

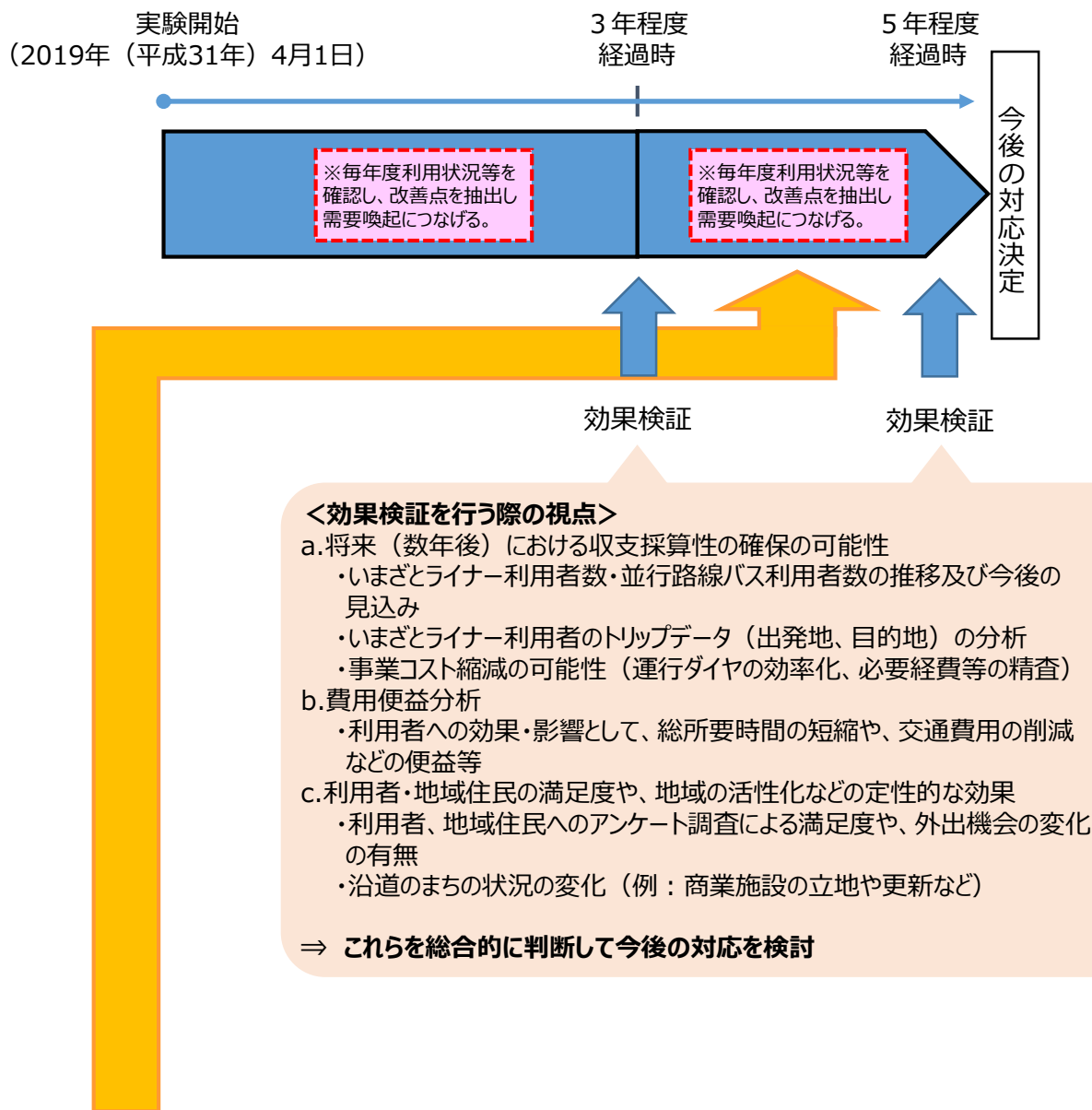
いまざとライナー(BRT)の運行による社会実験 4年目の利用状況等と今後の進め方(案)について

