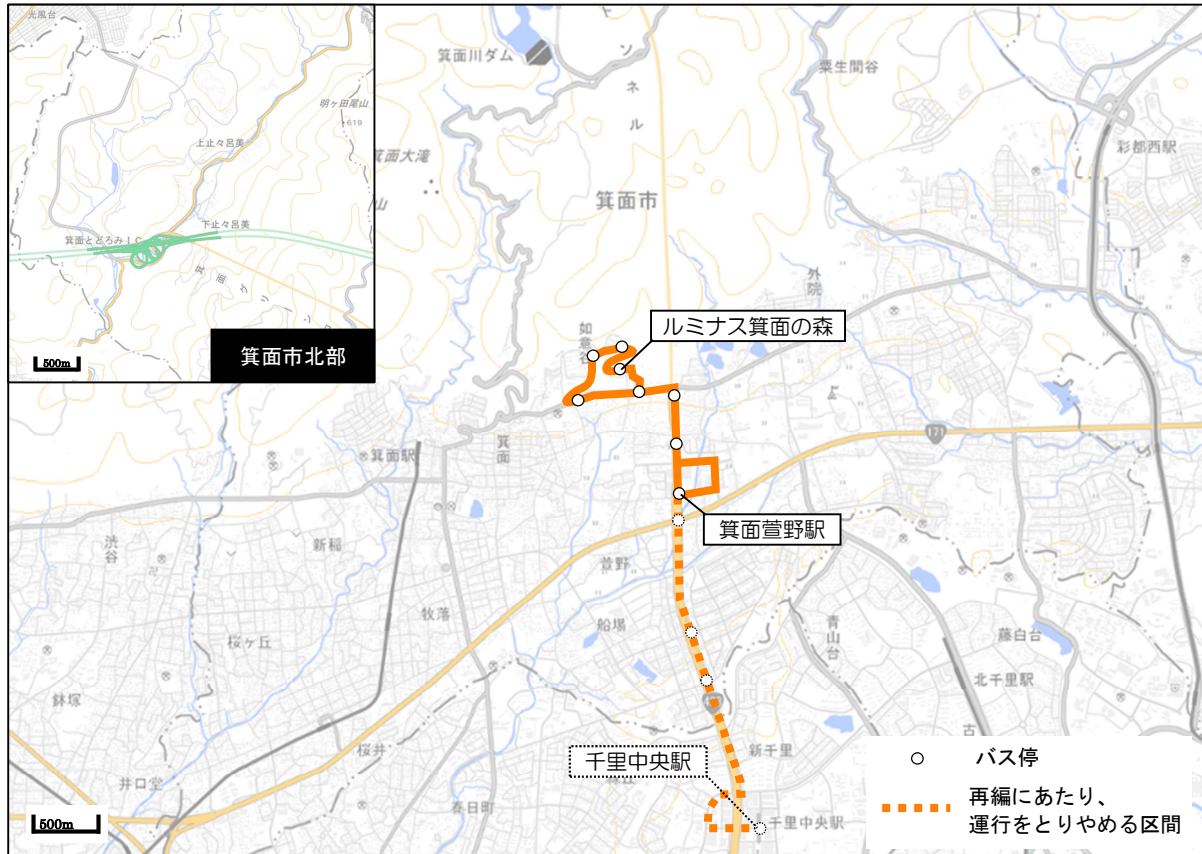
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 2.4. 如意谷線について【社会実験を実施する路線】

如意谷線は、山麓部に位置する如意谷地域と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートの再編として、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。

如意谷地域は、箕面萱野駅の整備により、地域全域が駅からの徒歩圏又は自転車圏に入ることとなる一方で、山麓部ゆえに傾斜が急な坂道が連続するという地理的特性があり、特に高齢者などにおいては徒歩や自転車への交通手段の転換が困難と考えられるなど、北急延伸後に見込まれるバス需要が不透明であることから、如意谷線は一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。



如意谷線については、地域全体が箕面萱野駅の徒歩圏又は自転車圏に入ることとなる一方で、山麓部ゆえに傾斜が急な坂道が連続するという地理的特性などから、引き続き一定のバス利用者が見込まれること、箕面萱野駅から千里中央駅までの運行をとりやめる区間の運行経費の削減も見込まれることなどから現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(ルミナス箕面の森) | 現行     |        | 再編後    |        |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|
|                    | 千里中央行  | 如意谷方面行 | 箕面萱野行  | 如意谷方面行 |
| 朝ラッシュ時             | 10～15分 | 15～20分 | 10～15分 | 15～20分 |
| 昼間                 | 30分    | 30分    | 30分    | 30分    |
| タラッシュ時             | 20～25分 | 20分    | 20～25分 | 20分    |

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

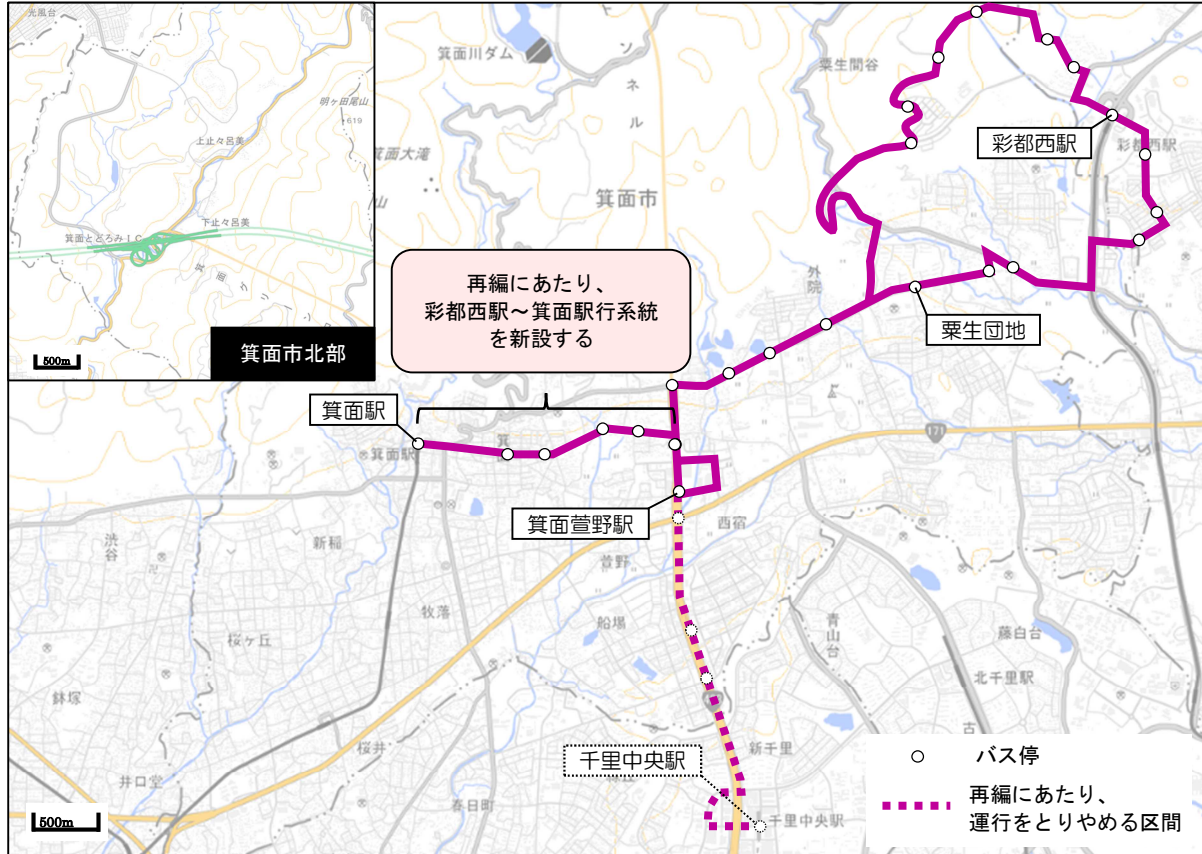


## 2.5. 彩都線について

彩都線は、東部の公共交通軸である大阪モノレール彩都線と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。

