

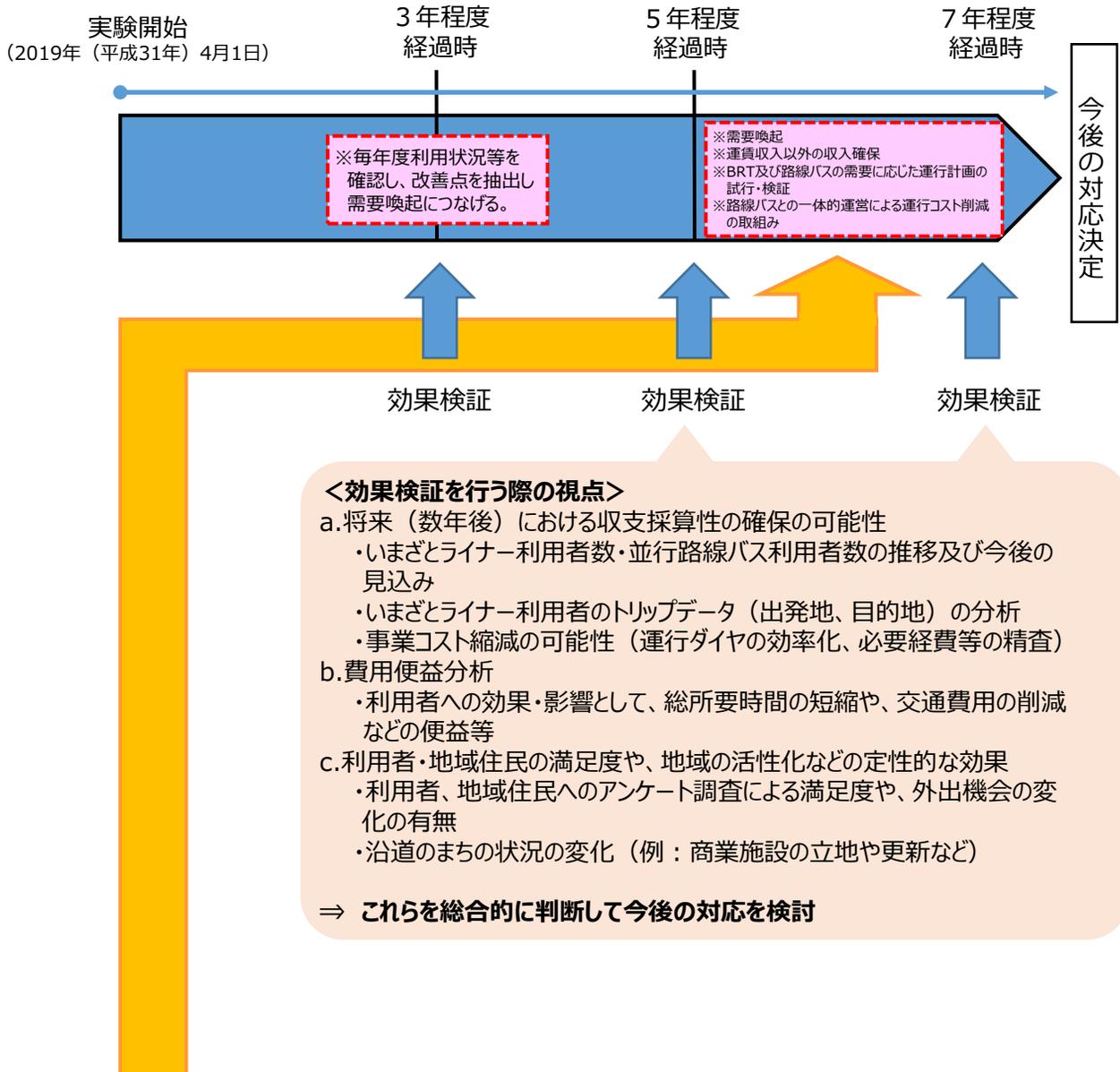
# **いまざとライナー（BRT）の運行による社会実験 6年目の利用状況等と今後の進め方（案）について**

**令和7年2月  
大阪市都市交通局**

## ▶ いまざとライナーの運行による社会実験について

地下鉄今里筋線延伸部（今里～湯里六丁目）における需要の喚起・創出、及び鉄道代替の可能性の検証のために実施

### ○社会実験の効果検証



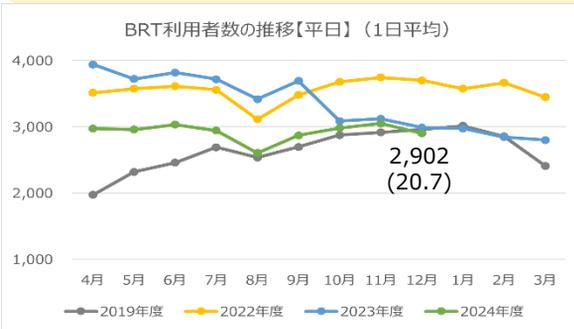
### ○社会実験6年目のまとめ内容

- ① 利用状況等の確認
  - ・利用実績データを用いて、実態を把握・分析
- ② 利用実態に応じた運行計画の見直し（2023年10月ダイヤ改正）による影響の分析
- ③ 社会実験6年目の取組み
- ④ 社会実験7年目の進め方（案）

