

## 議題（５）第１０回路線バス網再編検討分科会での検討内容について

### ① 路線バスの再編ルート案の修正について【資料５－①】

- ◆箕面市の西部地域から小野原地域までを箕面萱野駅・箕面船場阪大前駅の両新駅を通過して一体的に結ぶ（仮）箕面小野原線について、朝夕のラッシュ時も含めた終日設定するために、箕面中央線（循環系統）の設定をとりやめたいという提案が阪急バス（株）からあった。
- ◆新稲等の地域から千里中央駅にバスでダイレクトにアクセスすることができる箕面中央線（循環系統）は現在もある路線で、かつ、前回（１回目）のパブリックコメント時点でも路線がある状態で意見募集をされていたにもかかわらず、元々あった市立病院や千里中央駅などへの接続がなくなる修正案となっているため、箕面中央線（循環系統）の存続について再検討を求める意見が第１０回分科会が出された。
- ◆現在もある路線で、かつ、前回（１回目）のパブリックコメント時点でも路線がある状態で意見募集をされていたことから、当該地域の移動手段の確保について事務局と阪急バスで再度検討・協議を行った結果、循環するルート設定ではなく、「呉羽の里～新稲～千里中央」を往復するルート設定であれば設定可能との阪急バスの見解であったことから、箕面中央線の新稲系統として再設定することとした。

### ② 各路線の運行頻度及び運行頻度の計画への記載方法について【資料５－②】

- ◆第４６回協議会の時点で「調整中」と記載していた箇所について、調整が調ったことから情報を記載した。
- ◆栗生団地を運行するバスについては、箕面山麓線を箕面萱野駅経由に再編し、阪急線の利用者と北急線への利用者を合わせて取り込むことにより、北急駅へのアクセス、阪急箕面駅へのアクセスともに現行と同程度の運行頻度の確保を目指す。
- ◆箕面市役所前を運行するバスについては、箕面中央線の運行ルートの一部が箕面船場阪大前駅の徒歩圏・自転車圏に入ることによって利用者の減少が見込まれるが社会実験路線として（仮）箕面小野原線を運行することで北急駅へのアクセスの確保を目指す。
- ◆市立病院前を運行するバスについては、白島線の見直しや箕面中央線の運行頻度の減少の影響があるが、施設特性から市民生活にとって欠かせないアクセスであるため、今後、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検討を進める。

### 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【資料５－③】

- ◆社会実験路線の評価基準を「(収支率に基づく) 1便あたりの利用者数」を単位として、路線毎に設定する。
- ◆社会実験路線の利用実態については、月ごとのデータを広く市民に公表するとともに、3～6ヶ月ごとに協議会において評価を実施する。
- ◆社会実験路線の利用実態に応じて、本格運行への移行、減便、代替手段の検討などの路線の見直しを行う。



# 第10回分科会での検討内容

## 【(仮)箕面小野原線の朝・タラッシュ時への設定について】

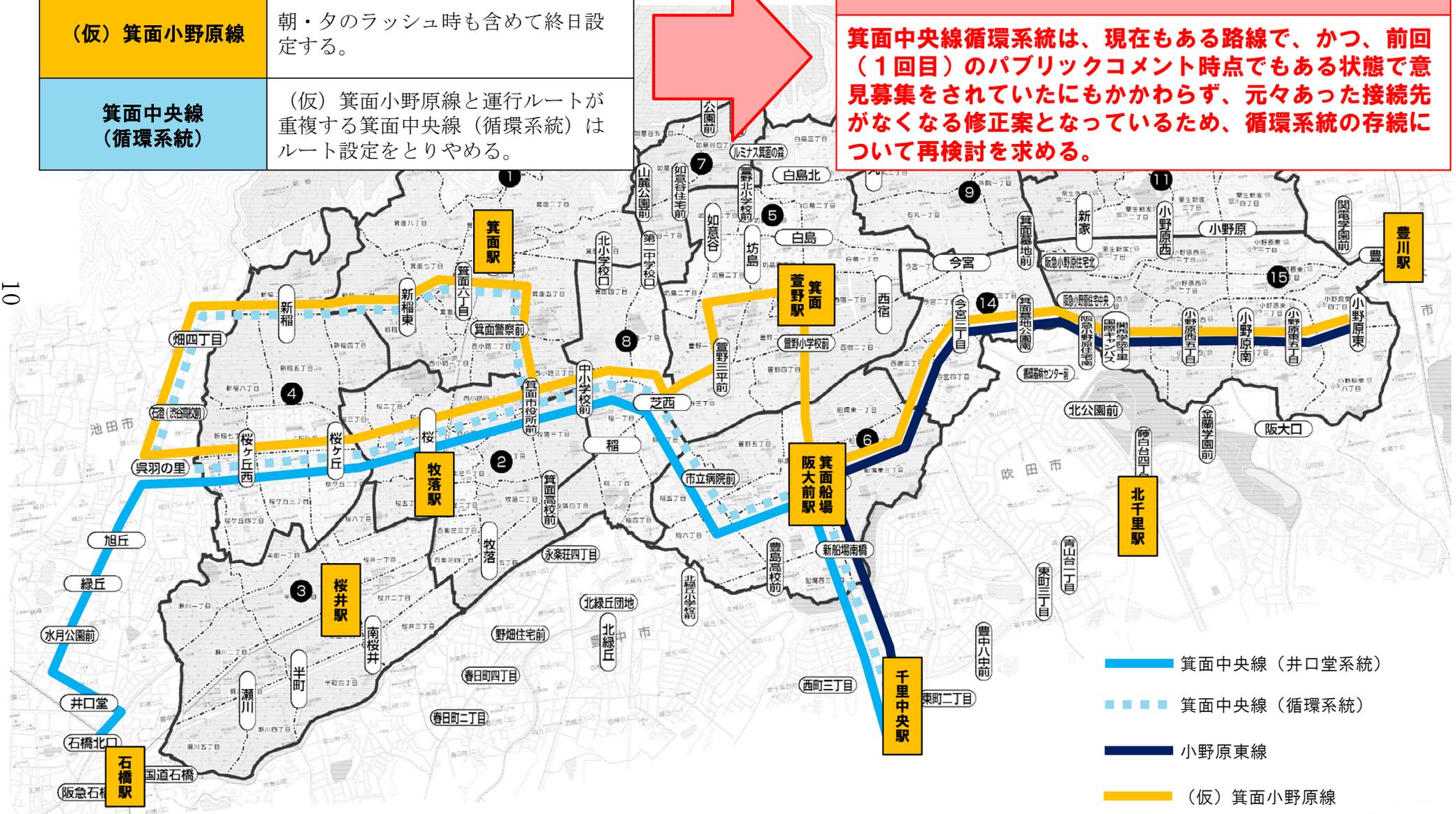
○事務局と阪急バスの協議の結果、(仮)箕面小野原線を朝・タラッシュ時も設定するため、箕面中央線(循環)のルート設定をとりやめたいという提案があった。

