

■社会実験路線の見直し基準

(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… 約8人/便以上 約9人/便以上 (収支率 100%以上)	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… 約17人/便以上 約18人/便以上 (収支率 200%以上)	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します。

	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… 約5人/便未満 約6人/便未満 (収支率 60%未満)	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… 約5~7人/便 約6~7人/便 (収支率 60~80%)	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… 約7~8人/便 約7~9人/便 (収支率 80~100%)	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ます。

(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… 約 31 人/便以上 約 32 人/便以上 (収支率 100%以上)	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… 約 61 人/便以上 約 63 人/便以上 (収支率 200%以上)	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します。

	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… 約 19 人/便未満 (収支率 60%未満)	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… 約 19~25 人/便 (収支率 60~80%)	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… 約 25~31 人/便 約 25~32 人/便 (収支率 80~100%)	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ます。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。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、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ります。

(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… 約 22 人/便以上 (収支率 100%以上)	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… 約 43 人/便以上 約 44 人/便以上 (収支率 200%以上)	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します。

	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… 約 13 人/便未満 約 14 人/便未満 (収支率 60%未満)	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… 約 13~17 人/便 約 14~18 人/便 (収支率 60~80%)	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… 約 17~22 人/便 約 18~22 人/便 (収支率 80~100%)	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ます。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する箕面小野原線、栗生団地線、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ります。

(4) 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… 約41人/便以上 約39人/便以上 (収支率100%以上)	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… 約81人/便以上 約77人/便以上 (収支率200%以上)	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します。

	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… 約25人/便未満 約23人/便未満 (収支率60%未満)	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… 約25~33人/便 約23~31人/便 (収支率60~80%)	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… 約33~41人/便 約31~39人/便 (収支率80~100%)	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ます。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。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ります。

(5) 箕面中央線（新稲系統）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… 約 30 人/便以上 (収支率 100%以上)	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… 約 60 人/便以上 (収支率 200%以上)	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します。

	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… 約 18 人/便未満 (収支率 60%未満)	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… 約 18~24 人/便 (収支率 60~80%)	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… 約 24~30 人/便 (収支率 80~100%)	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。

※箕面中央線（新稲系統）では、呉羽の里～（新稲）～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ます。