また、新たに彩都西駅から箕面駅行の系統を新設することで、本市の東西移動の利便性向上を図ります。



彩都線では、今後、沿線の定住人口及び就業人口のさらなる増加により、バス利用者の増加が見込まれるため、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(彩都西駅) | 現行     |        | 再編後              |                  |
|----------------|--------|--------|------------------|------------------|
|                | 千里中央行  | 彩都方面行  | 箕面萱野方面行          | 彩都方面行            |
| 朝ラッシュ時         | 10～15分 | 10～15分 | 10～15分           | 10～15分           |
| 昼間             | 30分    | 30分    | 20分<br>内、箕面行：60分 | 20分<br>内、箕面行：60分 |
| タラッシュ時         | 15～20分 | 15～20分 | 10～15分           | 10～15分           |

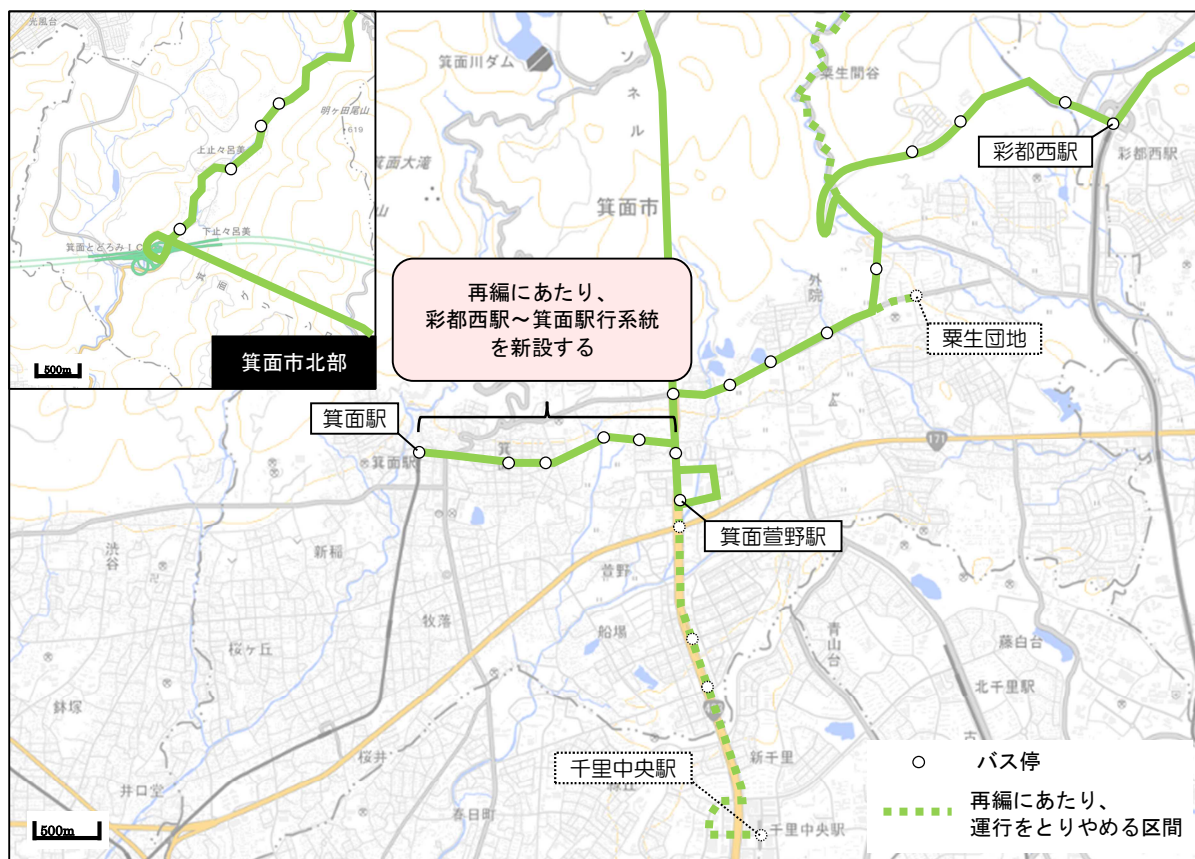
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 2.6. 北大阪ネオポリス線について

北大阪ネオポリス線は、東部の公共交通軸である大阪モノレール彩都線と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートであるとともに、北部地域や茨木市（山間部）、豊能町と本市を結ぶ広域的な路線であり、箕面市民だけでなく、近隣市町の住民が北急にアクセスするうえでも重要な路線です。

北急延伸後の運行ルートの再編として、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。

また、新たに彩都西駅から箕面駅行の系統を新設することで、本市の東西移動の利便性向上を図ります。



北大阪ネオポリス線（彩都西駅～箕面萱野駅の区間）では、今後、沿線の定住人口及び就業人口のさらなる増加により、バス利用者の増加が見込まれるため、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(彩都西駅) | 現行     |        | 再編後                    |                        |
|----------------|--------|--------|------------------------|------------------------|
|                | 千里中央行  | 彩都方面行  | 箕面萱野方面行                | 彩都方面行                  |
| 朝ラッシュ時         | 20～30分 | 20～30分 | 15～20分<br>内、箕面行：30～40分 | 15～20分<br>内、箕面行：30～40分 |
| 昼間             | 60分    | 60分    | 20～40分                 | 20～40分                 |
| タラッシュ時         | 30分    | 30分    | 20～30分<br>内、箕面行：30～40分 | 15～20分<br>内、箕面行：30～40分 |