再編後の運行内容	
(仮)箕面小野原線	朝・夕のラッシュ時も含めて終日設定する。
箕面中央線(循環系統)	(仮)箕面小野原線と運行ルートが重複する箕面中央線(循環系統)はルート設定をとりやめる。

## 第10回分科会における意見内容

**箕面中央線循環系統は、現在もある路線で、かつ、前回(1回目)のパブリックコメント時点でもある状態で意見募集をされていたにもかかわらず、元々あった接続先がなくなる修正案となっているため、循環系統の存続について再検討を求める。**

10



- 箕面中央線(井口堂系統)
- - - 箕面中央線(循環系統)
- 小野原東線
- (仮)箕面小野原線



## 議題（5-②）各路線の運行頻度案及び計画への記載方法について

## ◆各路線の運行間隔の時間帯区分について

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

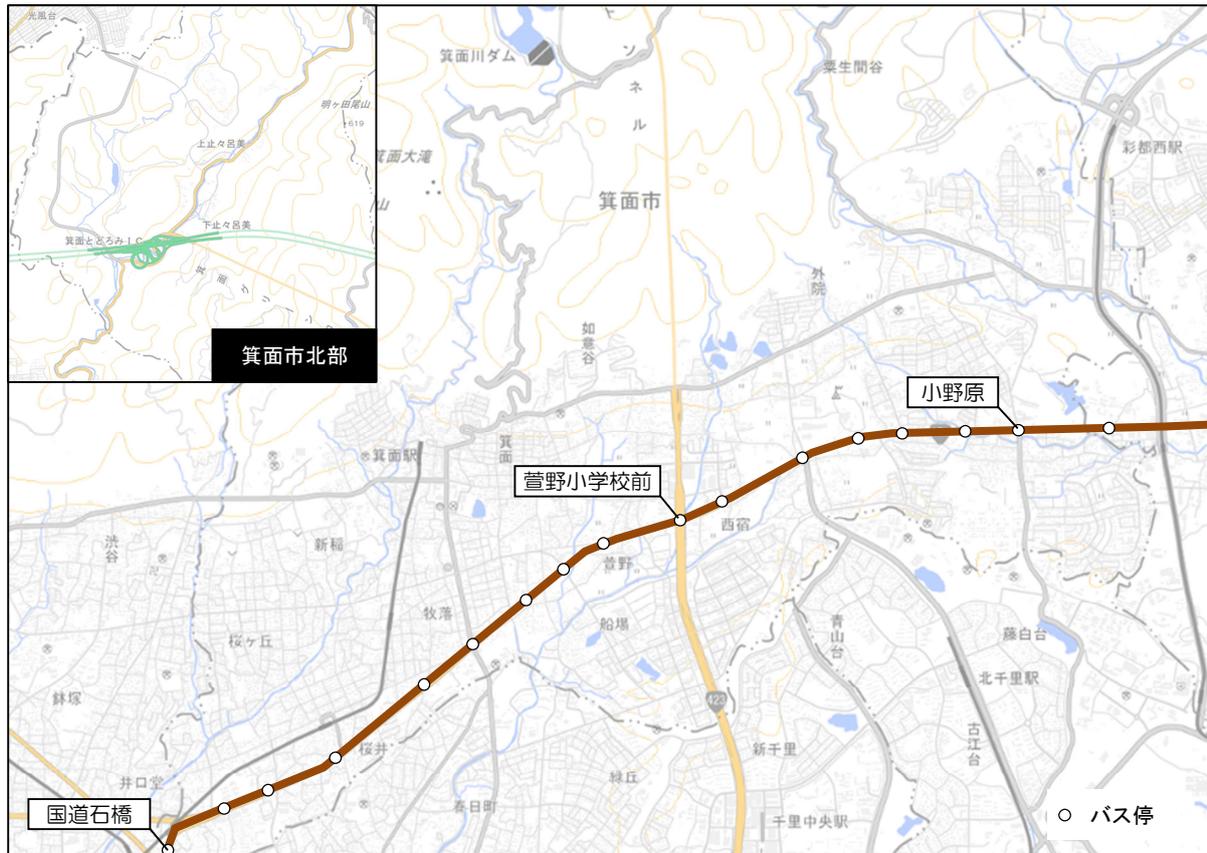
タラッシュ時：概ね午後5時台～午後8時台

※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。

## 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。

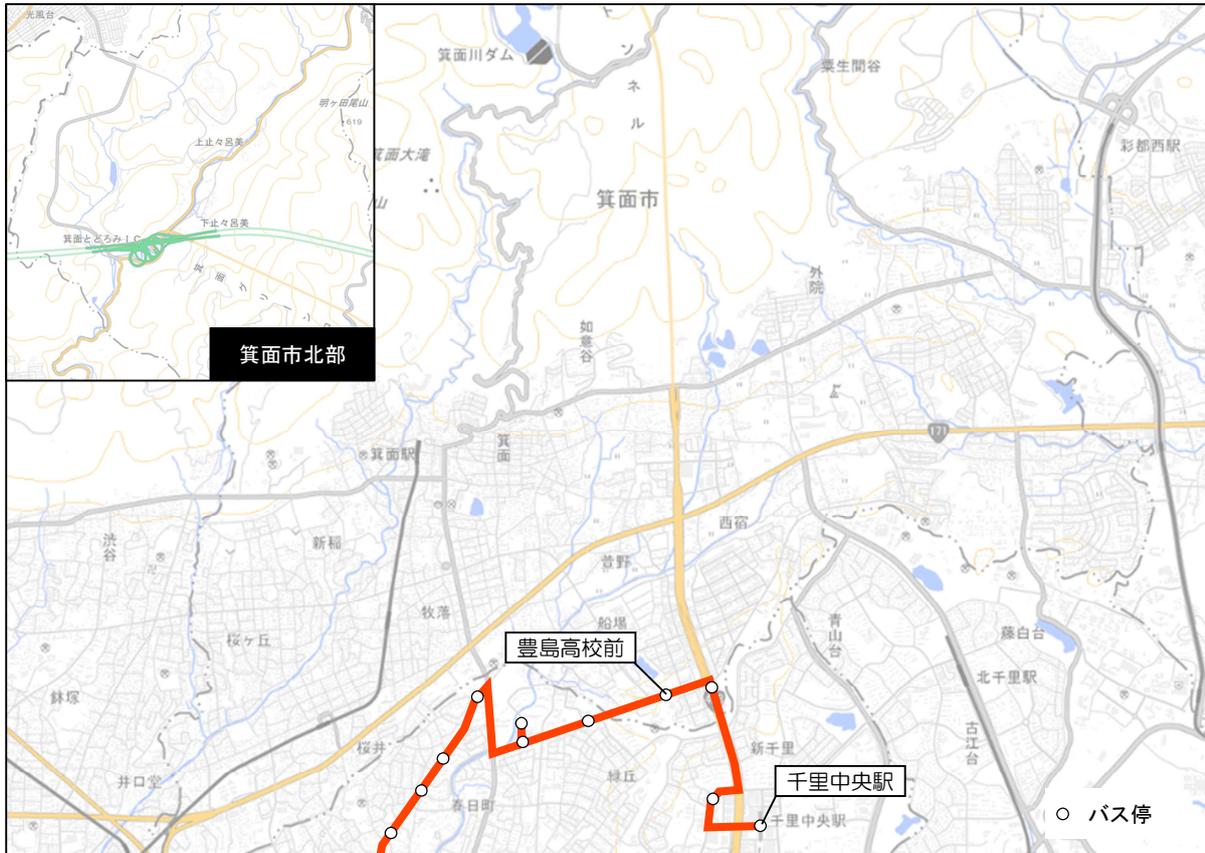
運行間隔 (菅野小学校前)	現行		再編後	
	石橋方面行	茨木方面行	石橋方面行	茨木方面行
朝ラッシュ時	10～15分	10～15分	10～15分	10～15分
昼間	20分	20分	20分	20分
タラッシュ時	15分	15分	15分	15分