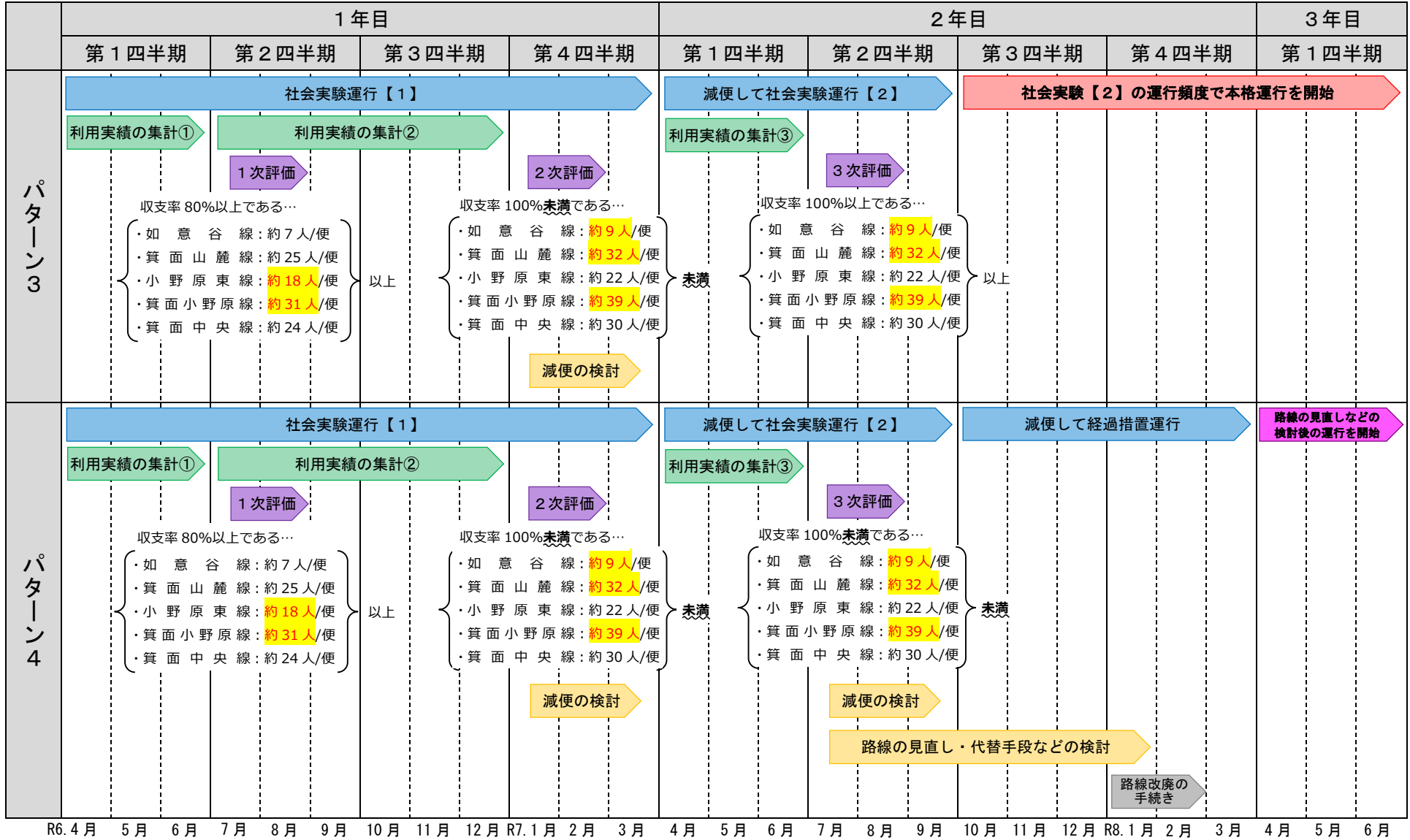
※原則として上記基準に基づき評価を行うが、運行エリアが重複する箕面中央線、箕面小野原線を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性がある。

■社会実験路線の評価・見直しの流れ

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）からデータ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います。

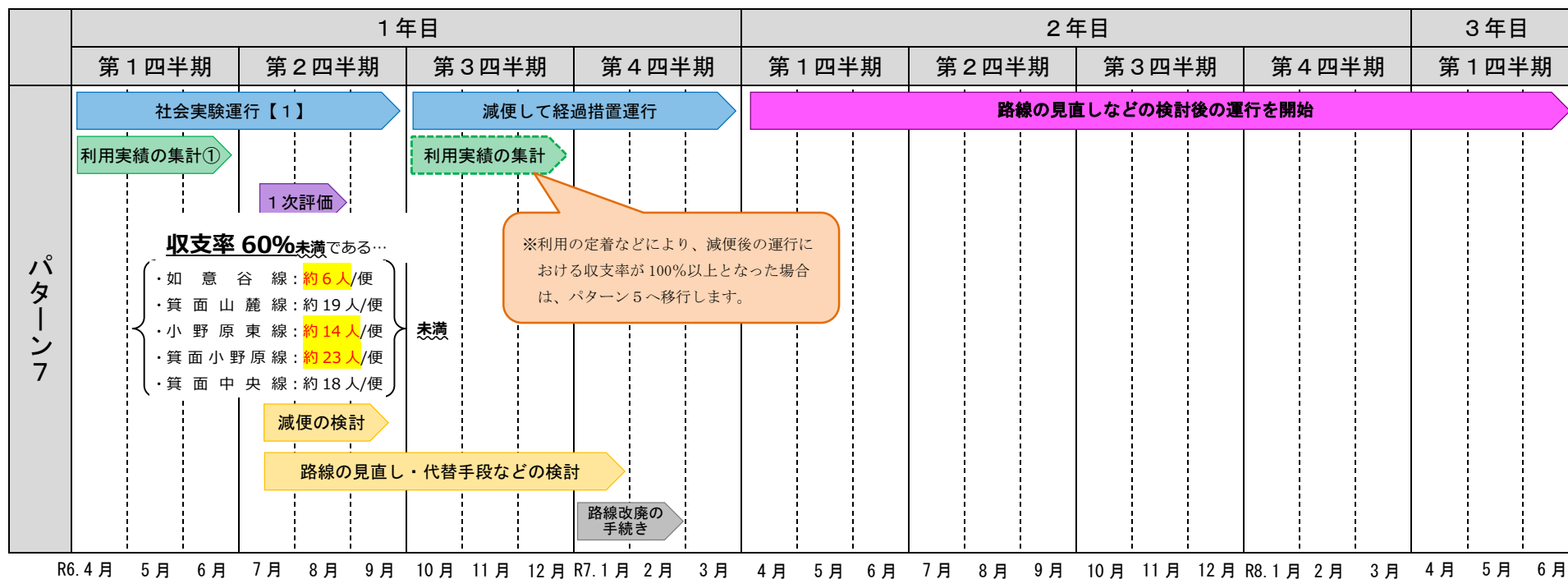
社会実験路線の評価・見直しとして考えられる流れをパターンごとに分けて、次ページ以降に記載します。