※上表は、彩都西駅～千里中央駅（又は箕面萱野駅）の区間の運行頻度を記載しています。

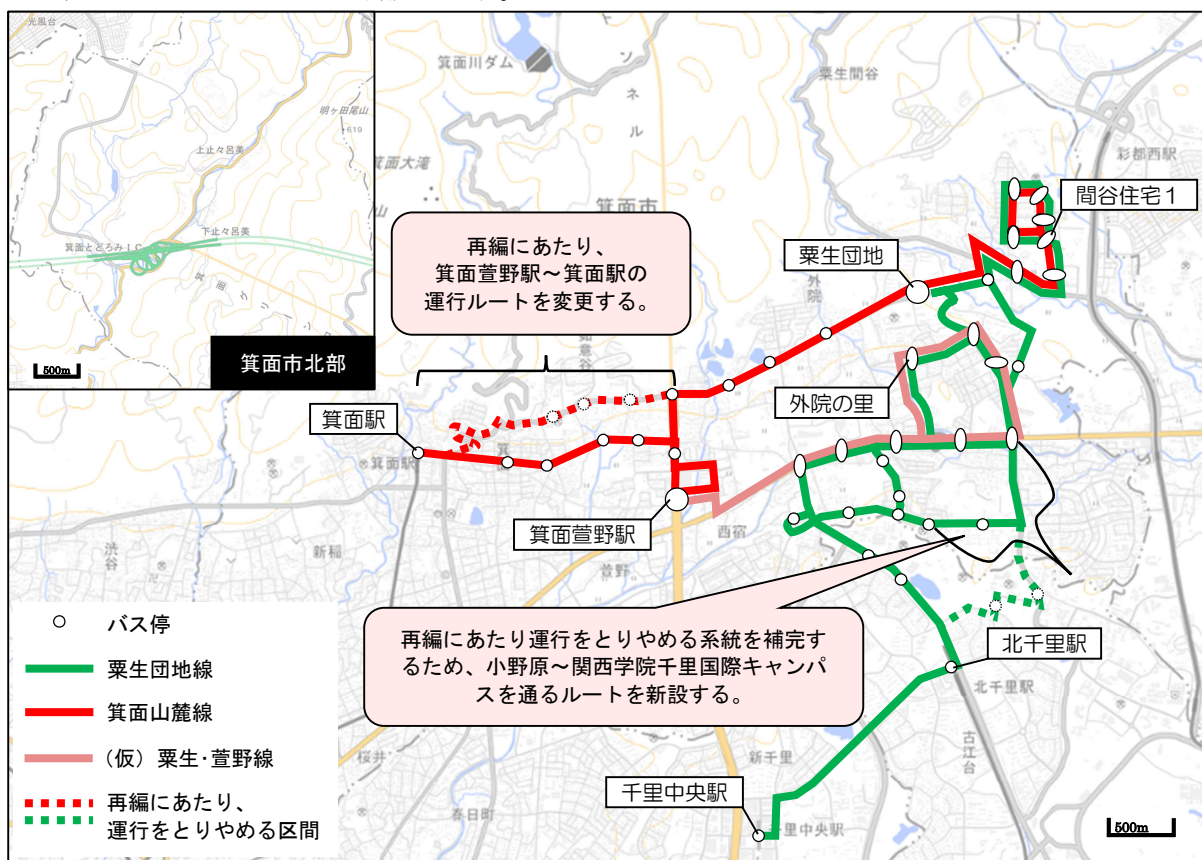
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 2.7. 粟生団地線、箕面山麓線【社会実験を実施する路線】、(仮) 粟生・萱野線について

東部地域のうち、粟生間谷東・西、粟生外院、粟生新家（以下「粟生地域」という）では、大阪都心へアクセスするための鉄道駅への重要な交通手段として路線バスが運行しており、北千里駅及び千里中央駅までを結ぶ粟生団地線に加え、箕面駅までを結ぶ箕面山麓線があります。北急延伸後、粟生地域においては、これまでの北千里駅や千里中央駅へのバス利用者の多くが箕面萱野駅へ転換する見込みです。

そこで、北急延伸後の運行ルートとして、箕面駅に至る箕面山麓線を社会実験路線として箕面萱野駅経由に再編することに加え、(仮) 粟生・萱野線を新設することで、粟生地域から箕面萱野駅へのアクセスを確保するとともに、バス利用者の多くが箕面萱野駅利用に転換する可能性の高い粟生団地線とあわせて、実験期間中の各鉄道駅への需要のバランスを含めた利用実態に応じて路線のあり方や存廃を検討します。

また、国立循環器病センターの移転後、利用者が減少している粟生団地線の関西学院千里国際キャンパス循環系統の見直しを行い、当該系統の代替として小野原から関西学院千里国際キャンパスを通るルートの新設します。





間谷住宅を運行するバスについては、箕面山麓線が従来の箕面駅へのアクセス機能に加え、北急駅へのアクセス機能も担うようになり、下表のとおり、北急駅へのアクセス、箕面駅へのアクセスともに現行以上の運行頻度の確保を目指します。

| 間谷住宅～北急駅への運行間隔 |         |         |      |         |
|----------------|---------|---------|------|---------|
|                | 現行      |         | 再編後  |         |
|                | 千里中央方面行 | 間谷住宅方面行 | 北急駅行 | 間谷住宅方面行 |
| 朝ラッシュ時         | 15～25分  | 20分     | 15分  | 15分     |
| 昼間             | 20～40分  | 20～40分  | 30分  | 30分     |
| タラッシュ時         | 15～25分  | 15～25分  | 15分  | 15分     |

| 間谷住宅～箕面駅への運行間隔 |         |         |      |         |
|----------------|---------|---------|------|---------|
|                | 現行      |         | 再編後  |         |
|                | 箕面駅行    | 間谷住宅方面行 | 箕面駅行 | 間谷住宅方面行 |
| 朝ラッシュ時         | 30～40分  | 60分     | 30分  | 30分     |
| 昼間             | 90～120分 | 120分    | 60分  | 60分     |
| タラッシュ時         | 90～120分 | 90分     | 30分  | 30分     |

※箕面山麓線は、一部便で箕面萱野駅での折り返し運行とすることを想定しています。

※北急の駅（千里中央駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

粟生団地を運行するバスについては、北大阪ネオポリス線の粟生団地経由をとりやめる一方で、箕面山麓線が従来の箕面駅へのアクセス機能に加え、北急駅へのアクセス機能も担うようになり、これまでの阪急箕面線への利用者だけでなく、北急線への利用者も合わせて見込まれるなど運行が効率化されることで、粟生団地から北急駅へアクセスする運行頻度は現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

また、粟生団地から箕面駅へのアクセスについては、上記の理由から、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

| 粟生団地～北急駅への運行間隔 |         |         |        |         |
|----------------|---------|---------|--------|---------|
|                | 現行      |         | 再編後    |         |
|                | 千里中央方面行 | 粟生団地方面行 | 北急駅行   | 粟生団地方面行 |
| 朝ラッシュ時         | 5～15分   | 15～20分  | 5～15分  | 15～20分  |
| 昼間             | 10～20分  | 10～20分  | 10～20分 | 10～20分  |
| タラッシュ時         | 15～20分  | 10～15分  | 15～20分 | 10～15分  |

| 粟生団地～箕面駅への運行間隔 |        |         |      |         |
|----------------|--------|---------|------|---------|
|                | 現行     |         | 再編後  |         |
|                | 箕面駅行   | 粟生団地方面行 | 箕面駅行 | 粟生団地方面行 |
| 朝ラッシュ時         | 30～40分 | 30～40分  | 30分  | 30分     |
| 昼間             | 60分    | 60分     | 60分  | 60分     |
| タラッシュ時         | 30～60分 | 30～60分  | 30分  | 30分     |

※箕面山麓線は、一部便で箕面萱野駅での折り返し運行とすることを想定しています。

※北急の駅（千里中央駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。



外院の里を運行するバスについては、栗生団地線に加えて、(仮) 栗生・萱野線を新設することで、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(外院の里) | 現行      |         | 再編後    |         |
|----------------|---------|---------|--------|---------|
|                | 千里中央方面行 | 外院の里方面行 | 北急駅行   | 外院の里方面行 |
| 朝ラッシュ時         | 15～30分  | 30～45分  | 10～20分 | 20～30分  |
| 昼間             | 60分     | 60分     | 30分    | 30分     |
| タラッシュ時         | 60分     | 60分     | 20～30分 | 20～30分  |