※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. 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。

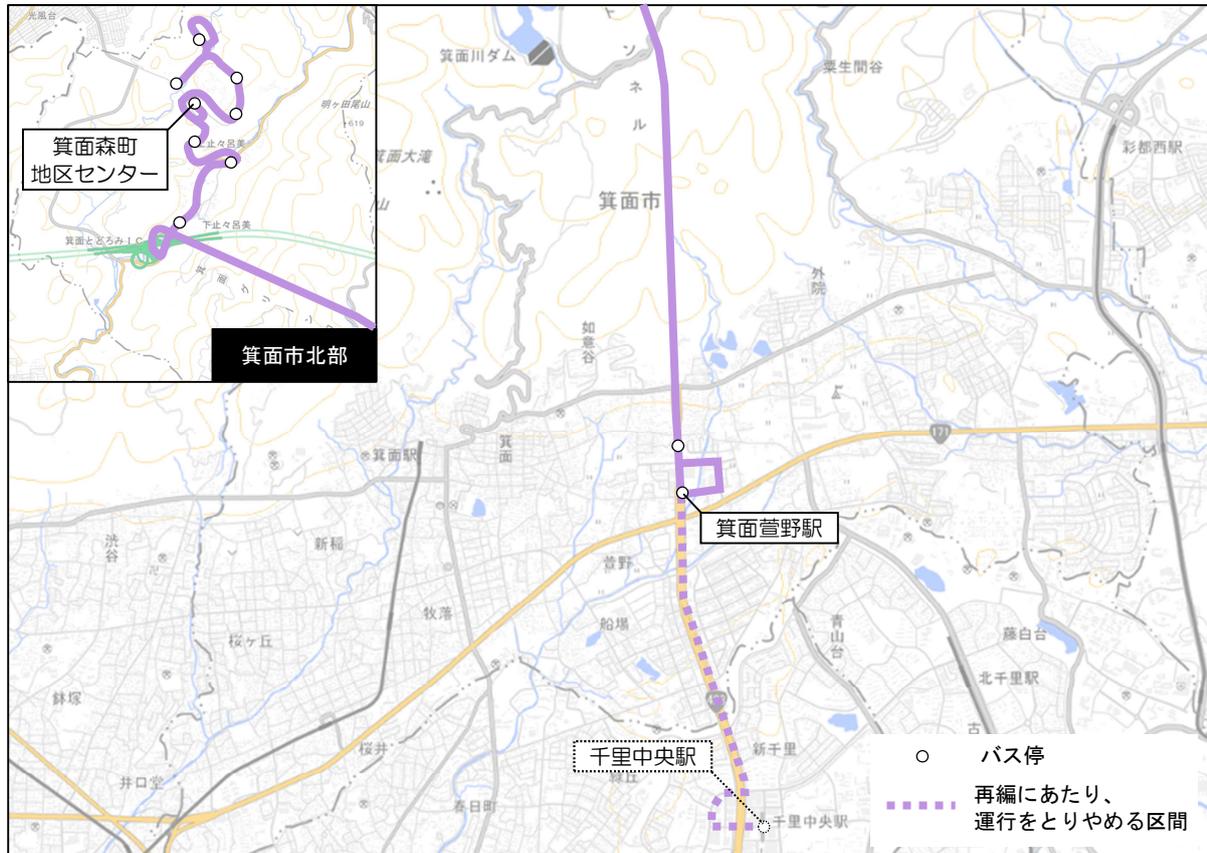
運行間隔 (豊島高校前)	現行		再編後	
	千里中央行	豊中駅方面行	千里中央行	豊中駅方面行
朝ラッシュ時	5～10分	5～10分	5～10分	5～10分
昼間	10分	10分	10分	10分
夕ラッシュ時	5～10分	5～10分	5～10分	5～10分