## 利用状況等の確認

### 利用者数の推移

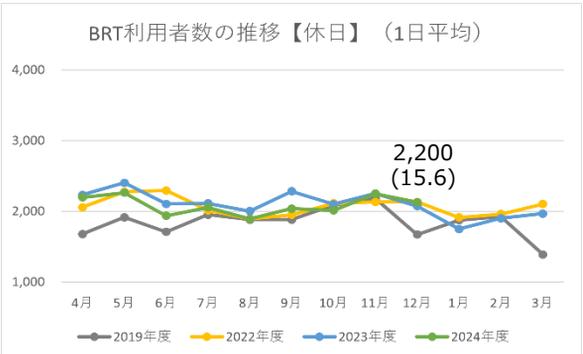
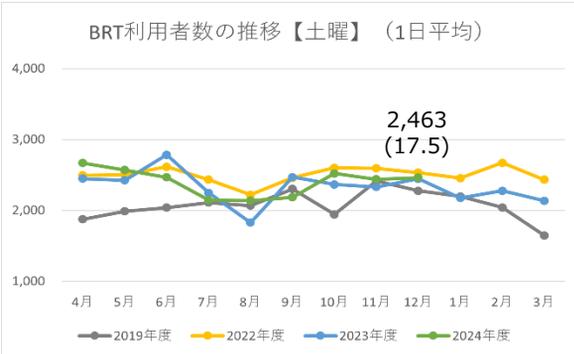
- ✓ 平日は、2024年4月から9月までは、前年度がダイヤ改正※を実施する前であったことから前年度を下回る状況が続いていたが、2024年10月より前年度と同水準になっている。12月時点では1日約2,900人の利用者数となっている。
  - ✓ 土曜・休日は、2024年の利用者数は2023年度と同水準となっており、12月時点では土曜で1日約2,450人、休日で1日約2,200人の利用者数となっている。
- ※ 2023年10月に利用実態に応じた運行計画の見直しの取り組みで平日の運行ダイヤの改正を実施。  
(平日7時台から18時台の運行間隔を20分間隔から30分間隔に変更)



※ ( ) 内の値は、1便あたりの利用者

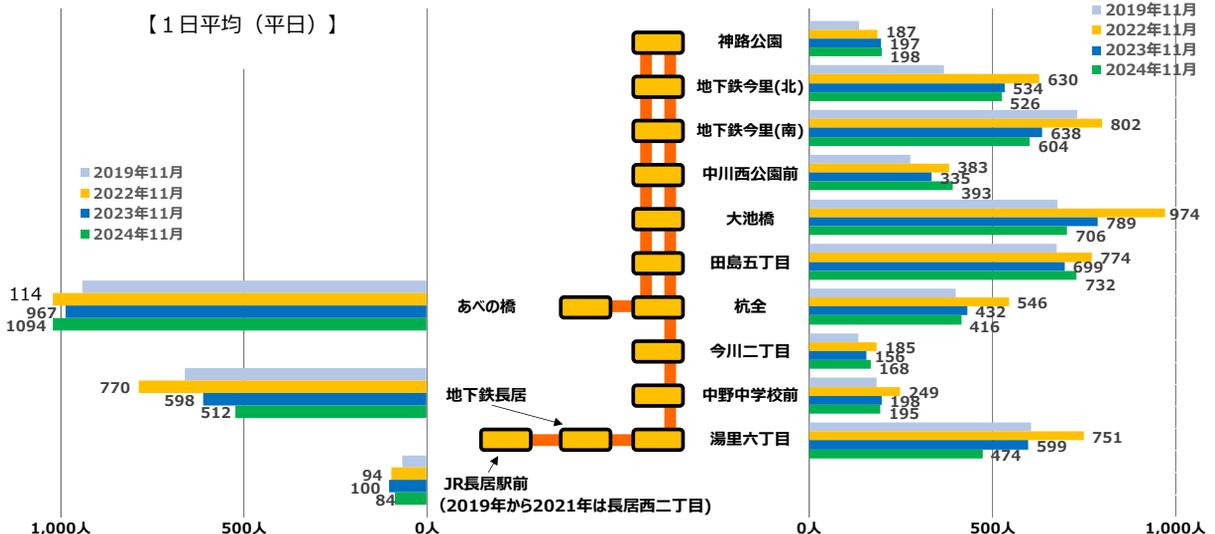
#### 利用者数について

利用者数は、全利用者数のうち、システムにより把握可能なICカード(大阪市敬老優待乗車証含む)、現金及び回数カードで乗車された人数に対し、システムで把握できない磁気定期券、1日乗車券及び企画乗車券等で乗車された人について、2019年9月、10月に乗り込み調査を行い、その利用割合を算出し、その率で補正し推計した値。