**令和5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



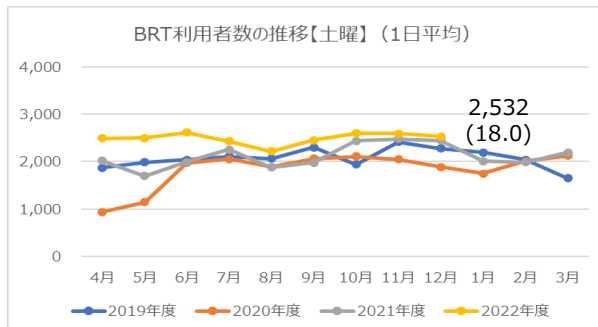
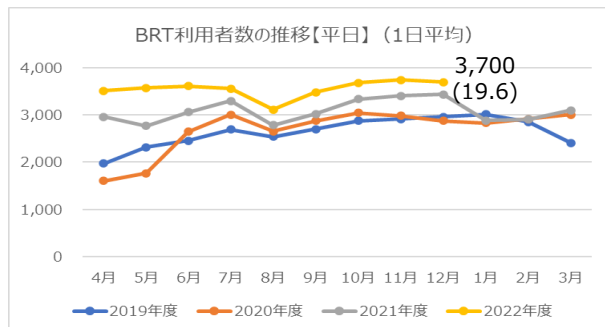
○社会実験4年目のまとめ内容

- 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 長居ルートの実行区間の変更による影響の分析
- ③ 社会実験4年目の取り組み
 - ・需要喚起策、収支改善等の検討結果
- ④ 今後の取り組み

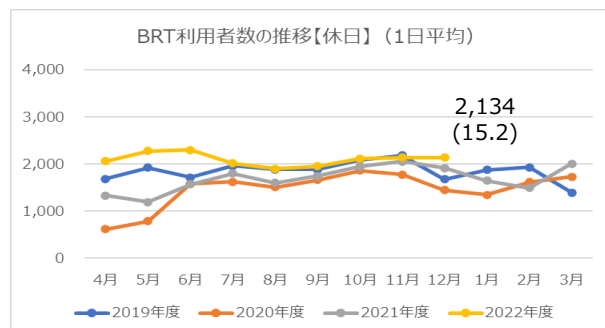
※本資料において「新型コロナウイルス感染症」は「新型コロナ」という。

利用者の推移

- ✓ 平日は、2022年度の全ての月において2021年度よりも利用者数が増加し、2022年12月時点では1日約3,700人の利用者数となっている。
- ✓ 土曜・休日は、平日に比べると利用者数の増加は鈍いものの、全ての月において2021年度よりも利用者数は増加しており、2022年12月時点では新型コロナの影響を受ける前の利用者数を上回っている。