※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。

### 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 (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

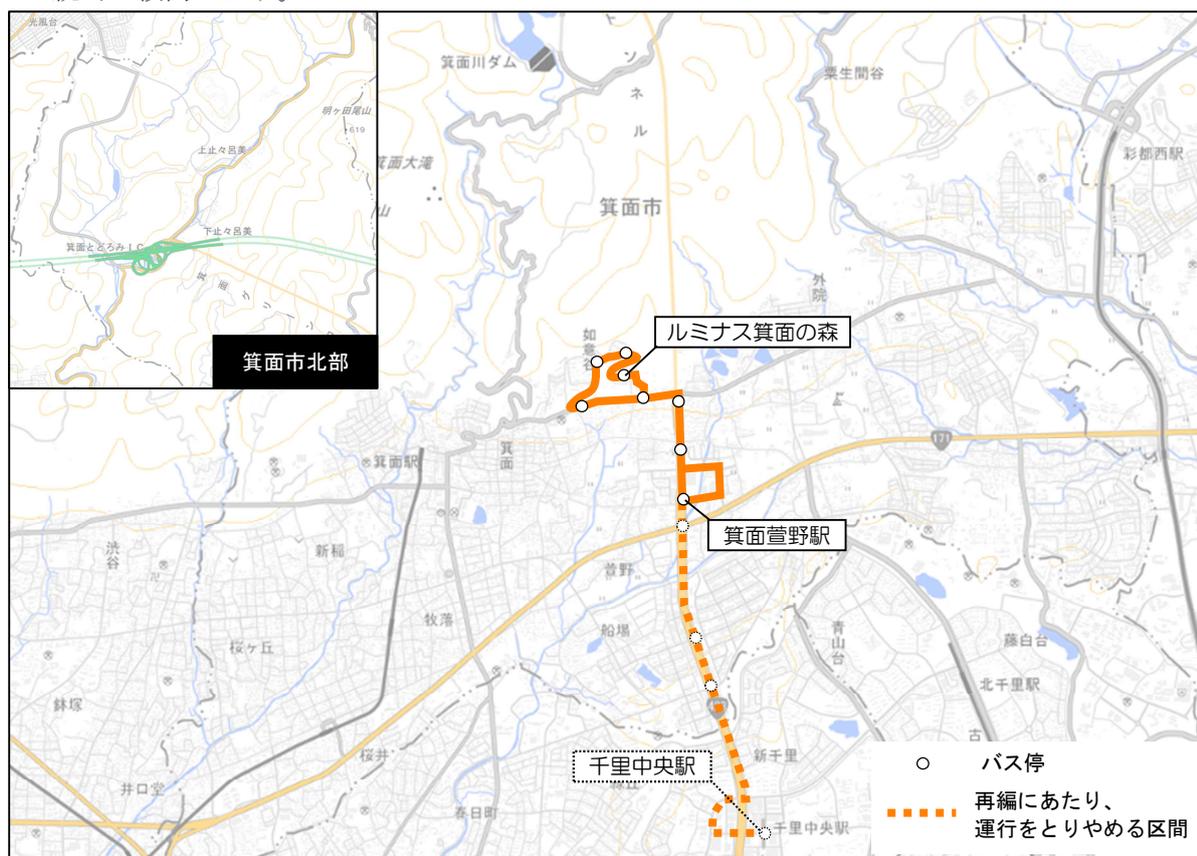
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

#### 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り、バス利用者の大幅な減少が見込まれます。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、地域全域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、運行頻度の減少を想定しています。なお、バス利用者が現在から50%程度まで減少する想定に対し、現行の50%程度の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (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	30分	30分
昼間	30分	30分	60分	60分
タラッシュ時	20～25分	20分	30分	30分

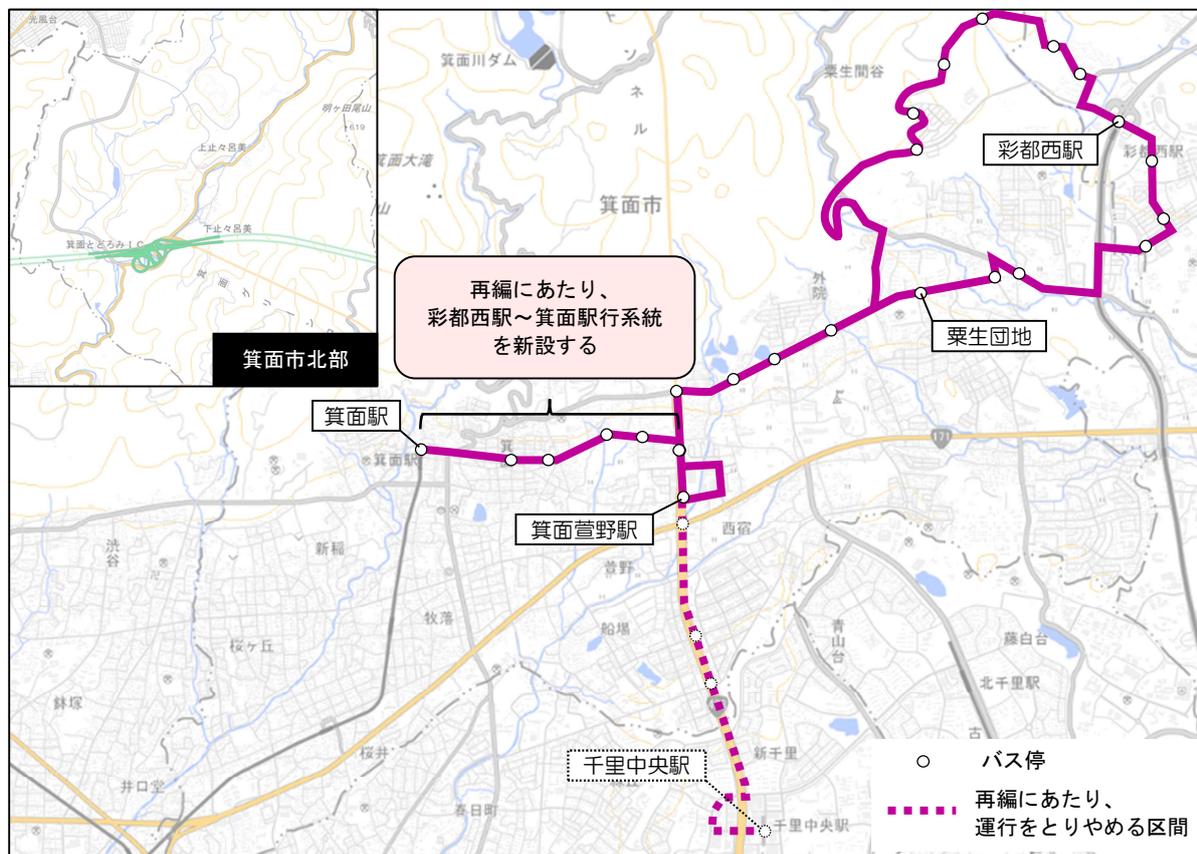
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 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 (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 内、箕面行：60分	20分 内、箕面行：60分
タラッシュ時	15～20分	15～20分	10～15分	10～15分