	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1	社会実験運行				本格運行を開始（減便なし）																						
	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%以上である… ・如意谷線：約7人/便 ・箕面山麓線：約25人/便 ・小野原東線：約18人/便 ・箕面小野原線：約31人/便 ・箕面中央線：約24人/便		以上	収支率 100%以上である… ・如意谷線：約9人/便 ・箕面山麓線：約32人/便 ・小野原東線：約22人/便 ・箕面小野原線：約39人/便 ・箕面中央線：約30人/便		以上																					
パターン2	社会実験運行				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%以上である… ・如意谷線：約7人/便 ・箕面山麓線：約25人/便 ・小野原東線：約18人/便 ・箕面小野原線：約31人/便 ・箕面中央線：約24人/便		以上	収支率 200%以上である… ・如意谷線：約18人/便 ・箕面山麓線：約63人/便 ・小野原東線：約44人/便 ・箕面小野原線：約77人/便 ・箕面中央線：約60人/便		以上																					
				サービスレベルの向上の検討																							
	R6. 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R7. 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R8. 1月	2月	3月	4月	5月	6月



∞

	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】		減便して社会実験運行【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	1次評価	利用実績の集計②	2次評価																							
	収支率 60~80%である… ・如意谷線: 約6~7人/便 ・箕面山麓線: 約19~25人/便 ・小野原東線: 約14~18人/便 ・箕面小野原線: 約23~31人/便 ・箕面中央線: 約18~24人/便		収支率 100%以上である… ・如意谷線: 約9人/便 ・箕面山麓線: 約32人/便 ・小野原東線: 約22人/便 ・箕面小野原線: 約39人/便 ・箕面中央線: 約30人/便		以上																						
		減便の検討																									
パターン6	社会実験運行【1】		減便して社会実験運行【2】		減便して経過措置運行		路線の見直しなどの検討後の運行を開始																				
	利用実績の集計①	1次評価	利用実績の集計②	2次評価																							
	収支率 60~80%である… ・如意谷線: 約6~7人/便 ・箕面山麓線: 約19~25人/便 ・小野原東線: 約14~18人/便 ・箕面小野原線: 約23~31人/便 ・箕面中央線: 約18~24人/便		収支率 100%未満である… ・如意谷線: 約9人/便 ・箕面山麓線: 約32人/便 ・小野原東線: 約22人/便 ・箕面小野原線: 約39人/便 ・箕面中央線: 約30人/便		未済																						
		減便の検討		減便の検討	路線の見直し・代替手段などの検討																						
						路線改廃の手続き																					
	R6.4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R7.1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R8.1月	2月	3月	4月	5月	6月



※利用者が少なく減便を行った後においても、地域全体での利用促進などにより利用者が大幅に増加し、サービスレベルの向上を検討する基準（収支率200%となる基準）を上回った場合は、減便後の運行本数からのサービスレベルの向上を検討する。

