

いまざとライナー（BRT）の運行による社会実験の実施について

2018年（平成30年）12月
都市交通局

地下鉄今里筋線延伸区間（今里～湯里六丁目）における『いまざとライナー』（BRT）の運行による社会実験を以下のとおり実施する。

1. 社会実験の目的

地下鉄今里筋線延伸区間（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。

2. 社会実験開始日

2019年（平成31年）4月1日（月）

3. 運行計画

(1) 運行ルート

地下鉄今里筋線延伸区間（今里～湯里六丁目）を基本に、利用者の利便性向上と需要の喚起・創出につながる、以下の2ルートとする。

- ・ 長居ルート：
地下鉄今里～杭全～湯里六丁目～地下鉄長居
- ・ あべの橋ルート：
地下鉄今里～杭全～あべの橋

(2) 所要時間

- ・ 長居ルート
地下鉄今里～地下鉄長居：約37分
- ・ あべの橋ルート
地下鉄今里～あべの橋：約25分

(3) 停留所

中間停留所は地下鉄今里筋線延伸区間（今里～湯里六丁目）にのみ設定し、その間隔は地下鉄並みの約1km間隔とする。

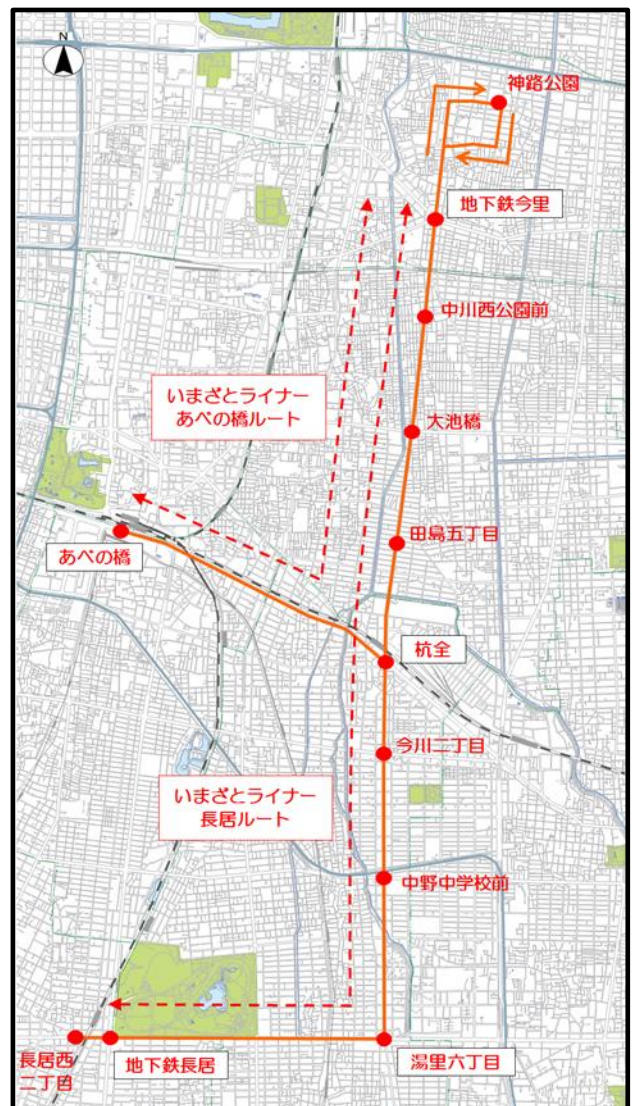
（別紙1）

※ いまざとライナーの運行による社会実験中、並行する大阪シティバスの運行ルートや運行回数は原則として変更ありません。

(4) 運行時間帯

6時台～23時台

なお、始発・終発時刻は相応の利用者が見込まれる時刻設定とする。



運行ルート及び停留所位置

(5) 運行間隔

平日 7 時台～18 時台は、Osaka Metro 今里筋線の運行間隔を考慮し、長居ルート 20 分間隔、あべの橋ルート 20 分間隔とする。(地下鉄今里～杭全間は、長居ルートとあべの橋ルートが運行するため、概ね 10 分間隔となる。)

平日のその他時間帯及び土日休日は、長居ルート 30 分間隔、あべの橋ルート 30 分間隔とする。(地下鉄今里～杭全間は、長居ルートとあべの橋ルートが運行するため、概ね 15 分間隔となる。)

(6) 運行ダイヤの考え方

地下鉄との接続駅において、毎時、等間隔で決まった時間に出発するパターンダイヤを重視しつつ、時間帯によって停留所間の所要時間を短縮するなど、利用者の利便性を可能な限り考慮したダイヤとなるよう検討や調整を進めており、各停留所における詳細なダイヤ(時刻表)については、平成 31 年 2 月頃に発表する予定。

4. 運賃制度

(1) 基本運賃

全区間均一 大人 210 円、小児 110 円

(2) 利用可能券種など

- ・ IC カード (PiTaPa、ICOCA など全国相互利用可能なすべての IC カード)
- ・ 本市が発行する敬老優待乗車証や障がい者等の交通機関乗車料金福祉措置による乗車証
- ・ Osaka Metro または大阪シティバスが発行する回数カード、バス回数券、1 日乗車券、バス定期券、地下鉄・BRT 連絡定期券、地下鉄・バス連絡定期券、共通全線定期券、各種企画乗車券
- ・ 現金