### 停留所別利用者数

- ✓ 2024年11月時点において、2023年11月時点と比べて、ほとんどの停留所において利用者数は同水準となっている。利用者数の変化(減少量)が大きかった停留所は「湯里六丁目」、「地下鉄長居」、「大池橋」となっている。また、「あべの橋」、「中川西公園前」「田島五丁目」においては利用者数が増加している。
- ✓ 利用者数は、「あべの橋」が最も多く、次いで、「田島五丁目」が多い。

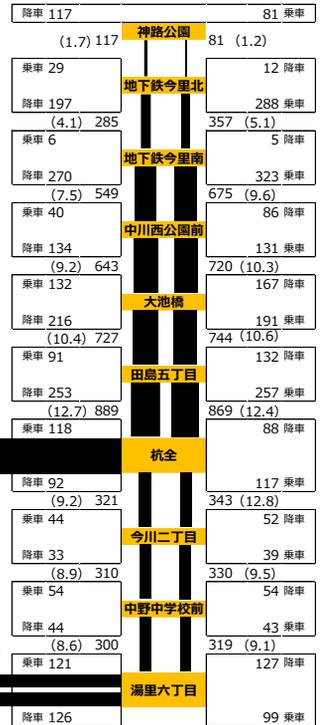


## ▶ 利用状況等の確認

### 停留所間利用者数

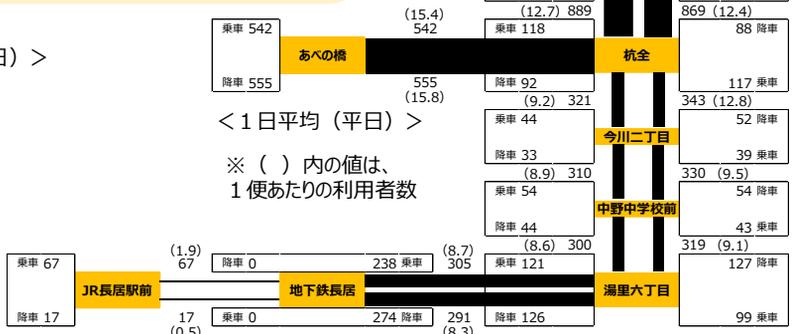
【停留所間・往復別・乗降別利用者数(2024年11月)】

- ✓ 今里筋線延伸部（地下鉄今里～湯里六丁目）各停留所間の1便あたりの利用者数は、7人から12人程度となっている。
- ✓ 今里筋線延伸部から東西方向に延びる「あべの橋～杭全」、「地下鉄長居～湯里六丁目」は、いずれもターミナルに接続していることから利用者数が多いと考えられる。
- ✓ 「杭全」より北側は、長居ルート、あべの橋ルートの2ルートが運行しており、各停留所間の利用者数は多い。
- ✓ 利用者の平均乗車距離は3.89kmであり、3km以上の利用者が半数以上（61%）となっている。
- ✓ 利用者数が多い区間（上位5位）は、「地下鉄長居」、「あべの橋」、「地下鉄今里南」を含む区間が上位を占めており、地下鉄駅やターミナルと接続していることから、利用者の増加につながっていると考えられる。



【利用区間上位5位】 <1日平均(平日)>

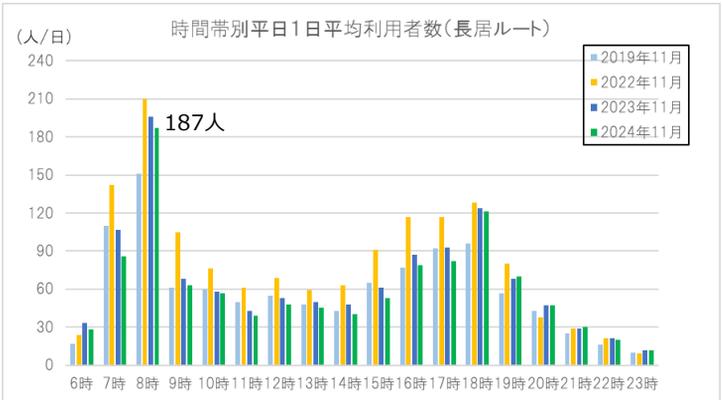
2024年11月		
1	田島五丁目～あべの橋	419人
2	大池橋～あべの橋	248人
3	湯里六丁目～地下鉄長居	204人
4	地下鉄今里南～大池橋	196人
5	杭全～あべの橋	134人