※（ ）内の値は、1便あたりの利用者

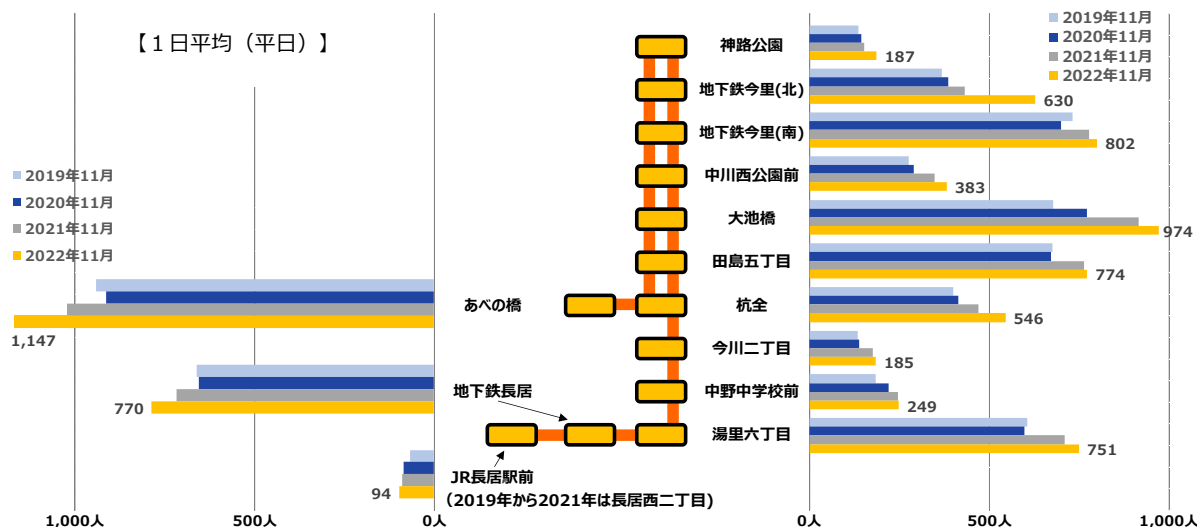


利用者について

利用者は、全利用者のうち、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

- ✓ 2022年11月時点では、2021年11月時点と比較して、全停留所において利用者数は増加している。
- ✓ 停留所別では、「あべの橋」の利用者数が最も多く、次いで、「大池橋」が多い。
- ✓ 2022年10月に新設した「JR長居駅前」では、これまでの「長居西二丁目」に比べ、利用者数が増加している。（「JR長居駅前」の利用状況の詳細は後述）



停留所間利用者数

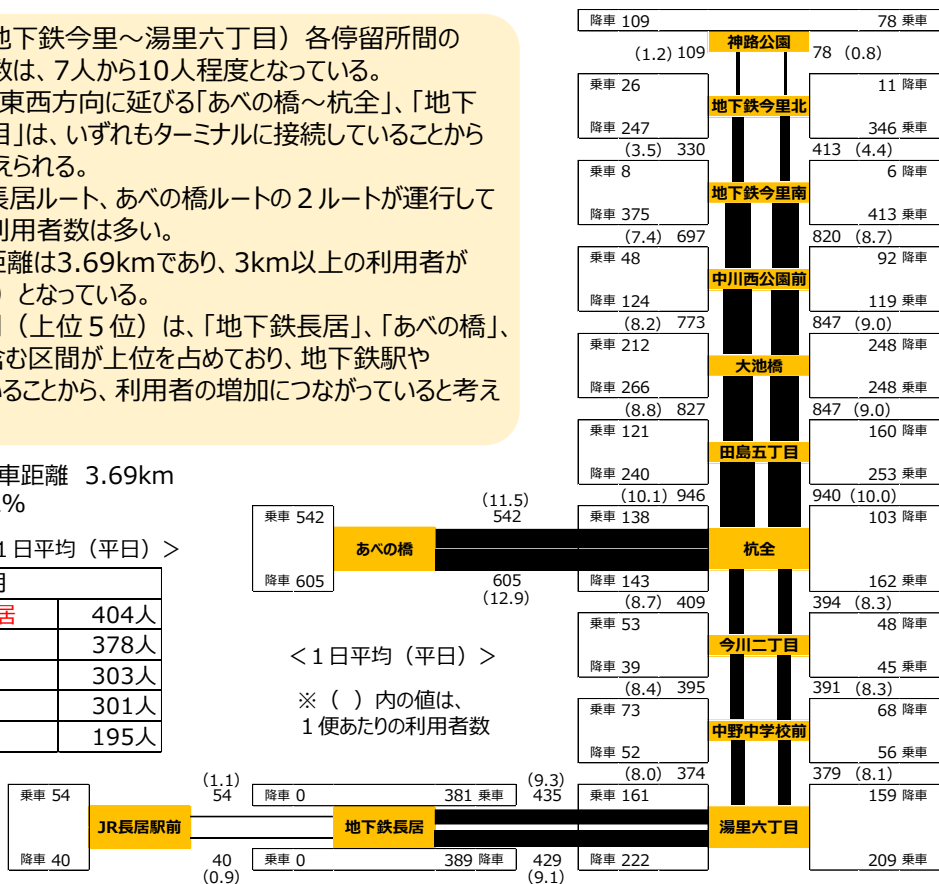
【停留所間・往復別・乗降別利用者数（2022年11月）】

- ✓ 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10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3.69kmであり、3km以上の利用者が半数以上（約52%）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。

