

### （１）採算性の検証（事務局シミュレーション）について

- ◆再編を検討しているバス路線は、阪急バスの営業路線であることから、再編後も事業として継続できる路線であるかを確認するため、採算性を検証する必要がある。
- ◆採算性の検証として、需要予測結果をもとにした運賃収入予測と、運行経費予測から収支を確認する。
- ◆運行経費予測は、運行ルートに加え運行本数により変動するもので、運行本数を多く設定すれば、運行経費が増加し、採算性が低下する。
- ◆需要予測の結果、利用が非常に少ない路線（区間）については、最低限の運行本数を設定しても採算性が確保できないことから、路線（区間）の廃止対象となる。

### （２）箕面中央線（国道171号経由箕面船場阪大前行）の採算性の検証

- ◆箕面中央線（国道171号経由箕面船場阪大前行）は、需要予測が37人/日と非常に少ないことから、路線の採算性を検証する。
- ◆現在の利用状況から予測される時間帯別の需要予測（乗車人数）は以下のとおりで、各時間帯の需要に対応するために各時間1本ずつバスを運行させると、1日で4本の運行が必要となる。

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 (×0.85) (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)	運賃原価 (G) (円/km)	運行経費 (H=F×G) (円/日)				
全体	37	200	170	6,290	5.5	4	22.0	593.00	13,046	▲ 6,756	0.48	×	
早朝（5時台）	0			0		0	0		0.0	0	0	-	-
朝（6～8時台）	7			1,190		1	5.5		3,262	▲ 2,072	0.36	×	
昼（9～16時台）	18			3,060		1	5.5		3,262	▲ 202	0.94	×	
夕（17～19時台）	8			1,360		1	5.5		3,262	▲ 1,902	0.42	×	
夜（20～22時台）	4			680		1	5.5		3,262	▲ 2,582	0.21	×	
深夜（23時台）	0			0		0	0.0		0	0	0	-	-

※定期券等を考慮した運賃単価（×0.85）は、各券種の利用割合や割引率等から事務局が設定。

### 〈箕面中央線（国道171号経由箕面船場阪大前行）の廃止〉

- ◆箕面中央線（国道171号経由箕面船場阪大前行）については、需要予測が非常に少なく（37人/日）、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ためルート案を廃止する。

### （３）その他の路線の採算性の検証について

- ◆案件（２）で説明があるとおり、阪急バス案においてもアンケート結果や分科会での議論を踏まえ、ルート案に修正があったため、「阪急バス修正案」と「分科会での検討に基づく再編ルート案」の相違点については、引き続き採算性の検証を行う。
- ◆今後想定される社会実験路線の費用負担のあり方においては、各路線の採算性の検証結果や検証結果から得られる運行本数も含めて議論を行う必要がある。