### 時間帯別利用者数

- ✓ 長居ルート、あべの橋ルートともに、朝7・8時台の利用者が多い。
- ✓ 長居ルートは、朝ラッシュ時間帯の利用割合が高いことから、通勤や通学を目的とした利用が多いと考えられる。
- ✓ 一方、あべの橋ルートは、朝夕ラッシュ時間帯と昼間時間帯の差があまり大きくないことから、買い物などの自由目的の利用割合が比較的高いと考えられる。
- ✓ 2023年、2024年を比較すると長居ルートでは、ほぼ全時間帯において利用者数が減少しており、あべの橋ルートではほぼ全時間帯において利用者数が増加している。

<1日平均(平日)>



#### 時間帯別利用者数について

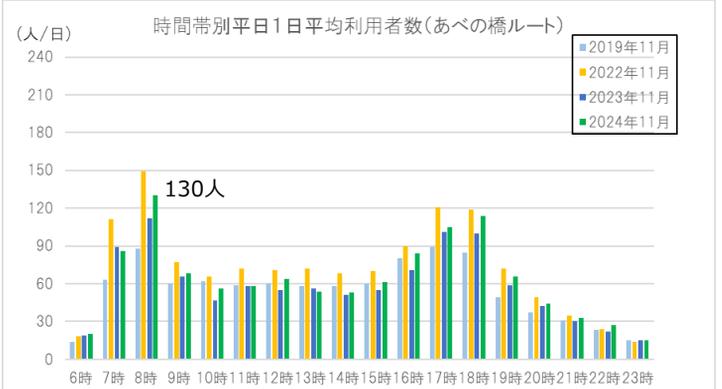
時間帯別利用者数は、対象者を全利用者のうち、システムで把握可能なICカード（大阪市敬老優待乗車証含む）で利用されたお客さまに限定し、降車時の時間帯別に集計したものの。

#### ○長居ルート

2019年11月：全利用者数1,549人のうち1,076人  
 2022年11月：全利用者数1,946人のうち1,439人  
 2023年11月：全利用者数1,647人のうち1,197人  
 2024年11月：全利用者数1,490人のうち1,107人

#### ○あべの橋ルート

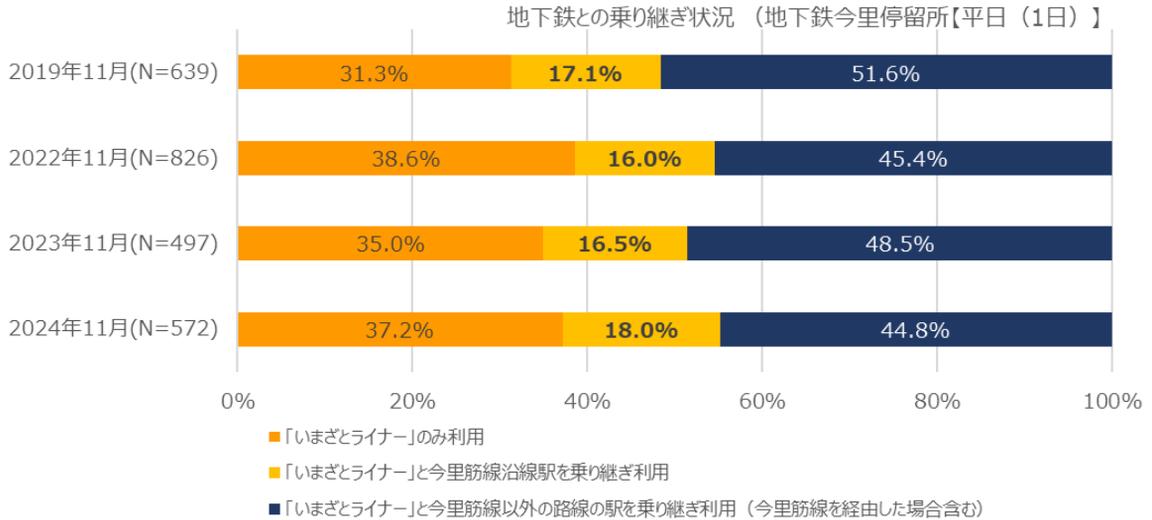
2019年11月：全利用者数1,466人のうち990人  
 2022年11月：全利用者数1,800人のうち1,299人  
 2023年11月：全利用者数1,473人のうち1,048人  
 2024年11月：全利用者数1,561人のうち1,138人