BRT利用者の平均乗車距離 3.69km
3km以上の乗車が52%

【利用区間上位5位】 <1日平均（平日）>

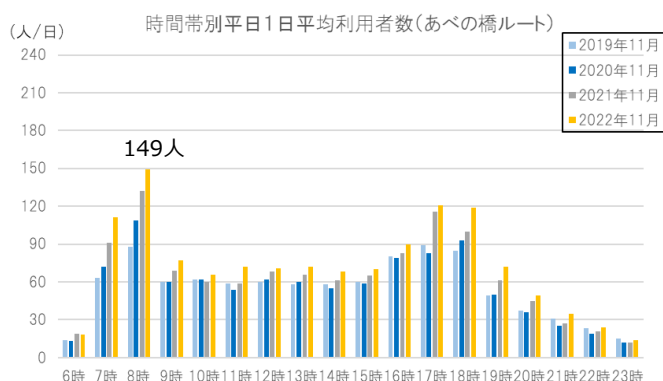
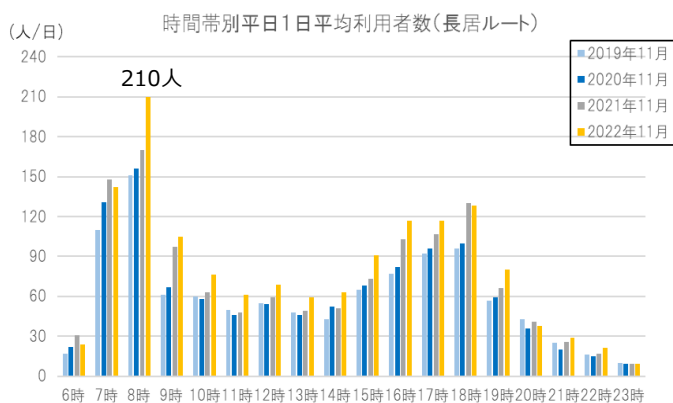
2022年11月		
1	湯里六丁目～地下鉄長居	404人
2	田島五丁目～あべの橋	378人
3	大池橋～あべの橋	303人
4	地下鉄今里南～大池橋	301人
5	杭全～あべの橋	195人



時間帯別利用者数

- ✓ 長居ルート、あべの橋ルートともに多くの時間帯で増加傾向にあり、特に、朝7・8時台の利用者が多いことから、通勤及び通学の交通手段として利用が定着していると考えられる。
- ✓ 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。
- ✓ あべの橋ルートは、10時から15時までの昼間時間帯の利用者数が比較的多いことから、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。

<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です。

○長居ルート

2019年11月：全利用者数1,549人のうち1,076人
2020年11月：全利用者数1,564人のうち1,116人
2021年11月：全利用者数1,782人のうち1,289人
2022年11月：全利用者数1,946人のうち1,439人

○あべの橋ルート

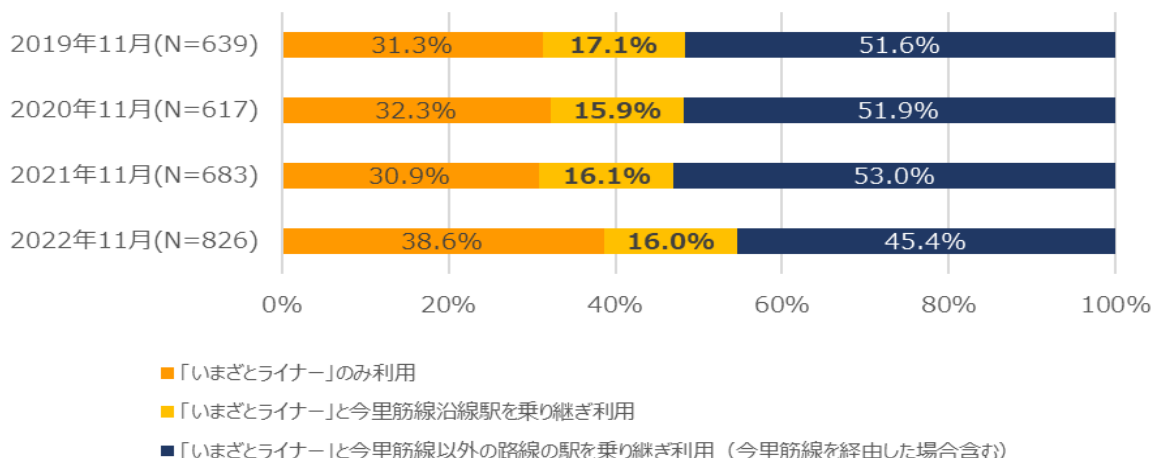
2019年11月：全利用者数1,466人のうち990人
2020年11月：全利用者数1,418人のうち1,002人
2021年11月：全利用者数1,626人のうち1,156人
2022年11月：全利用者数1,800人のうち1,299人

