

## 案件（３）社会実験路線の評価基準の設定及び評価・見直しの流れ（案）について

## 1. 社会実験路線の評価の考え方及び評価基準（案）について

- ◆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を設定する必要がある。
- ◆そこで、評価基準は、「(収支率に基づく) 1 便あたりの利用者数」を単位として設定する。
- ◆社会実験路線の評価基準は、阪急バス（株）の営業路線として成立することを確認する必要があるため、**【本格運行へ移行する基準＝収支率100%】**と設定し、社会実験期間を通じて基準を達成した場合は、本格運行に移行することとする。  
※実際の評価基準は、「1 便あたりの利用者数」に換算して設定する（以下、同じ）。
- ◆また、実験が好調である場合、サービスレベルの向上の可能性があるため、**【サービスレベルの向上を検討する基準＝収支率200%】**を設定し、この基準を達成した場合は、本格運行を開始する際のサービスレベルの向上について検討を行う。
- ◆逆に、社会実験期間の途中（第1四半期経過時点を想定）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＝収支率80%】**と設定し、この基準を達成できなかった場合は、運行頻度を減便して社会実験を継続する。
- ◆なお、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＝収支率60%】**と設定し、この基準を達成できなかった場合は、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こととする。
- ◆各路線の具体的な評価基準（案）については次ページ以降のとおり。
- ◆なお、次ページ以降に記載の評価基準（案）は計画策定時点の運行経費実績や想定運行距離などに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する。

(1) 如意谷線の評価基準（案）

|                   | 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><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><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する。

|                  | 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><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><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><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る。

(2) 箕面山麓線の評価基準（案）

|                   | 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><br><b>約 31 人/便以上<br/>(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><br><b>約 61 人/便以上<br/>(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する。

|                  | 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><br><b>約 19 人/便未満<br/>(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><br><b>約 19～25 人/便<br/>(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><br><b>約 25～31 人/便<br/>(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る。

※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彩都線、北大阪ネオポリス線、栗生団地線、(仮) 栗生・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る。

(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（案）

|                   | 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><br><b>約 22 人/便以上<br/>(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><br><b>約 43 人/便以上<br/>(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する。

|                  | 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><br><b>約 13 人/便未満<br/>(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><br><b>約 13～17 人/便<br/>(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><br><b>約 17～22 人/便<br/>(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る。

※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（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る。

(4) (仮) 箕面小野原線の評価基準 (案)

|                   | 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する。

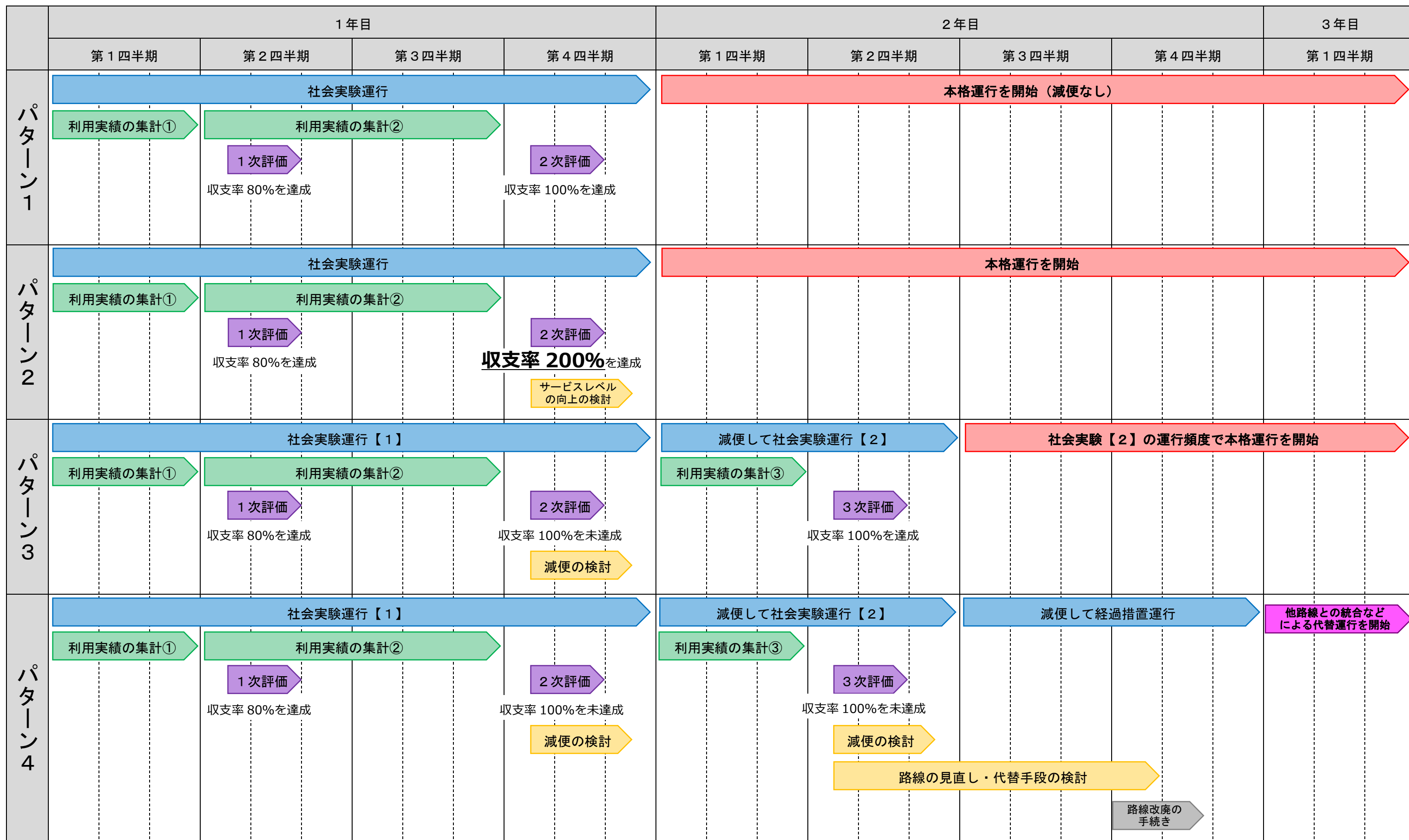
|                  | 評価基準<br>【1便あたりの利用者数】                                      | 評価・見直しの内容                                                    |
|------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 早急に路線の<br>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る。

※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、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る。

## **2. 社会実験路線の評価・見直しの流れ（案）について**

- ◆社会実験路線の評価・見直しの流れとして考えられるパターンは、次ページ以降のとおり。
- ◆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う。



|        | 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 5 | 社会実験運行【1】 |             | 社会実験運行【2】  |              | 社会実験【2】の運行頻度で本格運行を開始 |         |                     |         |         |
|        | 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%を未達成 |            | 収支率 100%を達成  |                      |         |                     |         |         |
| パターン 6 | 社会実験運行【1】 |             | 社会実験運行【2】  |              | 減便して経過措置運行           |         | 他路線との統合などによる代替運行を開始 |         |         |
|        | 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%を未達成 |            | 収支率 100%を未達成 |                      |         |                     |         |         |
| パターン 7 | 社会実験運行    |             | 減便して経過措置運行 |              | 他路線との統合などによる代替運行を開始  |         |                     |         |         |
|        | 利用実績の集計①  |             |            |              |                      |         |                     |         |         |
|        |           | 1 次評価       |            |              |                      |         |                     |         |         |
|        |           | 収支率 60%を未達成 |            |              |                      |         |                     |         |         |