## ➤ 利用状況等の確認

### 地下鉄今里停留所における乗り継ぎ状況

- ✓ 地下鉄今里停留所の利用者のうち、地下鉄との乗り継ぎ利用は約63%、いまざとライナー単独利用は約37%となっている。
- ✓ 地下鉄今里筋線との乗り継ぎ利用の割合は、2019年から2024年まではほとんど変化していない。
- ✓ 2024年は、いまざとライナーのみの利用の割合が2023年から微増し、地下鉄今里筋線以外の路線の駅と乗継ぎ利用の割合が微減している。



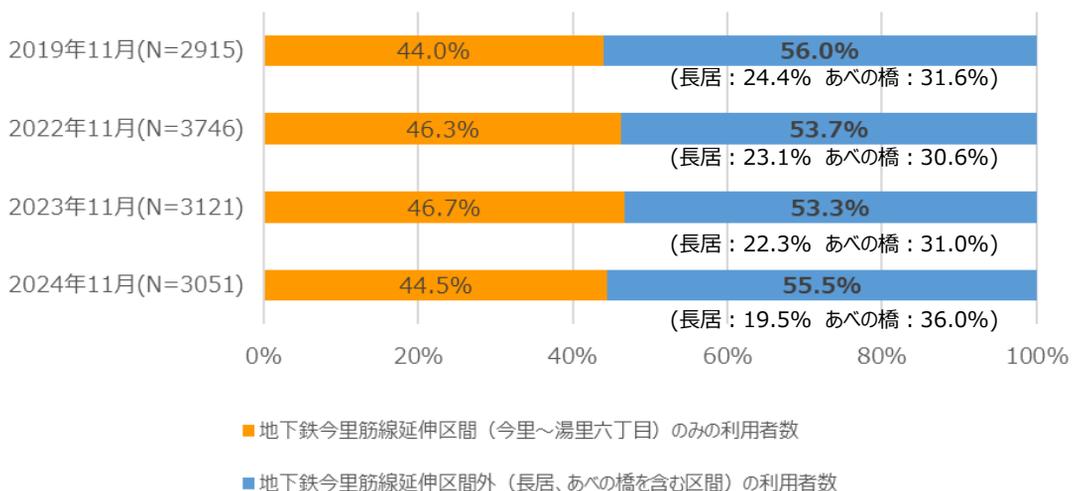
#### 乗り継ぎ状況について

地下鉄の交通調査実施日（平日（11月の第2週目の火曜日））に地下鉄今里停留所でいまざとライナーを乗降した利用者のうち、ICカードで利用した人数（2019年11月：639人、2020年11月：617人、2021年11月：683人、2022年11月：826人、2023年11月：497人、2024年11月：572人）について、乗り継ぎ状況別に集計したものを。

### 地下鉄今里筋線延伸区間以外の鉄道駅と接続した効果

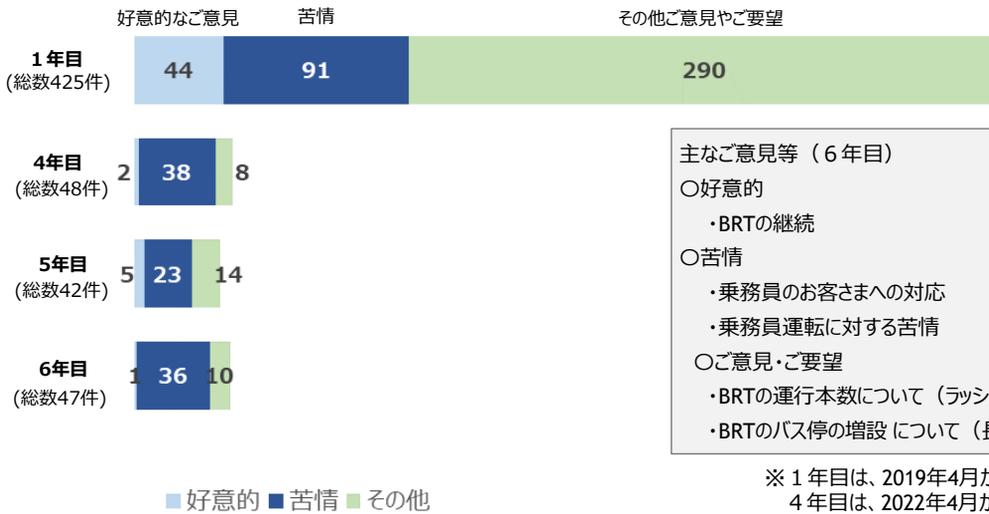
- ✓ 今里筋線延伸区間（地下鉄今里～湯里六丁目）のみの利用者数は全体の約45%、延伸区間外（長居、あべの橋を含む）を含む利用者数は全体の約55%となっており、鉄道駅のあるターミナルと接続していることから、利用者の増加につながっていると考えられる。
- ✓ 2019年から2024年まで構成比にほとんど変化は見られないが、2023年度に比べると延伸区間外の内訳比率について、長居が減少し、あべの橋は増加している。