➤ 利用状況等

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 6 割、いまざとライナー単独利用は約 4 割となっている。
- ✓ 地下鉄今里筋線との乗り継ぎ利用の割合は、2019年から2022年までほとんど変化していない。
- ✓ 2022年は、地下鉄今里停留所の利用者が増加し、いまざとライナーのみ利用の割合が約 8 %増加し、地下鉄今里筋線以外の路線の駅との乗り継ぎ利用の割合が減少している。

地下鉄との乗り継ぎ状況（地下鉄今里停留所【平日（1日）】）



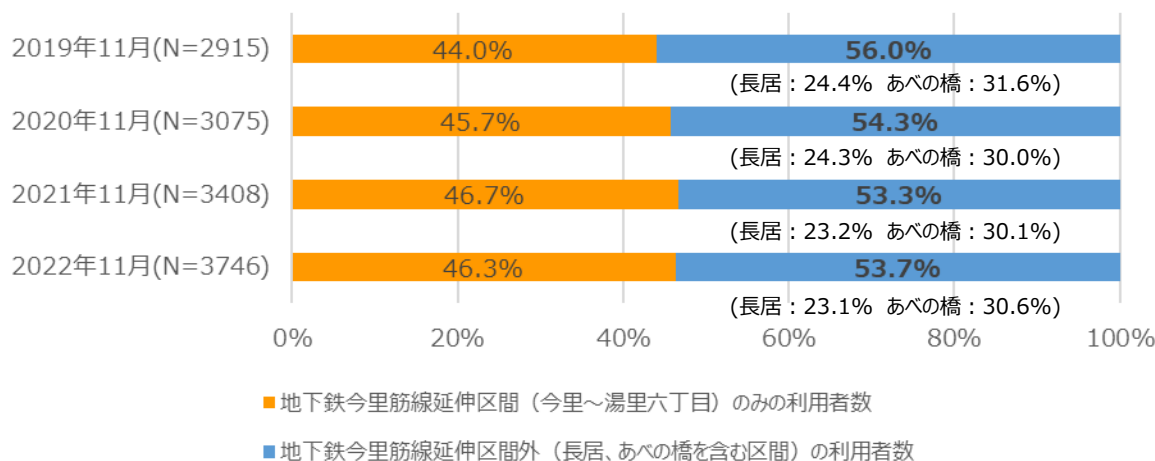
乗り継ぎ状況について

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）について、乗り継ぎ状況別に集計したもの。

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46%、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54%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2022年まで構成比にほとんど変化は見られないが、2019年に比べると延伸区間のみの利用者数は微増している。