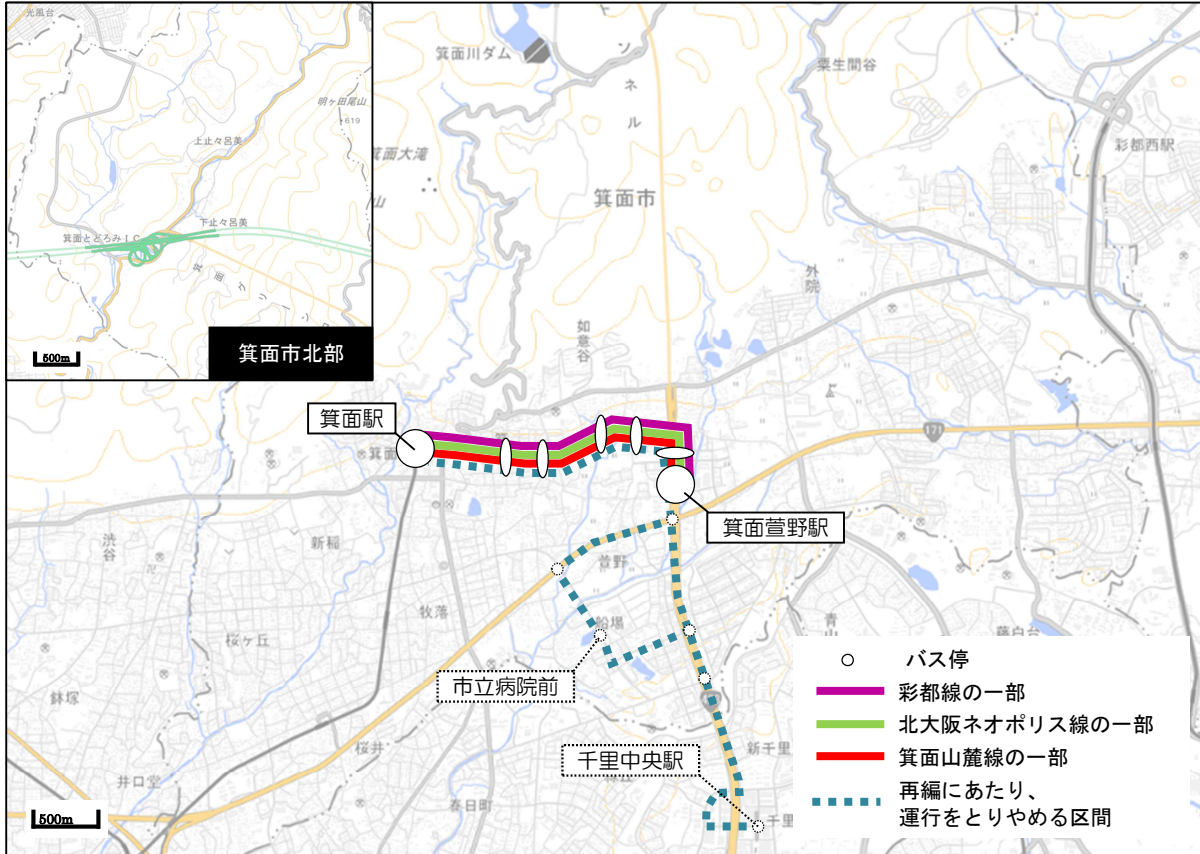
※北急の駅(千里中央駅、箕面萱野駅)へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 2.8. 白島線について

白島線は、西部の公共交通軸である阪急箕面線と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、既存の千里中央行き白島線としての運行を見直し、箕面駅から箕面萱野駅の区間は、既述の彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面山麓線の運行で代替することで、運行の効率化及び本市の東西移動の利便性向上を図ります。



箕面駅から箕面萱野駅を運行するルートについては、沿線全体が箕面萱野駅の徒歩圏又は自転車圏に入ることとなり、バス利用者の大幅な減少が見込まれるため、下表のとおり、運行頻度も減少することを想定しています。当該区間のバス利用者は現在の30%程度まで減少する想定ですが、彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面山麓線の箕面駅への接続により東西移動が確保され、東部地域から箕面駅方面へのバス利用者が新たに見込まれるため、現行の60%程度の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(箕面駅) | 現行     |        | 再編後     |        |
|---------------|--------|--------|---------|--------|
|               | 千里中央行  | 箕面駅行   | 箕面萱野方面行 | 箕面駅行   |
| 朝ラッシュ時        | 5～10分  | 5～10分  | 15～20分  | 15～20分 |
| 昼間            | 15分    | 15～20分 | 30分     | 30分    |
| タラッシュ時        | 10～20分 | 10～15分 | 15～20分  | 15～20分 |

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 2.9. 箕面中央線【一部で社会実験を実施する路線】、(仮)箕面小野原線【社会実験を実施する路線】について

箕面中央線は、西部地域と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。沿線には、市役所や生涯学習施設、警察署などの公共施設に加えて、地域医療の拠点である箕面市立病院も立地しており、市内でも比較的人口の多い西部地域から北急を利用した大阪都心へのアクセスを担うだけでなく、地域住民の生活にも欠かせない路線です。

北急延伸後の運行ルートとして、朝夕のラッシュ時は箕面船場阪大前駅での折り返し運行とするとともに、これまで「箕面市役所～新稲～呉羽の里～箕面市役所」で循環していた系統を「箕面市役所～新稲～呉羽の里」で往復する系統に再編します。また、箕面萱野駅や小野原地域へもアクセスが可能な(仮)箕面小野原線の新設により、東西移動の利便性向上を図ります。

なお、箕面萱野駅へのバス需要と箕面船場阪大前駅へのバス需要のバランスが不透明であることから、箕面中央線(新稲系統)および(仮)箕面小野原線は、一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。



箕面市役所前を運行する箕面中央線については、運行ルートの一部が箕面船場阪大前駅からの徒歩圏又は自転車圏に入ることとなり、バス利用者の減少が見込まれるため、運行頻度も減少することを想定していますが、社会実験路線として（仮）箕面小野原線を新設することにより、北急駅へのアクセス手段の確保を目指します。なお、箕面中央線及び（仮）箕面小野原線の利用者の合計は、現在の箕面中央線の利用者数に対し60%程度まで減少する想定に対し、北急駅へアクセスする運行頻度は、現行の80%程度の確保を目指します。

| 箕面市役所前～北急駅への運行間隔 |        |        |        |        |
|------------------|--------|--------|--------|--------|
|                  | 現行     |        | 再編後    |        |
|                  | 千里中央行  | 市役所方面行 | 北急駅行   | 市役所方面行 |
| 朝ラッシュ時           | 10～20分 | 20分    | 15～30分 | 15～30分 |
| 昼間               | 20分    | 20分    | 30分    | 30分    |
| タラッシュ時           | 20～30分 | 20～30分 | 20～30分 | 20～30分 |

※北急の駅（千里中央駅、箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

市立病院前を運行するバスについては、箕面中央線の運行頻度の減少に加えて、既述の白島線の見直しにより市立病院経由系統の運行をとりやめるため、下表のとおり、運行頻度の減少を想定しています。

ただし、市立病院へのアクセスは、施設の特徴から市民生活に欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で具体的に検討を進めることとします。

| 市立病院前～箕面船場阪大前駅への運行間隔 |        |         |      |         |
|----------------------|--------|---------|------|---------|
|                      | 現行     |         | 再編後  |         |
|                      | 千里中央行  | 市立病院方面行 | 北急駅行 | 市立病院方面行 |
| 朝ラッシュ時               | 10～15分 | 10～20分  | 30分  | 30分     |
| 昼間                   | 15～20分 | 15～20分  | 60分  | 60分     |
| タラッシュ時               | 15～30分 | 10～20分  | 40分  | 40分     |