地下鉄今里筋線延伸区間以外の鉄道駅と接続した効果  
【平日（1日平均利用者数）】



## ▶ いまざとライナーに関するご意見やご要望

### 大阪市やOsaka Metroにお寄せいただいたご意見



#### 主なご意見等（6年目）

- 好意的
  - ・BRTの継続
- 苦情
  - ・乗務員のお客さまへの対応
  - ・乗務員運転に対する苦情
- ご意見・ご要望
  - ・BRTの運行本数について（ラッシュ時の増便）
  - ・BRTのバス停の増設について（長居・湯里間・森之宮）

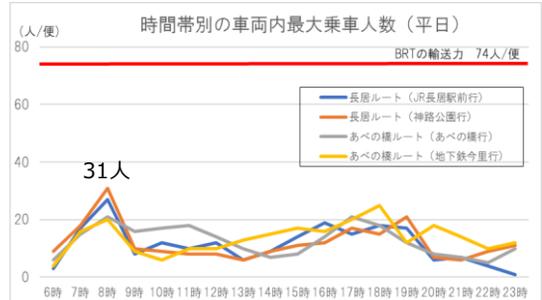
※ 1年目は、2019年4月から2020年3月末まで  
 4年目は、2022年4月から2023年3月末まで  
 5年目は、2023年4月から2024年3月末まで  
 6年目は、2024年4月から2024年12月末まで

## ▶ 利用実態に応じた運行計画の見直し（2023年10月ダイヤ改正）による影響の分析

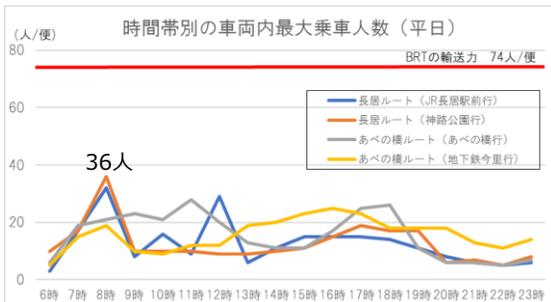
### 時間帯別の車両内最大乗車人数

- ✓ 2022年10月の車両内の最大乗車人数は31人（8時台・長居ルート神路公園行）であり、BRT車両の1便あたりの輸送力の74人に比べ、余裕がある。BRT全区間で輸送力が車内の乗車人数を上回っている。
- ✓ 2023年10月のダイヤ改正後の車両内の最大乗車人数は36人（8時台・長居ルート神路公園行）となっており、朝ラッシュ時間帯から昼間時間帯で1便当たりの乗車人数は増加している。
- ✓ 2024年10月の車両内の最大乗車人数は、34人（7時台・長居ルート神路公園行）となっており、昨年度と比べ全時間帯で同水準となっている。