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）】



➤ 長居ルートの運行区間の変更

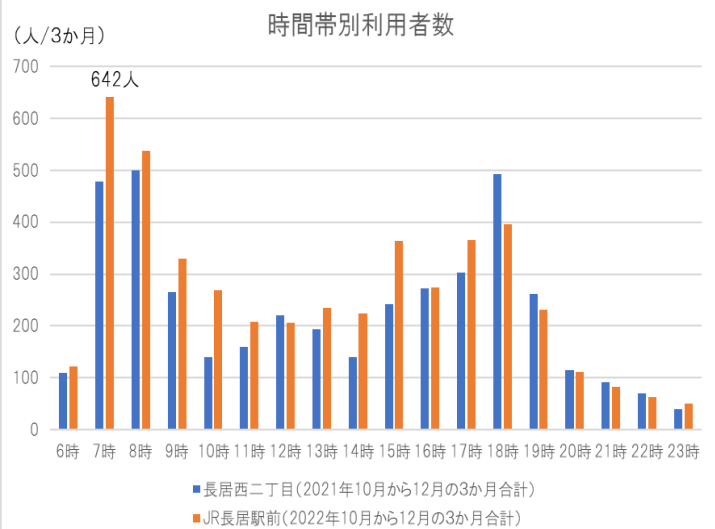
長居ルート変更の概要

- ✓ JR長居駅前付近の道路整備の完成に伴い、JR阪和線との乗継利便性の向上を図るため、JR長居駅前に停留所を新設する長居ルートの運行経路の変更を2022年10月に実施した。
- ✓ 新設した「JR長居駅前」停留所は、これまでの「長居西二丁目」停留所に比べ、JR長居駅との乗り換え距離が約150m短くなり、JR阪和線との乗継利便性が向上した。
- ✓ 長居ルート変更とあわせて、2022年10月1日にダイヤ改正を実施し、一部の停留所では停車時間の短縮を行った。



長居ルート変更前後の利用者数（時間帯別）

- ✓ JR長居駅前の2022年10月から12月の3か月間の利用者数は約4,700人であり、2021年の同期間の長居西二丁目と比べ、約15%増加している。
- ✓ 2022年10月から12月における平日1日平均のBRT全停留所の利用者数は、2021年の同期間に比べ、3か月間の平均で約10%増加している。一方、JR長居駅前停留所は全停留所よりも多い約15%増加していることから、停留所の移設により利用者数が増加したと考えられる。
- ✓ JR長居駅前停留所では6時台から17時台の間のほとんどの時間帯で利用者数が増加しており、特に朝7時台の通勤や通学時間帯の利用者数が増加した。
- ✓ 18時台から22時台の間の夕方から夜にかけての利用者数は減少した。



時間帯別利用者数について

時間帯別利用者数は、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「長居西二丁目」と「JR長居駅前」を利用されたお客さまに限定し、時間帯別に集計したものです。