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

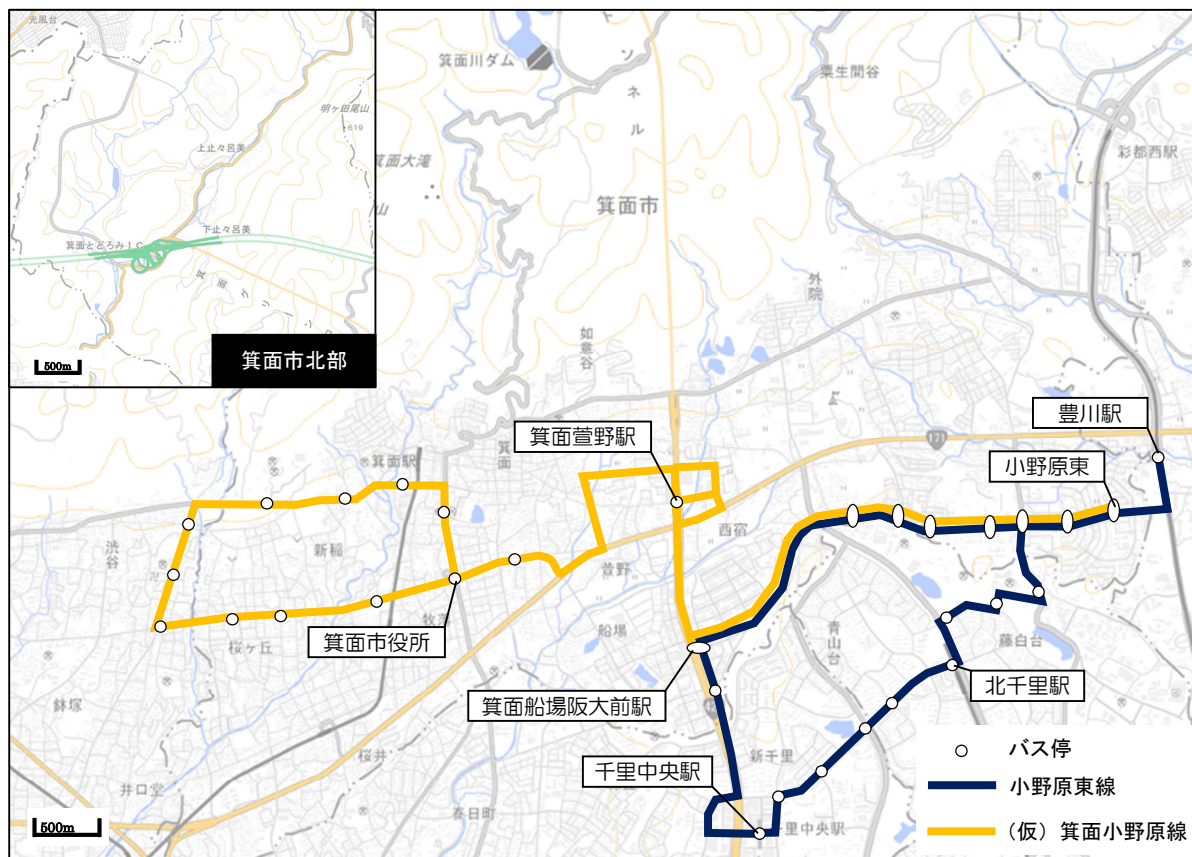


## 2.10. 小野原東線、(仮) 箕面小野原線について【一部で社会実験を実施する路線】

小野原東線は、小野原地域から、北千里駅及び千里中央駅を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、より早く北急の駅へアクセスができるよう箕面船場阪大前駅経由千里中央行系統を新設するとともに、箕面萱野駅や西部地域へもアクセスが可能な(仮)箕面小野原線を新設し、東西移動の利便性向上を図ります。

なお、小野原東線の箕面船場阪大前駅経由千里中央行の系統と、(仮) 箕面小野原線は、箕面萱野駅へのバス需要と箕面船場阪大前駅へのバス需要のバランスが不透明であることから、一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。



小野原東線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれることに加え、(仮) 箕面小野原線を新設することで、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

| 運行間隔<br>(小野原東) | 現行      |        | 再編後    |        |
|----------------|---------|--------|--------|--------|
|                | 千里中央方面行 | 小野原方面行 | 北急駅行   | 小野原方面行 |
| 朝ラッシュ時         | 5～10分   | 10分    | 5～10分  | 10分    |
| 昼間             | 20分     | 20分    | 15～20分 | 15～20分 |
| タラッシュ時         | 10～15分  | 10～15分 | 10～15分 | 10～15分 |

※北急の駅(千里中央駅、箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅)へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

### 3. 社会実験路線の見直し計画

---

#### 3.1. 社会実験路線の評価・見直しの考え方

社会実験路線については、運行事業者である阪急バスから利用実態のデータ提供を受けた上で、バスの利用実態が評価基準を達成しているかどうかの評価を実施します。

社会実験を行う路線では、阪急バス（株）の営業路線として成立するかどうかを評価する必要がある一方で、利用者にとっても分かりやすい評価基準とする必要があるため、評価基準は、「(収支率に基づく) 1便あたりの利用者数」を単位とし、社会実験路線を本格運行へ移行する基準を【収支率100%】と設定します。(実際の評価基準は、「1便あたりの利用者数」に換算して設定します(以下、同じ。))社会実験が好調である場合に、サービスレベルの向上を検討する基準として【収支率200%】を設定します。

反対に、社会実験期間の途中(第1四半期経過時点)で、その後実験を継続しても利用の定着が見込めないと考えられるような場合は、社会実験路線の収支改善を実施する必要があるため、運行頻度の減便を検討する基準として【収支率80%】を設定します。また、社会実験開始後、利用者が極端に少ない場合、阪急バス(株)の損失が拡大する恐れがあることから、早急に路線の見直しを検討する基準として【収支率60%】を設定します。

なお、次ページ以降に記載の評価基準は計画策定時点の運行経費実績や想定運行距離などに基づき設定するものであるため、社会実験の実施直前には直近の運行経費実績や認可ベースでの運行距離などに基づく目安に修正を行った上で社会実験を実施します。

各路線の具体的な評価基準や評価・見直しの流れについては次ページ以降に記載します。

### 3.2. 社会実験路線の見直し基準

#### (1) 如意谷線の評価基準

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                    | 評価・見直しの内容                   |
|-------------------|---|-----------------------------|
| 本格運行へ移行           | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 8 人/便以上</b><br><b>(収支率 100%以上)</b>  | 本格運行へ移行する。                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 17 人/便以上</b><br><b>(収支率 200%以上)</b> | 本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。 |

ただし、第1四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

|                  | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                    | 評価・見直しの内容  |
|------------------|---|--|
| 早急に路線の<br>見直しを検討 | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 5 人/便未満</b><br><b>(収支率 60%未満)</b>   | 代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。                                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討   | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 5~7 人/便</b><br><b>(収支率 60~80%)</b>  | 運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。  |
| 参考               | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 7~8 人/便</b><br><b>(収支率 80~100%)</b> | 社会実験を継続する。<br>※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。 |

※如意谷線では、箕面萱野駅～如意谷地域～箕面萱野駅の路線1周の想定運行距離の1/2を1便として、基準となる利用者数を算出しています。

(2) 箕面山麓線の評価基準

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                    | 評価・見直しの内容                   |
|-------------------|---|-----------------------------|
| 本格運行へ移行           | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 31 人/便以上</b><br><b>(収支率 100%以上)</b> | 本格運行へ移行する。                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 61 人/便以上</b><br><b>(収支率 200%以上)</b> | 本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。 |

ただし、第1四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

|                  | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                      | 評価・見直しの内容  |
|------------------|---|--|
| 早急に路線の<br>見直しを検討 | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 19 人/便未満</b><br><b>(収支率 60%未満)</b>    | 代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。                                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討   | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 19~25 人/便</b><br><b>(収支率 60~80%)</b>  | 運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。  |
| 参考               | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 25~31 人/便</b><br><b>(収支率 80~100%)</b> | 社会実験を継続する。<br>※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。 |

