

アンケート結果に基づく需要予測結果について

アンケート結果に基づく需要予測結果は以下のとおり。

路線名	系統	現在	再編後
		利用者数 (人/日)	需要予測 (人/日)
白島線		4,371	1,331
北大阪ネオポリス線		2,019	1,662
彩都線		2,254	2,410
箕面森町線		2,307	2,271
箕面中央線	箕面船場阪大前行 (船場経由千里中央行) のみ	2,693	1,738
	箕面萱野行	－	762
	箕面船場阪大前行 (船場経由千里中央行)	－	976
	国道171号経由 箕面船場阪大前行	－	37
箕面山麓線		814	1,110
石橋線		9,015	8,235
如意谷線		1,464	790
栗生団地線	北千里経由 千里中央行	7,820	3,606
	箕面萱野行	－	1,219
小野原東線		3,965	2,833
(仮) 箕面小野原線	箕面萱野行	－	558
	箕面船場阪大前行	－	578
豊中市内線		12,926	11,660

箕面中央線（国道171号經由箕面船場阪大前行）の採算性の検証について

（１）採算性の検証について

- ◆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号經由箕面船場阪大前行）の採算性の検証

- ◆箕面中央線（国道171号經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 (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			5,927		4	22.0		13,046	▲ 7,119	0.45	×
早朝（5時台）	0			0		0	0.0		0	0	-	-
朝（6～8時台）	7			1,121		1	5.5		3,262	▲ 2,140	0.34	×
昼（9～16時台）	18	200	160	2,884	5.5	1	5.5	593.00	3,262	▲ 378	0.88	×
夕（17～19時台）	8			1,282		1	5.5		3,262	▲ 1,980	0.39	×
夜（20～22時台）	4			641		1	5.5		3,262	▲ 2,621	0.20	×
深夜（23時台）	0			0		0	0.0		0	0	-	-

〈箕面中央線（国道171号經由箕面船場阪大前行）の廃止〉

- ◆箕面中央線（国道171号經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。