○長居西二丁目

・2021年10月から12月までの3か月間の合計値：4,087人

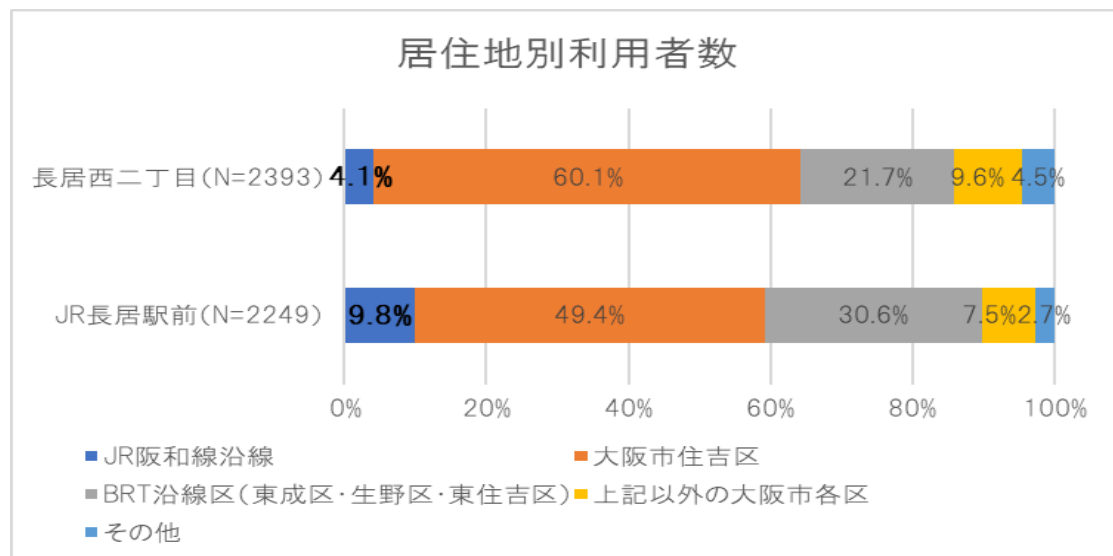
○JR長居駅前

・2022年10月から12月までの3か月間の合計値：4,709人

➤ 長居ルートの変更

長居ルート変更前後の利用者数（居住地別）

- ✓ 「JR長居駅前」停留所の利用者のうち、JR阪和線沿線に居住している人の割合は約1割となっており、「長居西二丁目」停留所利用時より約6%増加している。また、BRT沿線区に居住している人も約1割増加していることから、ルート変更により、BRTとJR阪和線との乗継利便性が向上したことで増加につながっていると考え。



居住地別利用者数について

居住地別利用者数は、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「長居西二丁目」と「JR長居駅前」を利用されたお客さまのうち、ICカードに郵便番号が登録されているお客さまに限定し、居住地に集計したもの。

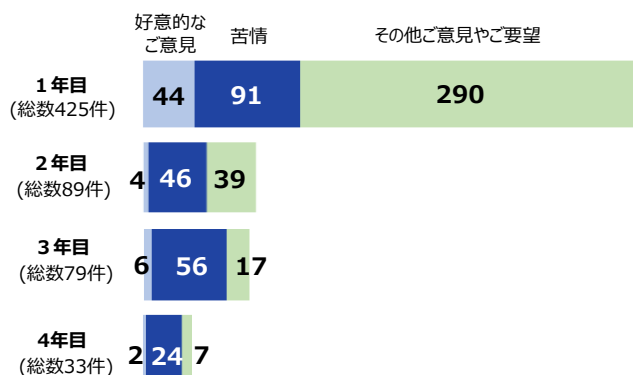
○長居西二丁目 2021年10月から12月までの3か月間の合計：4,087人のうち2,393人

○JR長居駅前 2022年10月から12月までの3か月間の合計値：4,709人のうち2,249人

※JR阪和線沿線は、JR阪和線のJR長居から和歌山までの駅が所在する10自治体（和泉市、泉佐野市、貝塚市、岸和田市、熊取町、堺市、泉南市、高石市、阪南市、和歌山市）を示す。

➤ 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（4年目）

○好意的なご意見

- ・長居やあべの橋に乗り換えなしで行くことができ便利

○苦情

- ・BRTと他の路線バスを乗り継いで利用する際に、乗り継ぎまでの時間がかかる

○ご意見・ご要望

- ・待ち時間にベンチへ座りたいので、全ての停留所にベンチを設置してほしい

※ 1年目は、2019年4月から2020年3月末まで
 2年目は、2020年4月から2021年3月末まで
 3年目は、2021年4月から2022年3月末まで
 4年目は、2022年4月から2022年12月末まで

➤ 社会実験 4 年目の取り組み

需要喚起策の取り組み

<改善点の抽出>

※ 3 年目とりまとめより

・60代以上の年齢層の利用が多く、若年層の利用が比較的少ない（アンケートや利用実績による 60代以上：約4割）

・企業や学校で利用したことのない人の認知度が低い（2021年アンケート：36%）

<今年度の需要喚起策>

※ 3 年目とりまとめより

・沿線の企業・学校への通勤・通学利用者をターゲットとした利用促進
・チラシ等を配布し通勤・通学における利用促進PRを実施

・沿線区役所やOsaka Metro全駅へのガイドブックの配架やポスターの掲出によるPRを実施
・沿線学校等へガイドブックの配布によるPRを実施



・ヒアリングを実施した約4割の事業所がシェアサイクルポートが駅や事業所の近くにあれば使ってみたいとの回答があった

・シェアサイクルと連携した取り組み

・今里駅・長居駅の大阪市自転車駐車場にシェアサイクルポートを設置

・2022年4月より長居駅の大阪市自転車駐車場でシェアサイクルポートを運用開始（今里駅は準備中）
・長居駅のシェアサイクルポート利用回数は、1か月あたり平均約520回（BRT沿線11か所平均約570回）
・アンケートの結果、BRTとシェアサイクルの乗り継ぎ利用は約1割

