

阪急バス案との相違路線における採算性の検証について

参考資料⑩

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	-	-
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	-	-

◆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	-	-
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とし、需要が0に修正されている。なお、当該路線新設案は、現時点で箕面小野原線に於いて早朝（5時台）の運行はなし。

◆（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。