※箕面山麓線では、間谷住宅内の北端～箕面駅の想定運行距離を1便として基準となる利用者数を算出しています。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する彩都線、北大阪ネオポリス線、粟生団地線、(仮) 粟生・萱野線を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性があります。



(3) 小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）の評価基準

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                    | 評価・見直しの内容                   |
|-------------------|---|-----------------------------|
| 本格運行へ移行           | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 22 人/便以上</b><br><b>(収支率 100%以上)</b> | 本格運行へ移行する。                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 43 人/便以上</b><br><b>(収支率 200%以上)</b> | 本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。 |

ただし、第1四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

|                  | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                      | 評価・見直しの内容  |
|------------------|---|--|
| 早急に路線の<br>見直しを検討 | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 13 人/便未満</b><br><b>(収支率 60%未満)</b>    | 代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。                                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討   | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 13~17 人/便</b><br><b>(収支率 60~80%)</b>  | 運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。  |
| 参考               | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 17~22 人/便</b><br><b>(収支率 80~100%)</b> | 社会実験を継続する。<br>※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。 |

※小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）では、小野原東～（箕面船場阪大前駅）～千里中央の想定運行距離を1便として基準となる利用者数を算出しています。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する（仮）箕面小野原線、粟生団地線、小野原東線（北千里経由千里中央行）を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性があります。

(4) (仮) 箕面小野原線の評価基準

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                    | 評価・見直しの内容                   |
|-------------------|---|-----------------------------|
| 本格運行へ移行           | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 41 人/便以上</b><br><b>(収支率 100%以上)</b> | 本格運行へ移行する。                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 81 人/便以上</b><br><b>(収支率 200%以上)</b> | 本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。 |

ただし、第1四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

|                  | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                      | 評価・見直しの内容  |
|------------------|---|--|
| 早急に路線の<br>見直しを検討 | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 25 人/便未満</b><br><b>(収支率 60%未満)</b>    | 代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。                                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討   | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 25～33 人/便</b><br><b>(収支率 60～80%)</b>  | 運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。  |
| 参考               | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 33～41 人/便</b><br><b>(収支率 80～100%)</b> | 社会実験を継続する。<br>※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。 |

※(仮) 箕面小野原線では、小野原東～(箕面船場阪大前駅・箕面萱野駅)～新稲の想定運行距離を1便として基準となる利用者数を算出しています。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する箕面中央線、小野原東線(箕面船場阪大前経由千里中央行)を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性があります。

(5) 箕面中央線（新稲系統）の評価基準

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                    | 評価・見直しの内容                   |
|-------------------|---|-----------------------------|
| 本格運行へ移行           | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 30 人/便以上</b><br><b>(収支率 100%以上)</b> | 本格運行へ移行する。                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | 社会実験期間を通じて…<br><b>約 60 人/便以上</b><br><b>(収支率 200%以上)</b> | 本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。 |

ただし、第1四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

|                  | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                      | 評価・見直しの内容  |
|------------------|---|--|
| 早急に路線の<br>見直しを検討 | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 18 人/便未満</b><br><b>(収支率 60%未満)</b>    | 代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。                                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討   | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 18~24 人/便</b><br><b>(収支率 60~80%)</b>  | 運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。  |
| 参考               | 第1四半期経過時点で…<br><b>約 24~30 人/便</b><br><b>(収支率 80~100%)</b> | 社会実験を継続する。<br>※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。 |

※箕面中央線（新稲系統）では、呉羽の里～（新稲）～千里中央の想定運行距離を1便として基準となる利用者数を算出しています。

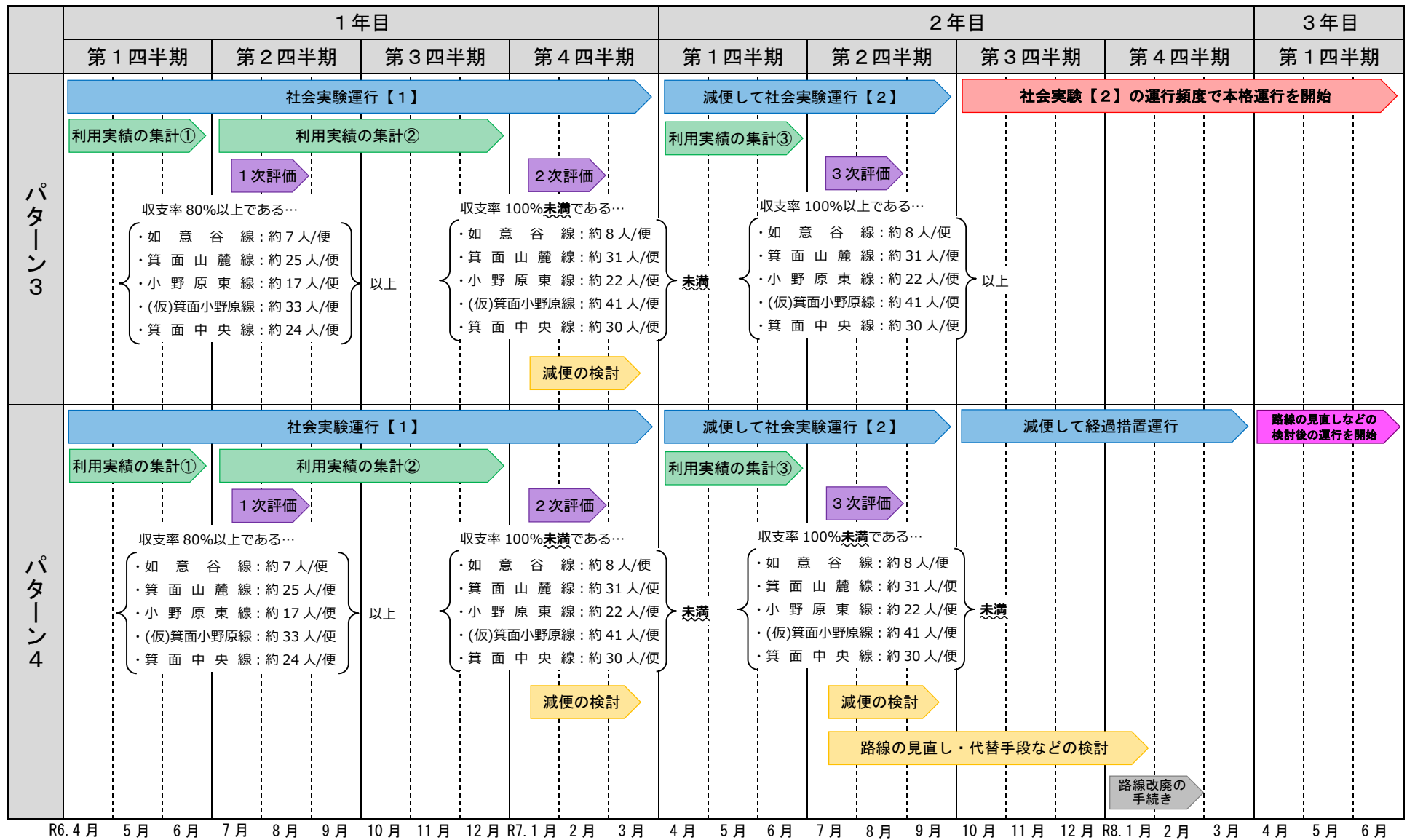
※原則として上記基準に基づき評価を行うが、運行エリアが重複する箕面中央線、(仮)箕面小野原線を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性がある。