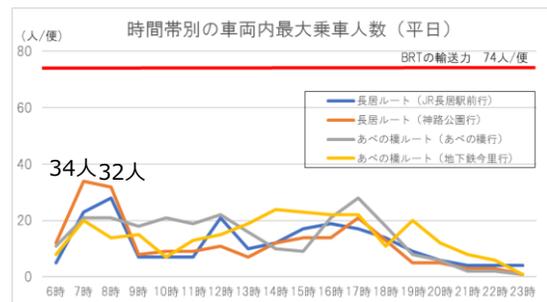
#### <2022年10月>



#### <2023年10月>



#### <2024年10月>



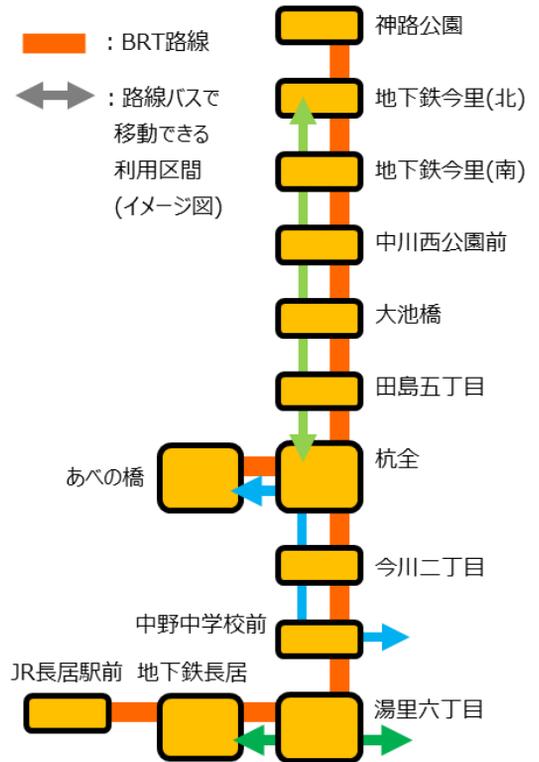
#### 車両内乗車人数について

2020年12月に実施した交通調査で取得した、時間帯別の各停留所間で車両内に乗車している人数の結果に対して、2022年10月、2023年10月及び2024年10月の時間帯別利用者数の増減を考慮し、推計したものを、車両内最大乗車人数は、各時間帯において車内の乗車人数が最も多い停留所間の人数をグラフで示したものを。

## 利用実態に応じた運行計画の見直し（2023年10月ダイヤ改正）による影響の分析

### 利用者数の変化について

- ✓ 2023年10月のダイヤ改正後、2023年11月は、2022年11月に比べ平日1日平均利用者数は約17%減少している。利用者数の変化（減少量）が大きい区間は、「湯里六丁目～地下鉄長居」が一番多く、次いで「地下鉄今里南～大池橋」、「杭全～あべの橋」である。
- ✓ 利用者数の変化（減少量）が大きい利用区間は、既存の路線バスで代替可能な区間（※1）である。
- ✓ 路線バスで代替可能な区間（※1）に比べ、路線バスで代替できない区間（※2）においては、ダイヤ改正後の利用者数減少の影響は少ない。
- ✓ 2024年11月は、2023年11月に比べ平日1日平均利用者数は、同水準となっている。
- ✓ 路線バスで代替可能な区間（※1）は、2023年11月に比べさらに減少しているが、路線バスで代替できない区間（※2）においては、2023年11月に比べると同水準となっている。
- ✓ 2023年11月に利用者数の変化（減少量）が大きかった利用区間については、「湯里六丁目」～「地下鉄長居」と「地下鉄今里（南）」～「大池橋」で利用者数が減少している。
- ✓ BRTと並行する路線バスの利用者数については、ダイヤ改正前の2022年11月に比べ、ダイヤ改正後の2023年11月は増加傾向がみられ、2024年11月は前年度と同水準となっている。
- ✓ 以上のことから、ダイヤ改正により、BRTの利用者が路線バスの利用に転換している可能性が高い。



### ■BRT利用者数（平日、1日平均）

2022年11月		2023年11月		前年度比	2024年11月		前年度比
全区間	3746人	全区間	3121人	▲ 16.7%	全区間	3051人	▲ 2.2%
路線バスで代替可能な区間（※1）	2237人	路線バスで代替可能な区間（※1）	1723人	▲ 23.0%	路線バスで代替可能な区間（※1）	1603人	▲ 7.0%
路線バスで代替できない区間（※2）	1322人	路線バスで代替できない区間（※2）	1244人	▲ 5.9%	路線バスで代替できない区間（※2）	1266人	1.7%

※1 並行路線バスがあり、乗換えずに移動可能な利用区間

※2 並行路線バスがあるが、乗換えが必要、もしくは並行路線バスがない利用区間（地下鉄で移動できる利用区間（地下鉄今里～あべの橋・地下鉄長居・JR長居駅前）を除く）

### ■並行路線バス35・35A系統利用者の変化(対前年度比)

2022年11月	-	2023年11月	約13%増	2024年11月	約1%増
----------	---	----------	-------	----------	------

### ■BRT路線のうち2023年11月に利用者数の変化(減少量)が大きかった区間（平日、1日平均）

2022年11月		2023年11月		前年度差	2024年11月		前年度差
湯里六丁目～地下鉄長居	404人	湯里六丁目～地下鉄長居	283人	▲ 121人	湯里六丁目～地下鉄長居	204人	▲ 79人
地下鉄今里（南）～大池橋	301人	地下鉄今里（南）～大池橋	229人	▲ 72人	地下鉄今里（南）～大池橋	196人	▲ 33人
杭全～あべの橋	195人	杭全～あべの橋	129人	▲ 66人	杭全～あべの橋	134人	5人

### 車両内乗車人数について

時間帯別の各停留所間で車両内に乗車している人数の結果に対して、2022年10月、2023年10月及び2024年10月の時間帯別利用者数の増減を考慮し、推計したもの。