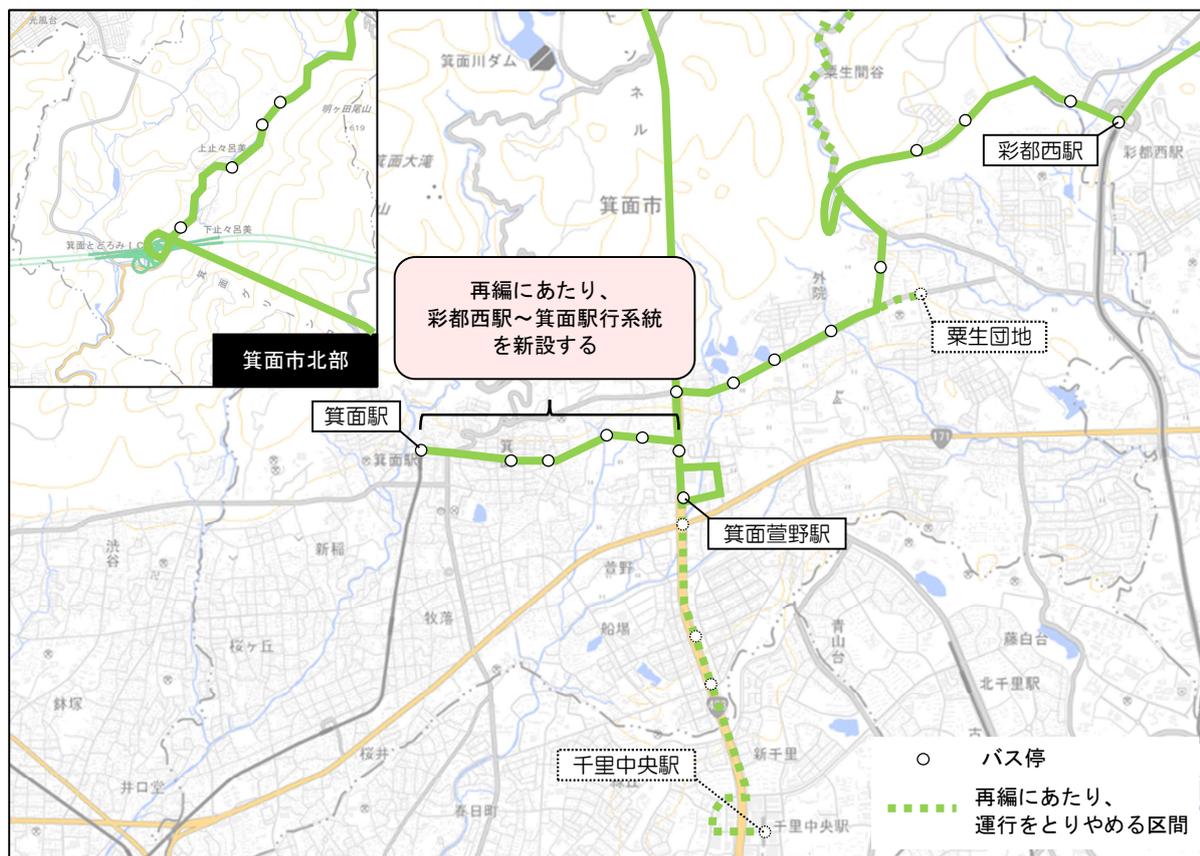
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 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 (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 内、箕面行：30～40分	15～20分 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 内、箕面行：30～40分	15～20分 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。

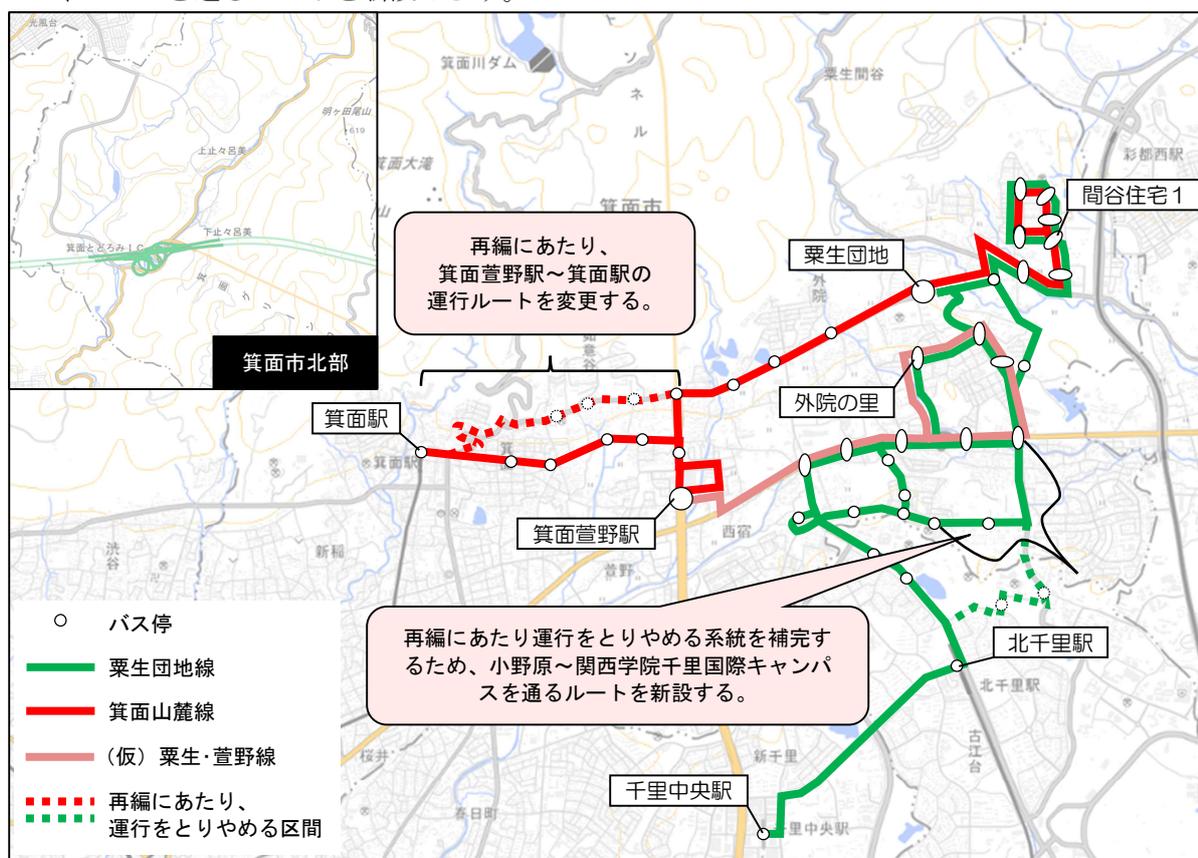
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 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 (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
夕ラッシュ時	60分	60分	20～30分	20～30分

