

(1) 箕面山麓線の他路線での代替に伴う廃止区間（「白島北」～「箕面」区間）の需要予測

- ◆ゾーン7における箕面駅発着のフィーダー利用者は現在、61人/日。
- ◆ゾーン7における利用者アンケート集計結果から、箕面駅発着のフィーダー利用者の鉄道延伸後のバス利用意向及び需要予測結果は以下のとおり。

ゾーン7	北大阪急行延伸後					合計
	新駅への利用意向あり		新駅への利用意向なし（現状の利用駅）	路線バスを利用しない	その他	
	箕面萱野駅	箕面船場阪大前駅				
利用意向割合	38.1%	4.8%	19.0%	33.3%	4.8%	100%
需要予測	23人	3人	12人	20人	3人	61人

(2) 箕面山麓線（「白島北」～「箕面」区間）の採算性の検証

- ◆需要予測（12人/日）の時間帯別の予測及び需要予測に基づく採算性の検証結果は以下のとおりである。

時間帯	再編後										採算	
	運賃収入関係				運行経費関係					収支		収支率
	乗車人数 (A) (人/日)	運賃単価 (税抜き) (B) (円/人)	定期券等を考慮した運賃単価 (B') (円/人)	運賃収入 (C=A×B') (円/日)	運行距離 (D) (km/便)	運行本数 (E) (便/日)	走行距離 (F=D×E) (km/日)	運行原価 (G) (円/km)	運行経費 (H=F×G) (円/日)			
全体	12	200	157	1,882	3.4	4	13.6	593.00	8,065	▲ 6,183	0.23	×
早朝（5時台）	0			0		0	0.0		0	0	-	-
朝（6～8時台）	4			627		1	3.4		2,016	▲ 1,389	0.31	×
昼（9～16時台）	4			627		1	3.4		2,016	▲ 1,389	0.31	×
夕（17～19時台）	3			470		1	3.4		2,016	▲ 1,546	0.23	×
夜（20～22時台）	1			157		1	3.4		2,016	▲ 1,859	0.08	×
深夜（23時台）	0			0		0	0.0		0	0	-	-

(3) 箕面山麓線（「白島北」～「箕面」区間）の採算性の検証結果について

◆箕面山麓線（「白島北」～「箕面」区間）については、需要予測が非常に少ない（12人/日）ため、各時間帯の需要に対応するためにバスを1本ずつ運行すると、すべての時間帯において赤字となり、採算性を確保できない。