参考：社会実験路線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について

実際のバス利用においては、朝のラッシュ時利用者が多く、昼間や夜間の時間帯は利用者が少ないなど、時間帯毎に利用者数の比重が異なります。そのため、第8章で記載しました各社会実験路線の評価基準について、現在の路線毎の時間帯別利用者数の比重に基づく基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について、以下にお示しします。

(1) 如意谷線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【1便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の見直しを検討	約 6 人/便 (収支率 60%)	朝	約 8 人/便
		昼	約 5 人/便
		夕	約 5 人/便
		夜	約 4 人/便
運行頻度の減便を検討	約 7 人/便 (収支率 80%)	朝	約 10 人/便
		昼	約 6 人/便
		夕	約 7 人/便
		夜	約 5 人/便
本格運行へ移行	約 9 人/便 (収支率 100%)	朝	約 12 人/便
		昼	約 8 人/便
		夕	約 9 人/便
		夜	約 7 人/便
サービスレベルの向上を検討	約 18 人/便 (収支率 200%)	朝	約 24 人/便
		昼	約 15 人/便
		夕	約 17 人/便
		夜	約 13 人/便

(2) 箕面山麓線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【1便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 19 人/便 (収支率 60%)	朝	約 22 人/便
		昼	約 20 人/便
		夕	約 17 人/便
		夜	約 11 人/便
運行頻度の 減便を検討	約 25 人/便 (収支率 80%)	朝	約 29 人/便
		昼	約 27 人/便
		夕	約 22 人/便
		夜	約 14 人/便
本格運行へ移行	約 32 人/便 (収支率 100%)	朝	約 36 人/便
		昼	約 33 人/便
		夕	約 27 人/便
		夜	約 17 人/便
サービスレベルの 向上を検討	約 63 人/便 (収支率 200%)	朝	約 72 人/便
		昼	約 67 人/便
		夕	約 44 人/便
		夜	約 34 人/便

(3) 小野原東線（箕面船場阪大前經由千里中央行）の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【1便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 14 人/便 (収支率 60%)	朝	約 14 人/便
		昼	—
		夕	約 14 人/便
		夜	—
運行頻度の 減便を検討	約 18 人/便 (収支率 80%)	朝	約 18 人/便
		昼	—
		夕	約 18 人/便
		夜	—
本格運行へ移行	約 22 人/便 (収支率 100%)	朝	約 22 人/便
		昼	—
		夕	約 22 人/便
		夜	—
サービスレベルの 向上を検討	約 44 人/便 (収支率 200%)	朝	約 44 人/便
		昼	—
		夕	約 44 人/便
		夜	—

※小野原東線（箕面船場阪大前經由千里中央行）は、朝・夕のラッシュ時のみの設定であるため、上表の目安も朝・夕のラッシュ時のみを記載しています。

(4) 箕面小野原線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【1便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 23 人/便 (収支率 60%)	朝	約 31 人/便
		昼	約 20 人/便
		夕	約 26 人/便
		夜	約 20 人/便
運行頻度の 減便を検討	約 31 人/便 (収支率 80%)	朝	約 42 人/便
		昼	約 26 人/便
		夕	約 34 人/便
		夜	約 26 人/便
本格運行へ移行	約 39 人/便 (収支率 100%)	朝	約 52 人/便
		昼	約 33 人/便
		夕	約 43 人/便
		夜	約 33 人/便
サービスレベルの 向上を検討	約 77 人/便 (収支率 200%)	朝	約 103 人/便
		昼	約 66 人/便
		夕	約 68 人/便
		夜	約 65 人/便

(5) 箕面中央線（新稲系統）の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【1便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 18 人/便 (収支率 60%)	朝	約 25 人/便
		昼	約 15 人/便
		夕	約 17 人/便
		夜	—
運行頻度の 減便を検討	約 24 人/便 (収支率 80%)	朝	約 33 人/便
		昼	約 20 人/便
		夕	約 23 人/便
		夜	—
本格運行へ移行	約 30 人/便 (収支率 100%)	朝	約 41 人/便
		昼	約 25 人/便
		夕	約 29 人/便
		夜	—
サービスレベルの 向上を検討	約 60 人/便 (収支率 200%)	朝	約 82 人/便
		昼	約 50 人/便
		夕	約 45 人/便
		夜	—