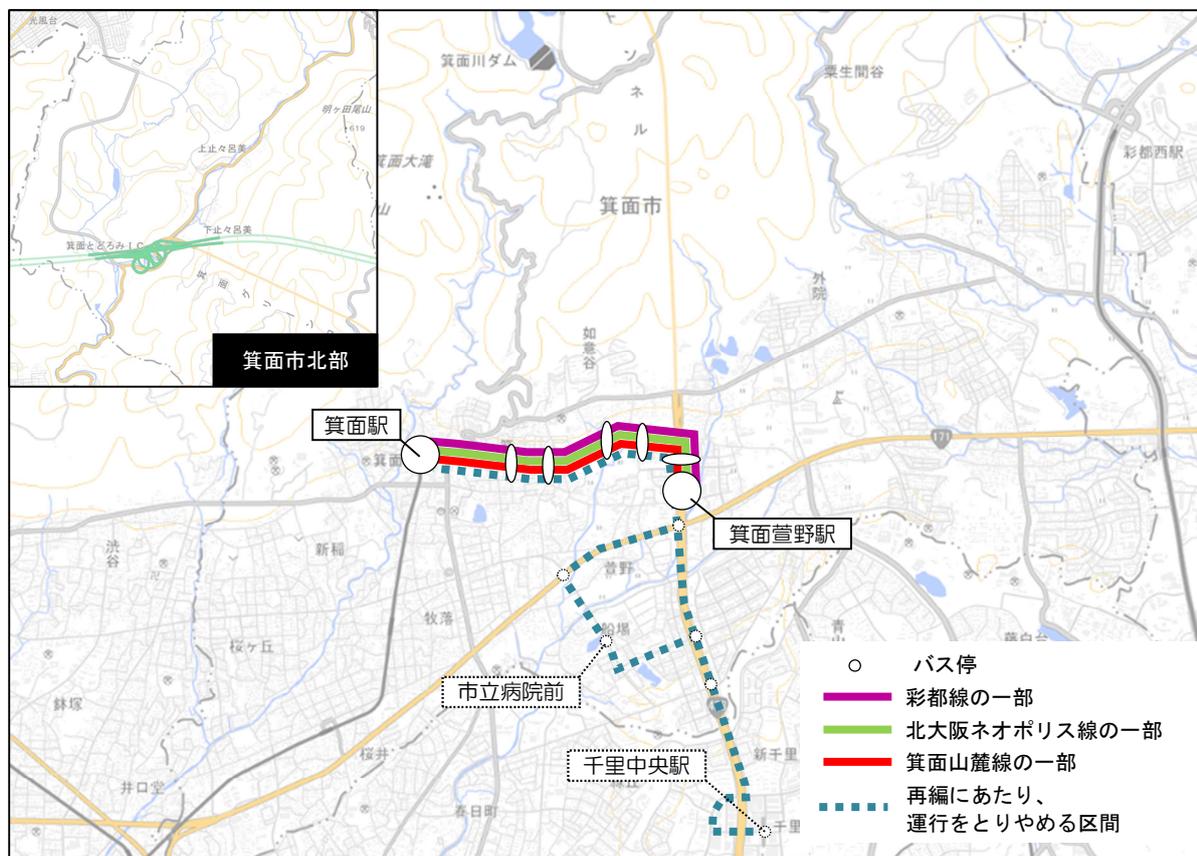
※北急の駅(千里中央駅、箕面萱野駅)へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※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。

## 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 (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

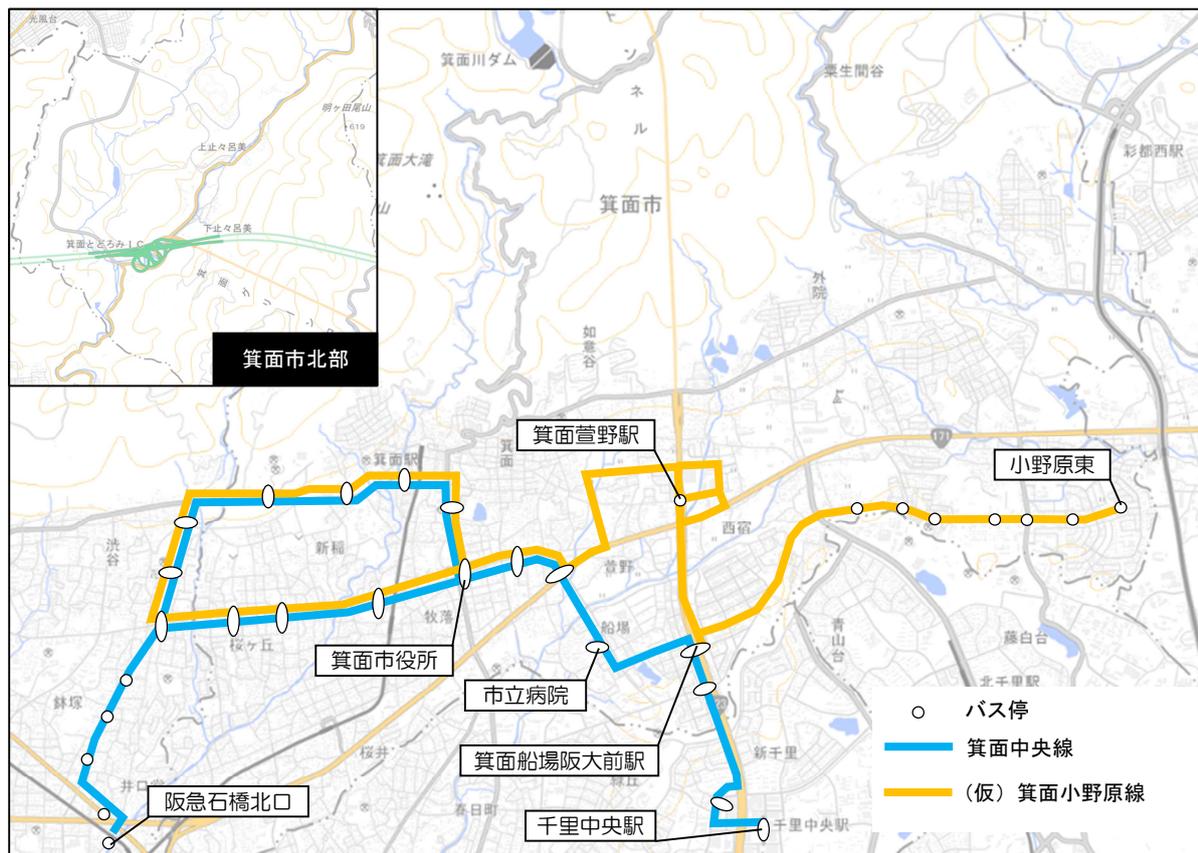
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 9. 箕面中央線、(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、(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

