

いまざとライナー（BRT）の運行による社会実験 7 年目の効果検証と今後の進め方（案）について【概要版】

- 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、社会実験を実施
- 5 年目となる2023年度に効果検証を行い、引き続き取組みが必要として実験期間を2年程度延長
- 今回、延長期間の取組みについて効果検証を実施し、今後の進め方をとりまとめる

1.社会実験の効果検証



（1）当初期間の取組みの効果検証（2024年2月）

- 沿線住民を中心に利用が定着し、新規需要の創出や沿線活性化に一定寄与
- 需要喚起について、コロナ禍により沿線施設等と連携したイベントや効果的なPRが不十分であったため、利用者の大幅な増加に至っていない。
- 事業性について、現行の運行計画では、将来予測通りに利用者が増加したとしても、赤字の見込みであり、改善が必要

さらなる需要喚起、事業性の改善のため社会実験を2年程度延長

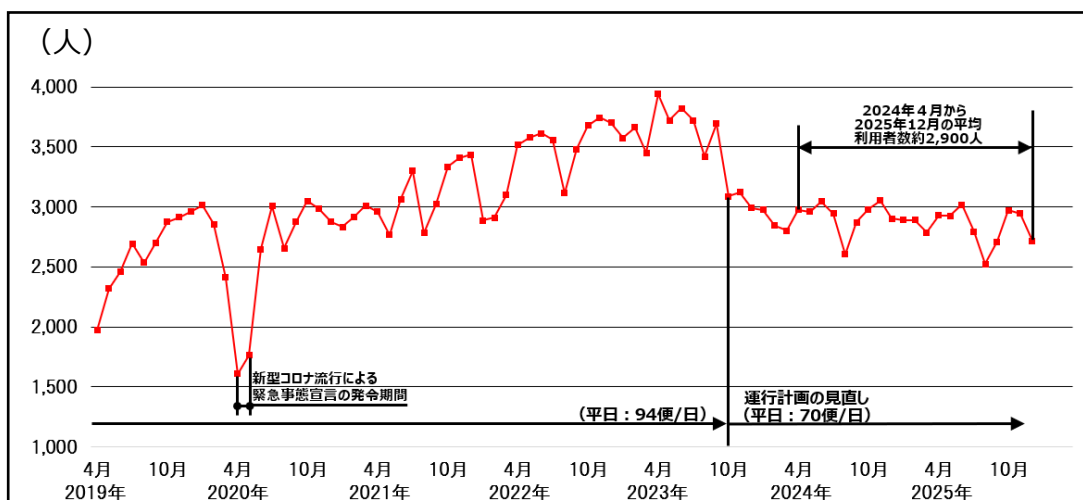


図 社会実験開始以降の月別BRT利用者数推移(平日1日平均)

（2）延長期間の取組みの効果検証（2026年2月）

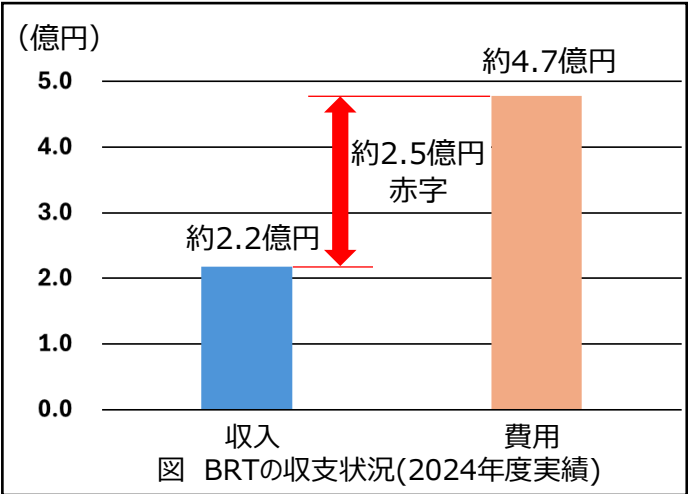
当初効果検証に基づく取組み項目		延長期間の取組み内容	延長期間の効果検証
需要喚起	①	沿線施設と連携した需要喚起・創出の取組み	セレッソ大阪、レッドハリケーンズ大阪、天王寺動物園等の沿線施設と連携したPR
	②	運賃収入以外の収入確保の取組み	車両を活用した広告収入の確保
事業性の改善	③	BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画の検討	「長居公園南口」に停車 ・地下鉄今里～杭全におけるBRTと路線バスの運行計画の調整（2026年1月～試行）
	④	路線バスとの一体的運営による運行コスト削減の取組み	BRTと路線バスの予備要員を共通化

⇒ 今回の検証の結果、事業性の改善にあたり、①、②の取組みには限界があることから、**今後は③、④の取組みに注力していく必要がある。**

2.社会実験延長期間の総括と今後の対応について

【総括】

- ・ BRTは、路線バスとは異なる輸送力、速達性、定時性の機能を有し、利用者が定着していることから、沿線住民の移動手段として、重要な役割を果たしている
- ・ これまで需要喚起、コスト削減に取り組んできたが、2024年度においては年間2.5億円の赤字であり、現行の運行計画、これまでの収支改善の取り組みの継続だけでは、赤字解消が困難な状況
- ・ 現状のままではBRTとしての事業継続性を確保することが極めて難しい状況であり、さらなる取り組みが必要



【今後の対応】

- ・ 将来にわたり持続可能なBRTの運行を維持するためには、抜本的な対策が必要
- ・ BRTと路線バスの一体的・効率的な「運行計画」及び「運営」について、これまでより踏み込んで検討
- ・ 社会実験をさらに少なくとも2年あまり延長し、さらなる収支改善の取り組みを進める

①主な取り組み内容

BRTと路線バスの需要に応じた一体的かつ効率的な運行計画の検討・実施・検証

→

- ✓ 2025年度に実施した運行計画の変更を検証しつつ、継続してBRTと路線バスの運行間隔や運行本数の調整等の運行計画を検討
- ✓ BRTの利用が少ない早朝深夜時間帯について、需要に応じた運行計画を検討
- ✓ これらの運行計画の実施・検証（※運行計画の実施にあたっては交通政策基金を活用したシステム改修や施設整備等も必要に応じて実施）

路線バスとの一体的運営による運行コスト削減の取り組み

→

- ✓ 運転士、車両、システム（乗継ポイント含む）など路線バスと一体的に運営することによる収支改善を検討し、実施可能なものから順次実施

②スケジュール

年度	2025	2026				2027				2028				
	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	
BRTと路線バスの需要に応じた 運行計画の検討、実施、検証	長居公園南口停車、地下鉄今里－杭全の運行計画調整										今後の 対応決定			
	実施・検証					さらに一体的かつ効率的な運行計画の検討・実施・検証								
	早朝深夜時間帯の運行計画調整													
	検討・実施・検証													
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														
	検討(実施可能なものから順次実施)													



図 BRT路線図