(3) 主な割引制度

- ・ IC カードで、地下鉄と連続して利用する場合は 160 円割引を適用。
- ・ IC カードで、大阪シティバスと乗り継ぐ場合は 210 円割引を適用。
- ・ PiTaPa 利用額割引は、1 回目の乗車から自動的に 10%割引となり、マイスタイル「地下鉄バスプラン」または「バスプラン」のバスとして適用。
- ・ 地下鉄との連絡定期券を ICOCA で発売。
- ・ 敬老優待乗車証は、1 乗車 50 円で利用が可能。
- ・ 障がい者等の交通機関乗車料金福祉措置による乗車証は、無料又は 5 割引で利用が可能。
- ・ なお、定期券機能がついた IC カードのご利用時における乗継割引は、定期区間以外での乗り継ぎに適用。

地下鉄との割引制度

対象：IC カード (PiTaPa、ICOCA など全国相互利用可能なすべての IC カード)

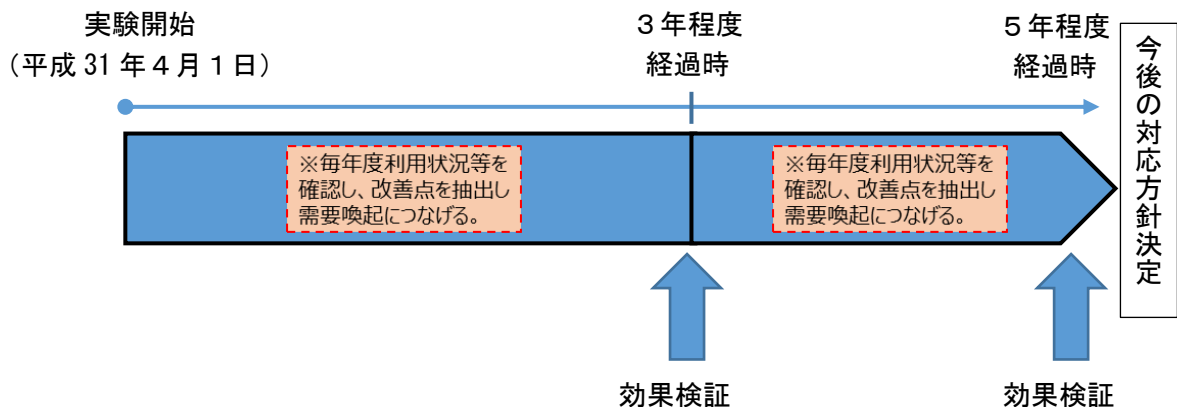
例		+		自動的に 160円 割引	お支払額 230円 (地下鉄2区並み)
		+			
例		+		自動的に 160円 割引	お支払額 280円 (地下鉄3区並み)

大阪シティバスとの割引制度

対象：ICカード（PiTaPa、ICOCA など全国相互利用可能なすべてのICカード）

5. 社会実験実施期間

社会実験の目的である需要の喚起・創出の効果等を検証するため、毎年度利用状況等を確認しつつ、需要の定着等を考慮し、実験開始から3年程度経過時に効果検証を行い、必要な需要の喚起・創出策を講じることとし、実験開始から5年程度経過時に再度効果検証を行った上で、本市としての今後の対応方針を決定していく。



6. 効果検証

いまざとライナーの運行による需要の喚起・創出の効果等については、将来（数年後）における収支採算性の確保の可能性、費用便益分析、及び利用者・地域住民の満足度や地域の活性化等の定性的な効果の視点から検証し、今後の対応方針を総合的に判断する。

(効果検証を行う際の視点)

- a) 将来（数年後）における収支採算性の確保の可能性
 - ・いまざとライナー利用者数・並行路線バス利用者数の推移及び今後の見込み
 - ・いまざとライナー利用者のトリップデータ（出発地、目的地）の分析
 - ・事業コスト縮減の可能性（運行ダイヤの効率化、必要経費等の精査）
- b) 費用便益分析
 - ・利用者への効果・影響として、総所要時間の短縮や、交通費用の削減などの便益等
- c) 利用者・地域住民の満足度や、地域の活性化などの定性的な効果
 - ・利用者、地域住民へのアンケート調査による満足度や、外出機会の変化の有無
 - ・沿道のまちの状況の変化（例：商業施設の立地や更新など）

7. いまざとライナーの車両や停留所のデザイン、運行表示モニター

(1) 車両・車内デザイン

車両デザインは、6月に実施した投票にて決定したデザインとする。

いまざとライナーに親しみを持ち、楽しんで利用してもらう取組みとして、車両14台をそれぞれ異なるテーマ性を持つ車内デザインとする。(別紙2)

(2) 停留所等のデザイン

より多くの利用者に認知してもらうため、Osaka Metro 今里筋線を表す橙色を取り入れたデザインを採用する。(別紙3)

また、Osaka Metro 今里駅北改札口付近に待合所を整備する。

(3) 運行表示モニター (別紙4)

利用者の利便性向上のため、主な停留所において、いまざとライナーや大阪シティバスの運行情報や沿線地域情報を提供する運行表示モニターを設置する。

いまざとライナー車内に、地下鉄や大阪シティバスの乗継を案内する運行表示モニターを設置する。

いまざとライナーと接続するOsaka Metro 今里駅、天王寺駅、及び長居駅の改札口、並びに今里駅いまざとライナー待合所に、いまざとライナーの運行情報を案内する運行表示モニターを設置する。