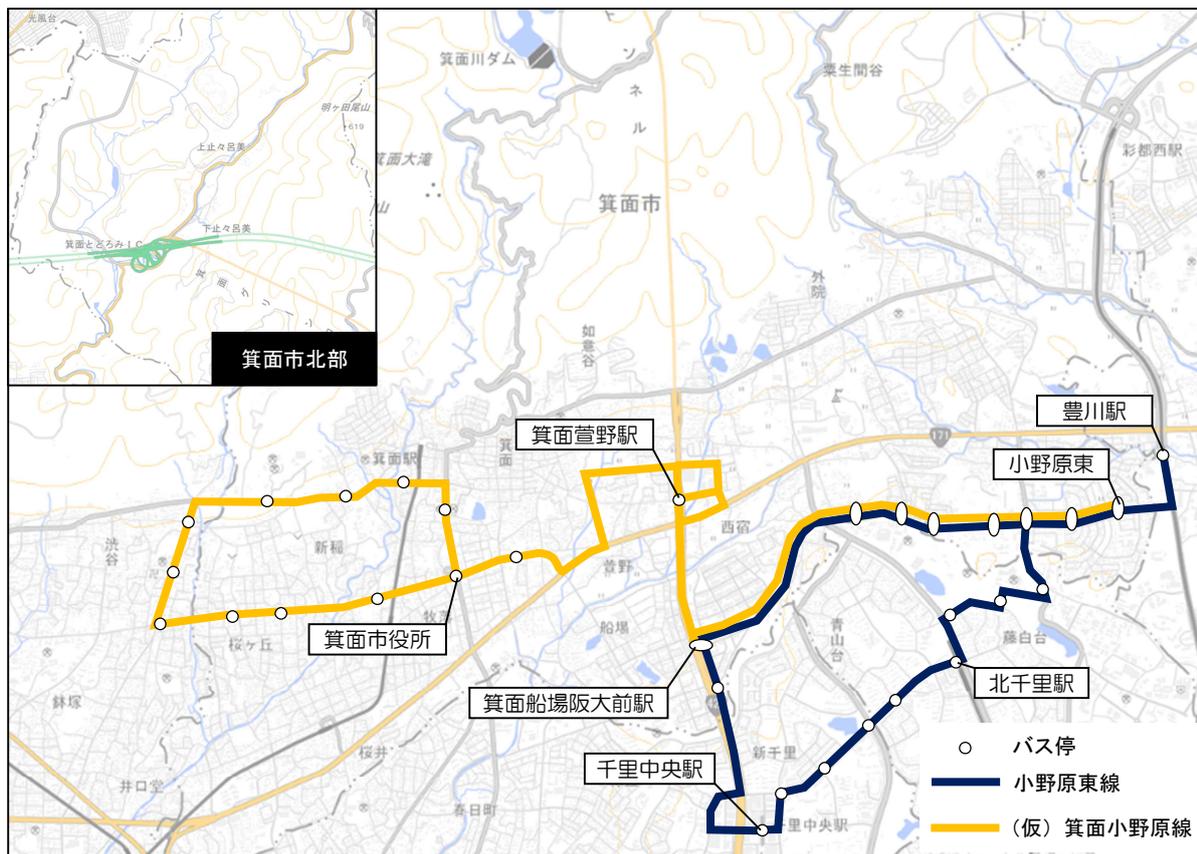
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

## 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 (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。

## 議題（5-③）社会実験路線の評価基準の設定及び評価・見直しの流れについて

## 1. 社会実験路線の評価の考え方及び評価基準について

- ◆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

	評価基準 【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… <b>約 8 人/便以上</b> <b>(収支率 100%以上)</b>	本格運行へ移行する。
サービスレベルの向上を検討	社会実験期間を通じて… <b>約 17 人/便以上</b> <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 【1便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の見直しを検討	第1四半期経過時点で… <b>約 5 人/便未満</b> <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。
運行頻度の減便を検討	第1四半期経過時点で… <b>約 5~7 人/便</b> <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… <b>約 7~8 人/便</b> <b>(収支率 80~100%)</b>	社会実験を継続する。 ※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

	評価基準 【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… <b>約 31 人/便以上</b> <b>(収支率 100%以上)</b>	本格運行へ移行する。
サービスレベルの向上を検討	社会実験期間を通じて… <b>約 61 人/便以上</b> <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 【1便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の見直しを検討	第1四半期経過時点で… <b>約 19 人/便未満</b> <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。
運行頻度の減便を検討	第1四半期経過時点で… <b>約 19~25 人/便</b> <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… <b>約 25~31 人/便</b> <b>(収支率 80~100%)</b>	社会実験を継続する。 ※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

	評価基準 【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… <b>約 22 人/便以上 (収支率 100%以上)</b>	本格運行へ移行する。
サービスレベルの向上を検討	社会実験期間を通じて… <b>約 43 人/便以上 (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 【1便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の見直しを検討	第1四半期経過時点で… <b>約 13 人/便未満 (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。
運行頻度の減便を検討	第1四半期経過時点で… <b>約 13～17 人/便 (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… <b>約 17～22 人/便 (収支率 80～100%)</b>	社会実験を継続する。 ※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

	評価基準 【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… <b>約 41 人/便以上 (収支率 100%以上)</b>	本格運行へ移行する。
サービスレベルの向上を検討	社会実験期間を通じて… <b>約 81 人/便以上 (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。