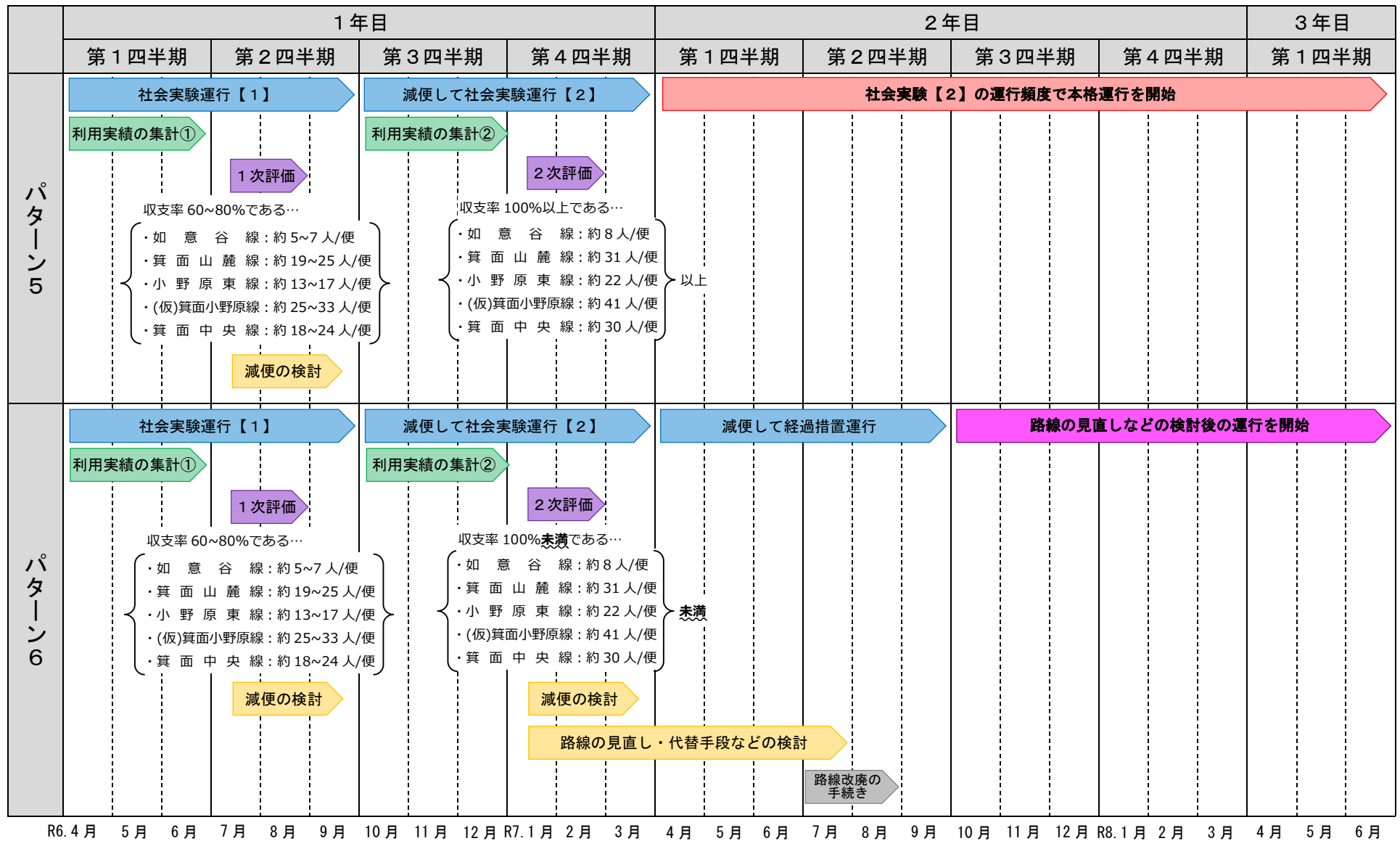
### 3.3. 社会実験路線の評価・見直しの流れ

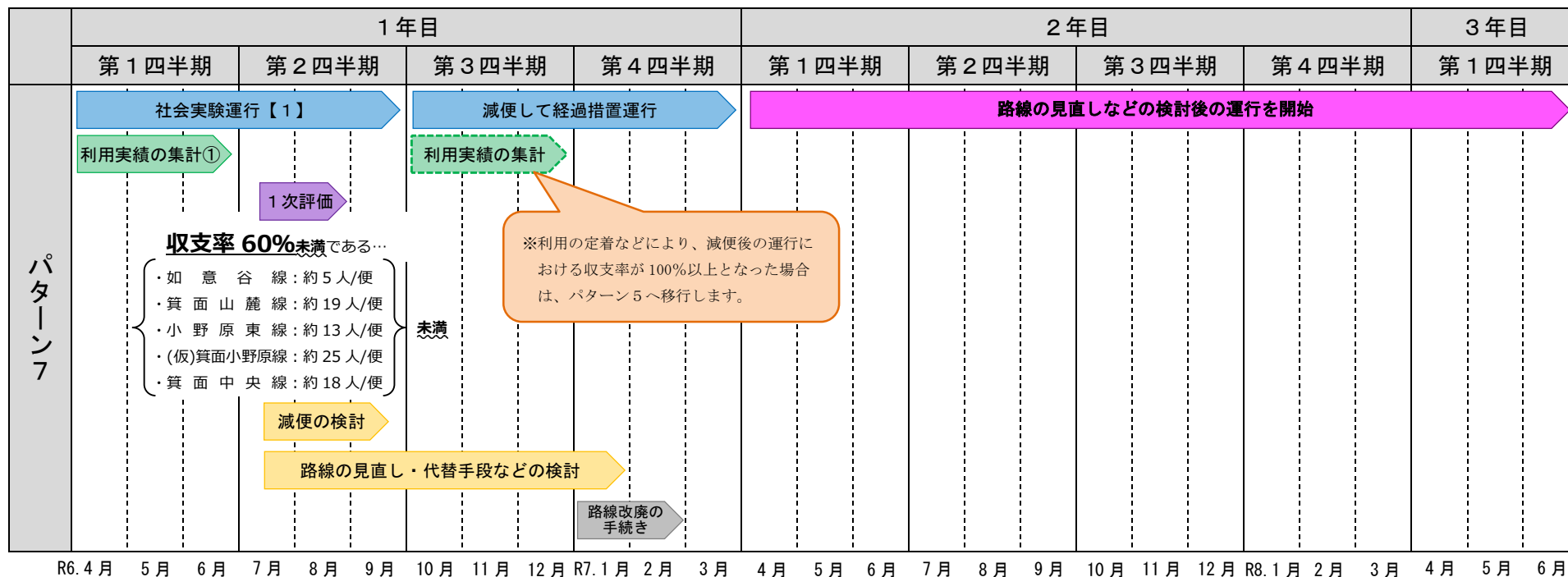
社会実験路線の利用実態については、運行事業者である阪急バス（株）からデータ提供を受けたうえで、月ごとのデータを広く市民に公表するとともに、社会実験路線の評価は協議会にて行います。