車両内最大乗車人数は、各時間帯において車内の乗車人数が最も多い停留所間の人数をグラフで示したものを。

### 路線バスの利用者数について

利用者数はBRTと並行して運行する一部の系統で、システムにより把握可能な人数にて傾向を確認したもの。

## 社会実験 6年目の取組み

### ①沿線施設と連携した需要喚起・創出の取組み

沿線施設や観光地と連携したタイアップ企画の実施やイベント等でのPRによる需要喚起の実施



#### <今年度の取組み>

- ✓ 長居公園ビジョンでBRTをPR
  - ✓ 長居公園・長居植物園をBRT車内でPR
  - ✓ セレッソ大阪と連携し、長居スタジアム・BRT車内・Xで相互PR
  - ✓ 天王寺動物園をBRT車内でPR
  - ✓ 地下鉄今里駅の大阪市自転車駐輪場でシェアサイクルポートを運用開始（1月）
  - ✓ BRTを利用した天王寺動物園の入園者を対象に入園料を10%割引（8月～3月）
  - ✓ 大阪コリアタウン店舗にBRTのPRチラシを設置（11月～）
  - ✓ レッドハリケーンズ大阪と連携し、BRT需要喚起動画をYouTube・X・BRT車内サインージで放映（1月）
- ※レッドハリケーンズ大阪公式インスタグラム及び長居スタジアム等で放映予定



大阪コリアタウンと連携したPRチラシ

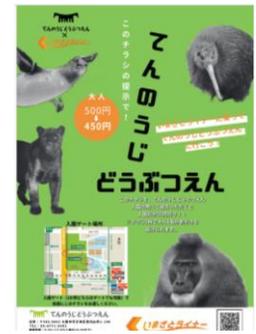


レッドハリケーンズ大阪と連携したPR動画

Osaka Point等交通以外のサービスを活用し、外出機会の創出、利用者の増加を目的としてBRT沿線施設との新たな取組みを検討・実施



長居植物園と連携したOsaka Pointキャンペーンチラシ



天王寺動物園と連携した入園料の割引チラシ

- ✓ BRT沿線におけるOsaka Point提携店を増加
- ✓ BRTを利用した長居植物園の入園者にOsaka Pointを進呈（8月～11月）
- ✓ 地下鉄・路線バス・BRTを乗り継いでご利用されるお客さまのサービス向上を目的としたOsaka Pointによる乗継ポイントの新サービス開始を決定（2025年4月～）

### ②運賃収入以外の収入確保の取組み

車両や停留所施設を活用した広告を検討・実施



#### <今年度の取組み>

- ✓ BRT車内サインージ、車体戸袋・背面部及び後部座席ステッカーについて、広告募集を実施し、2025年1月に契約



## ➤ 社会実験 6 年目の取組み

### ③BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画の検討

BRT及び路線バスにAIカメラを設置、利用実態・相互影響を把握し、需要に応じた運行計画を検討



#### ＜今年度の取組み＞

- ✓ BRT車両14台にAIカメラを設置（2024年8月）
- ✓ AIカメラによる利用データ取得を開始し、データ処理中

### ④路線バスとの一体的運営による運行コスト削減の取組み

BRTと路線バスの一体的、効率的な運営計画（車両、運転士、運行サービス等）を検討



#### ＜今年度の取組み＞

- ✓ 路線バスとの予備要員を一部共通化にすることにより、BRT専属運転士の人員削減を実施

## ➤ 社会実験 7 年目の進め方（案）

社会実験 7 年目については、BRTの事業継続性を高めるため、引き続き、BRT沿線地域や施設と連携による需要喚起を図り、効率的な運営によるコスト削減を進めるとともに、BRTと路線バスの利用状況と需要の相互影響を踏まえ、BRTと路線バスの一体的、効率的な運行計画の検討を進め試行・検証を行う。

また、BRT社会実験延長の効果検証は、運行計画の試行・検証期間を十分に確保して行い、BRTの収支採算性等を踏まえ、大阪市とOsaka Metroが連携し今後の対応を決定する。

### ①沿線施設と連携した需要喚起・創出の取組み



・引き続き、沿線地域や施設と連携したタイアップ企画の実施やイベント等でのPRによる需要喚起の実施

### ②運賃収入以外の収入確保の取組み



・BRT沿線におけるOsaka Point提携店をさらに増やし、Osaka Pointを活用し、外出機会の創出、利用者の増加を目的としたキャンペーンの実施・検証  
・乗継割引を廃止し、Osaka Pointによる地下鉄や路線バスとの乗継割引のポイント化を実施（2025年4月～）

### ③BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画の検討



・BRTと路線バスの利用状況と需要の相互影響を踏まえ、路線バスが並行して運行するBRTの利用者が多い区間において、BRTと路線バスの運行間隔や運行本数を調整するなど、一体的、効率的な運行計画の検討を進め試行・検証を行う。

### ④路線バスとの一体的運営による運行コスト削減の取組み



・BRTと路線バスとの一体的、効率的な運営計画（車両、運転士、運行サービス等）の検討を引き続き行い、順次実施