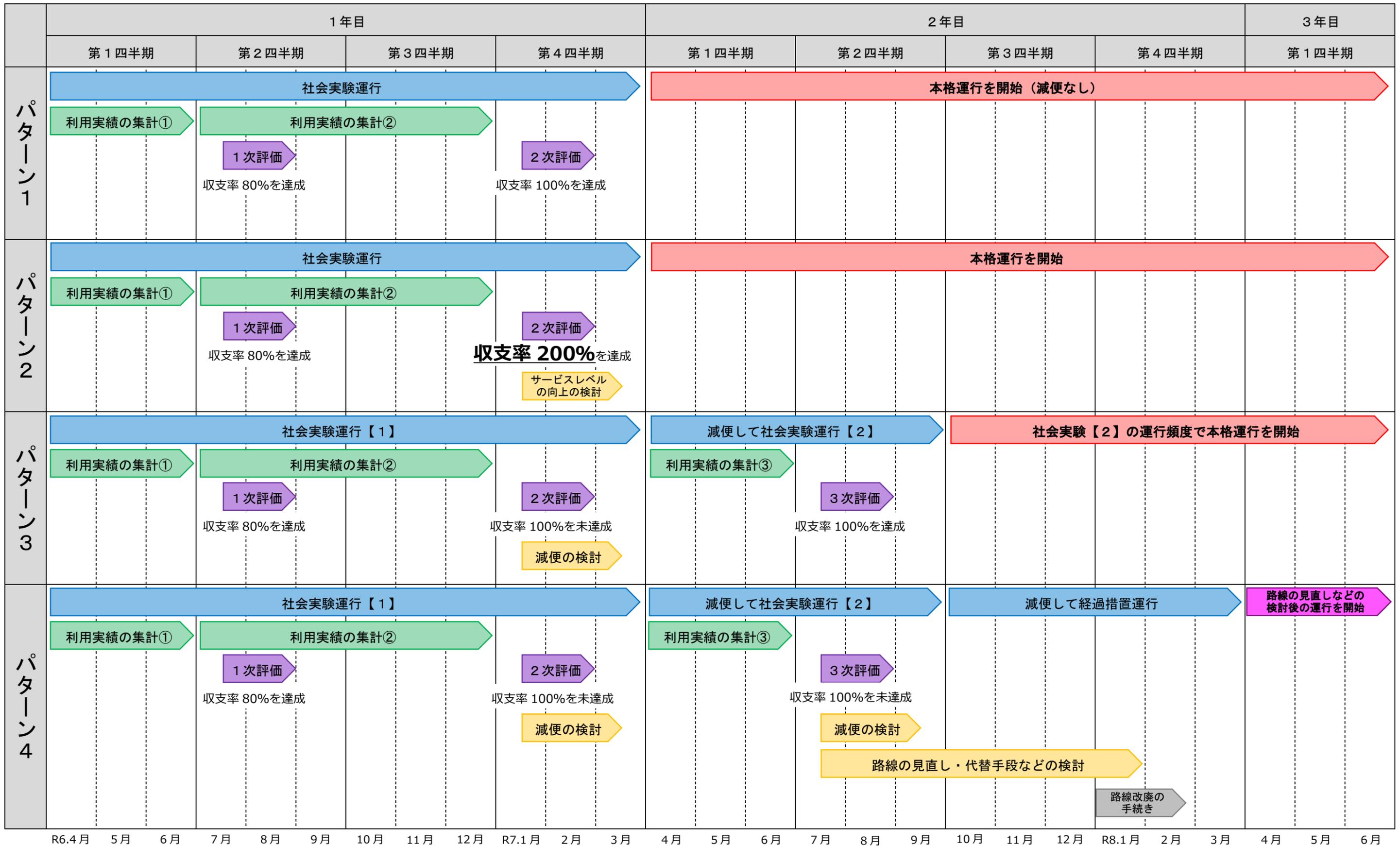
	評価基準 【1便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の見直しを検討	第1四半期経過時点で… <b>約 25 人/便未満 (収支率 60%未満)</b>	代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。
運行頻度の減便を検討	第1四半期経過時点で… <b>約 25~33 人/便 (収支率 60~80%)</b>	運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。
参考	第1四半期経過時点で… <b>約 33~41 人/便 (収支率 80~100%)</b>	社会実験を継続する。 ※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。

※(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。

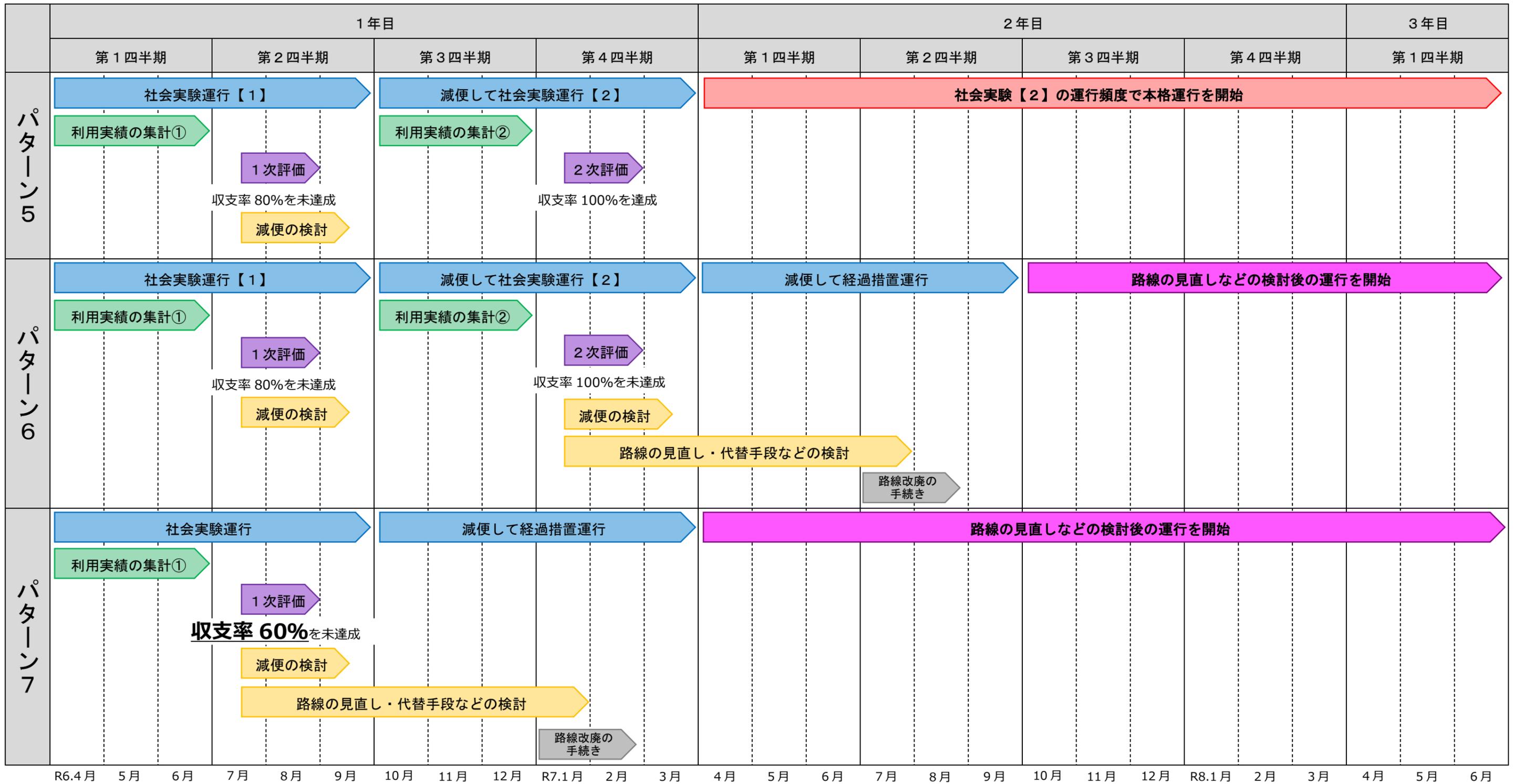
※原則として上記基準に基づき評価を行うが、運行エリアが重複する箕面中央線、小野原東線(箕面船場阪大前経由千里中央行)を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性がある。

## 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。



※年月については、北急延伸開業が令和6年4月当初だったと仮定した場合の年月を記載している。



※年月については、北急延伸開業が令和6年4月当初だったと仮定した場合の年月を記載している。