

1. 箕面中央線（箕面萱野行）の採算性の検証

◆箕面中央線（箕面萱野行）の需要予測は、762人/日で、需要予測に基づく採算性の検証結果は以下のとおり。

時間帯	再編後												
	運賃収入関係				運行経費関係					収支	収支率	採算	
	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	762	200	160	122,072	7.0	29	203.0	593.00	120,379	1,693	1.01	○	
早朝（5時台）	0			0		0	0		0.0	0	0	-	-
朝（6～8時台）	214			34,283		6	42.0		24,906	9,377	1.38	○	
昼（9～16時台）	348			55,750		15	105.0		62,265	▲ 6,515	0.90	×	
夕（17～19時台）	142			22,748		6	42.0		24,906	▲ 2,158	0.91	×	
夜（20～22時台）	58			9,292		2	14.0		8,302	990	-	○	
深夜（23時台）	0			0		0	0		0.0	0	0	-	-

◆箕面中央線（箕面萱野行）については、29本/日の運行本数の設定であれば採算が確保できるという検証結果が得られた。

2. （仮）箕面小野原線（箕面萱野行）の採算性の検証

◆（仮）箕面小野原線（箕面萱野行）の需要予測は、558人/日で、需要予測に基づく採算性の検証結果は以下のとおり。

時間帯	再編後												
	運賃収入関係				運行経費関係					収支	収支率	採算	
	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	556	200	166	92,518	4.9	31	151.9	593.00	90,077	2,442	1.03	○	
早朝（5時台）	0			0		0	0		0.0	0	0	-	-
朝（6～8時台）	183			30,451		10	49.0		29,057	1,394	1.05	○	
昼（9～16時台）	163			27,123		9	44.1		26,151	972	1.04	○	
夕（17～19時台）	125			20,800		7	34.3		20,340	460	1.02	○	
夜（20～22時台）	74			12,314		4	19.6		11,623	691	1.06	○	
深夜（23時台）	11			1,830		1	4.9		2,906	▲ 1,075	0.63	×	

※需要予測では、早朝（5時台）に2人の需要があるが、2人の需要に対して運行本数を1本設定すると大きな赤字となるため、運行本数を0本とし、需要も0人に修正している。なお、当該路線新設のベースとなっている小野原東線においても早朝（5時台）の運行はない。

◆（仮）箕面小野原線（箕面萱野行）については、31本/日の運行本数の設定であれば採算が確保できるという検証結果が得られた。

3. ルート案と費用負担（案）

◆箕面中央線及び（仮）箕面小野原線の箕面萱野行の採算性は確保できるという検証結果は出たが、新規路線であること及び経費が必要なことから、ルート設定の有無と費用負担のあり方として、以下の複数案が考えられる。

【案1】ルート設定し、費用負担は阪急バスで対応する（社会実験路線として検証）。

【案2】ルート設定し、費用負担は市で対応する（社会実験路線として検証）。

【案3】ルート設定しない。