・沿線区役所やOsaka Metro全駅、BRT車内でのチラシ配布によるPRを実施
・BRT沿線のシェアサイクルポートを利用したアンケート回答者へのキャッシュバックキャンペーンの実施

・全体の需要喚起策として引き続き実施

・沿線区役所やOsaka Metro全駅へのガイドブックの配架による利用促進

・Osaka Metro主催のイベントや企画等でのPRおよび沿線施設や観光地とのタイアップ

・区民まつりでのBRT車両の展示（生野区）、ガイドブックやノベルティ配布（生野区・東住吉区）によるPRを実施

・Osaka Metro広報誌（Osaka Metroさんぽ。）でのBRT沿線のお出かけ情報の掲載によるPRを実施

・長居植物園と連携し、BRT利用者向けに入園料割引の実施
・BRT車内での長居植物園のチラシ配布やサインージ表示によるPRを実施

・セレッソ大阪と連携し、SNSを用いた相互PRやBRT車内サインージでの試合告知の実施



長居植物園と連携した事例（BRT車内サインージ表示）



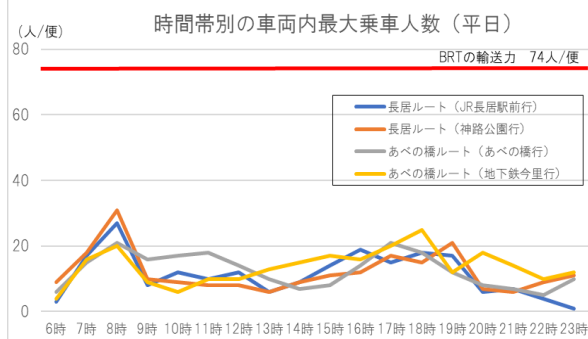
セレッソ大阪と連携した事例（BRT車内サインージ表示）

今後、需要喚起策の実施による効果を検証していく。

➤ 社会実験 4 年目の取り組み

収支採算性の確保の取り組み

- ✓ 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、余裕がある状況。BRT全区間で輸送力が車内の乗車人数を上回る状況。
- ✓ 各ルートにおける車両内最大乗車人数は、いずれのルートも、全時間帯で輸送力が大きく上回り、需要に対して、現在の運行計画では供給が多い状態となっている。
- ✓ これらを踏まえ、利用実態に応じた運行計画の見直しの検討を進めていく。



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です。

➤ 社会実験 5 年目の進め方（案）

社会実験 5 年目については、収支改善に向け、利用実態に応じた運行計画の見直しについて検討を進めるとともに、シェアサイクル、BRT沿線施設や観光地との連携による需要喚起を図りつつ、運賃収入以外の収入策について検討を行う。

また、BRT社会実験に必要な効果検証を実施し、収支採算性や大阪市全体の交通ネットワークにおけるBRTの役割を踏まえ、大阪市とOsaka Metroが連携し今後の対応を決定する。

需要喚起策

<改善点等の抽出>

・BRT沿線のシェアサイクルポートを利用したアンケート回答者のうち、BRTとシェアサイクルの乗り継ぎ利用は約1割



<今後の取り組み>

※新型コロナの動向を踏まえつつ実施

・シェアサイクルとの連携強化
→ BRTとシェアサイクルを組み合わせた利用促進策の検討
→ チラシやBRT車内サイン等によるPRを実施

・全体の需要喚起策として引き続き実施



・沿線区役所やOsaka Metro全駅へのガイドブックの配架による利用促進

・沿線施設や観光地と連携したタイアップ企画やイベント等でのPRの継続実施

利用実態に応じた運行計画の見直しの検討と実施

・現在の運行条件では輸送力に比べ、利用者数が少なく、運行する全時間帯で需要に対して供給が上回る状態となっている



・利用実態に応じた運行計画の見直しについて検討を進める

運賃収入以外の収入策の検討と実施

・現在の運行条件において、運賃収入のみでは収支採算性の確保が困難



・運賃収入以外の収入策の検討
→ BRT車内サインを活用した広告募集等の実施