社会実験路線の評価・見直しとして考えられる流れをパターンごとに分けて、次ページ以降に記載します。

|       | 1年目  |          |       |  | 2年目           |       |       |       | 3年目   |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|-------|--|----------|-------|--|---------------|-------|-------|-------|-------|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|--------|----|----|----|----|----|
|       | 第1四半期  | 第2四半期    | 第3四半期 | 第4四半期  | 第1四半期         | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | 第1四半期 |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
| パターン1 | 社会実験運行   |          |       |  | 本格運行を開始（減便なし） |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       | 利用実績の集計①   | 利用実績の集計② |       |  |               |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       |  | 1次評価     |       | 2次評価   |               |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       | 収支率 80%以上である…<br>・如意谷線：約7人/便<br>・箕面山麓線：約25人/便<br>・小野原東線：約17人/便<br>・(仮)箕面小野原線：約33人/便<br>・箕面中央線：約24人/便 |          | 以上    | 収支率 100%以上である…<br>・如意谷線：約8人/便<br>・箕面山麓線：約31人/便<br>・小野原東線：約22人/便<br>・(仮)箕面小野原線：約41人/便<br>・箕面中央線：約30人/便          |               | 以上    |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
| パターン2 | 社会実験運行   |          |       |  | 本格運行を開始       |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       | 利用実績の集計①   | 利用実績の集計② |       |  |               |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       |  | 1次評価     |       | 2次評価   |               |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       | 収支率 80%以上である…<br>・如意谷線：約7人/便<br>・箕面山麓線：約25人/便<br>・小野原東線：約17人/便<br>・(仮)箕面小野原線：約33人/便<br>・箕面中央線：約24人/便 |          | 以上    | 収支率 <b>200%</b> 以上である…<br>・如意谷線：約17人/便<br>・箕面山麓線：約61人/便<br>・小野原東線：約43人/便<br>・(仮)箕面小野原線：約81人/便<br>・箕面中央線：約60人/便 |               | 以上    |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       |  |          |       | サービスレベルの向上の検討  |               |       |       |       |       |        |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |        |    |    |    |    |    |
|       | R6. 4月   | 5月       | 6月    | 7月   | 8月            | 9月    | 10月   | 11月   | 12月   | R7. 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | R8. 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 |







※利用者が少なく減便を行った後においても、地域全体での利用促進などにより利用者が大幅に増加し、サービスレベルの向上を検討する基準（収支率200%となる基準）を上回った場合は、減便後の運行本数からのサービスレベルの向上を検討する。





## 參考資料

参考資料：社会実験路線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について

実際のバス利用においては、朝のラッシュ時利用者が多く、昼間や夜間の時間帯は利用者が少ないなど、時間帯毎に利用者数の比重が異なります。そのため、第8章で記載しました各社会実験路線の評価基準について、現在の路線毎の時間帯別利用者数の比重に基づく基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について、以下にお示しします。

(1) 如意谷線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】          | 時間帯 | 評価基準達成に向けた<br>時間帯別利用者数の目安 |
|-------------------|-------------------------------|-----|---------------------------|
| 早急に路線の<br>見直しを検討  | <b>約 5 人/便</b><br>(収支率 60%)   | 朝   | 約 7 人/便                   |
|                   |                               | 昼   | 約 5 人/便                   |
|                   |                               | 夕   | 約 5 人/便                   |
|                   |                               | 夜   | 約 4 人/便                   |
| 運行頻度の<br>減便を検討    | <b>約 7 人/便</b><br>(収支率 80%)   | 朝   | 約 9 人/便                   |
|                   |                               | 昼   | 約 6 人/便                   |
|                   |                               | 夕   | 約 7 人/便                   |
|                   |                               | 夜   | 約 5 人/便                   |
| 本格運行へ移行           | <b>約 8 人/便</b><br>(収支率 100%)  | 朝   | 約 12 人/便                  |
|                   |                               | 昼   | 約 7 人/便                   |
|                   |                               | 夕   | 約 8 人/便                   |
|                   |                               | 夜   | 約 6 人/便                   |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | <b>約 17 人/便</b><br>(収支率 200%) | 朝   | 約 23 人/便                  |
|                   |                               | 昼   | 約 14 人/便                  |
|                   |                               | 夕   | 約 16 人/便                  |
|                   |                               | 夜   | 約 12 人/便                  |

(2) 箕面山麓線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                 | 時間帯 | 評価基準達成に向けた<br>時間帯別利用者数の目安 |
|-------------------|--------------------------------------|-----|---------------------------|
| 早急に路線の<br>見直しを検討  | <b>約 19 人/便</b><br><b>(収支率 60%)</b>  | 朝   | 約 21 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 20 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 16 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 10 人/便                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討    | <b>約 25 人/便</b><br><b>(収支率 80%)</b>  | 朝   | 約 28 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 26 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 21 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 14 人/便                  |
| 本格運行へ移行           | <b>約 31 人/便</b><br><b>(収支率 100%)</b> | 朝   | 約 35 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 32 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 27 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 17 人/便                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | <b>約 61 人/便</b><br><b>(収支率 200%)</b> | 朝   | 約 69 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 64 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 42 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 33 人/便                  |

(3) 小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                 | 時間帯 | 評価基準達成に向けた<br>時間帯別利用者数の目安 |
|-------------------|--------------------------------------|-----|---------------------------|
| 早急に路線の<br>見直しを検討  | <b>約 13 人/便</b><br><b>(収支率 60%)</b>  | 朝   | 約 13 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | —                         |
|                   |                                      | 夕   | 約 13 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |
| 運行頻度の<br>減便を検討    | <b>約 17 人/便</b><br><b>(収支率 80%)</b>  | 朝   | 約 17 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | —                         |
|                   |                                      | 夕   | 約 17 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |
| 本格運行へ移行           | <b>約 22 人/便</b><br><b>(収支率 100%)</b> | 朝   | 約 22 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | —                         |
|                   |                                      | 夕   | 約 22 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | <b>約 43 人/便</b><br><b>(収支率 200%)</b> | 朝   | 約 43 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | —                         |
|                   |                                      | 夕   | 約 43 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |

※小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）は、朝・夕のラッシュ時のみの設定であるため、上表の目安も朝・夕のラッシュ時のみを記載しています。

(4) (仮) 箕面小野原線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                 | 時間帯 | 評価基準達成に向けた<br>時間帯別利用者数の目安 |
|-------------------|--------------------------------------|-----|---------------------------|
| 早急に路線の<br>見直しを検討  | <b>約 25 人/便</b><br><b>(収支率 60%)</b>  | 朝   | 約 33 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 21 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 27 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 21 人/便                  |
| 運行頻度の<br>減便を検討    | <b>約 33 人/便</b><br><b>(収支率 80%)</b>  | 朝   | 約 44 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 28 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 36 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 28 人/便                  |
| 本格運行へ移行           | <b>約 41 人/便</b><br><b>(収支率 100%)</b> | 朝   | 約 55 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 35 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 45 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 34 人/便                  |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | <b>約 81 人/便</b><br><b>(収支率 200%)</b> | 朝   | 約 109 人/便                 |
|                   |                                      | 昼   | 約 69 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 72 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | 約 68 人/便                  |

(5) 箕面中央線（新稲系統）の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

|                   | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                 | 時間帯 | 評価基準達成に向けた<br>時間帯別利用者数の目安 |
|-------------------|--------------------------------------|-----|---------------------------|
| 早急に路線の<br>見直しを検討  | <b>約 18 人/便</b><br><b>(収支率 60%)</b>  | 朝   | 約 25 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 15 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 17 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |
| 運行頻度の<br>減便を検討    | <b>約 24 人/便</b><br><b>(収支率 80%)</b>  | 朝   | 約 33 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 20 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 23 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |
| 本格運行へ移行           | <b>約 30 人/便</b><br><b>(収支率 100%)</b> | 朝   | 約 42 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 25 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 29 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |
| サービスレベルの<br>向上を検討 | <b>約 60 人/便</b><br><b>(収支率 200%)</b> | 朝   | 約 83 人/便                  |
|                   |                                      | 昼   | 約 50 人/便                  |
|                   |                                      | 夕   | 約 46 人/便                  |
|                   |                                      | 夜   | —                         |