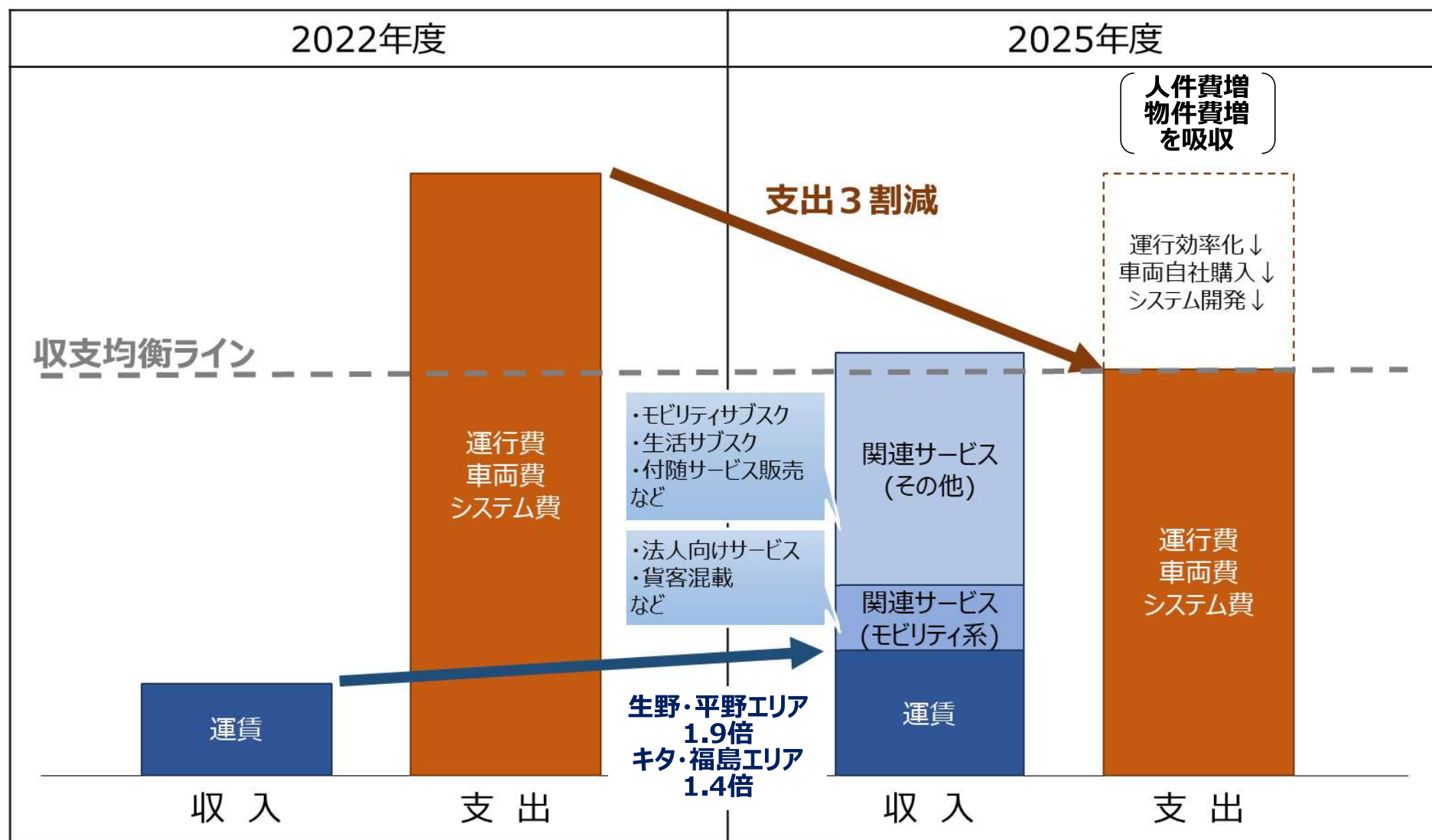


4. 事業継続に向けた目指すべき姿

- (1) ビジネスモデル
- (2) 目標設定
- (3) 今後の取組み

4. 事業継続に向けた目指すべき姿 ビジネスモデル

オンデマンドバスの事業収支は、運賃収入と運賃収入以外の関連サービスにより収益化を目指すとともに、都市型MaaS構想の推進により、鉄道、路線バス、都市開発及びマーケティングなどのその他事業との相乗効果を発揮しながら利益を確保していく
基本的にはエリア単体での収支確保を目指しつつ、運行エリア全体で補完していく



4. 事業継続に向けた目指すべき姿_目標設定①

2025年度の収支均衡に向け、①運賃収入、②運行コスト、③関連サービスを目標として設定
①運賃収入については、お客さまの需要（市場規模）の拡大が継続している状態を目標とし、
2023年度上期においては、2022年度比+5%に設定

①運賃収入（利用者数）：2023年度上期において、2022年度比5%増

	2022年度	2023年度 上期	2023年度 下期	2024年度	2025年度
取組み	- エリア拡大 - サービス改善 - 利用促進	増車による利用拡大 課題：運転士確保	増車による利用拡大 (課題：運転士確保)	- 増車による利用拡大 - 配車システムの改修 及び車両の最適配置化による運行効率向上	配車システムの改修 及び車両の最適配置化による運行効率の更なる向上
目標 (利用者数)				北区・福島区 120 生野区・平野区 140	北区・福島区 140 生野区・平野区 190
2022年度 を100	100 利用者数	105 利用者数	110 利用者数	利用者数	利用者数

4. 事業継続に向けた目指すべき姿_目標設定②

2025年度の収支均衡に向け、①運賃収入、②運行コスト、③関連サービスを目標として設定
②運行コストについては、2025年度の3割削減に向けて段階的に進めていくこととし、
 2023年度上期においては、**自社配車システム導入（生野・平野エリア）**を実施する

②運行コスト（自社配車システム導入）：2023年度上期から随時実施

	2022年度	2023年度 上期	2023年度 下期	2024年度	2025年度
取組み	- 他社配車システム利用 - 車両リース	自社配車システム導入（生野・平野エリア）	自社配車システム導入（キタ・福島エリア）	- 配車システム改修による運行効率化 - 車両自社購入	- 需要に応じた配車 - 車両自社購入
目標 (運行コスト 1台あたり)	100	98	95	80	〔人件費増 物件費増 を吸収〕 70
2022年度 を100	運行費 車両費 システム費	運行費 車両費 システム費	運行費 車両費 システム費	運行費 車両費 システム費	運行費 車両費 システム費

4. 事業継続に向けた目指すべき姿_目標設定③

2025年度の収支均衡に向け、①運賃収入、②運行コスト、③関連サービスを目標として設定
③関連サービスについては、企業・法人との連携の面で本格運行後の事業加速を見込んでおり、
 2023年度上期においては、ビジネス化に向け**各サービスの実証実験実施**を目標とする

③関連サービス：2023年度上期に、各サービスの社会実験を実施

サービス内容			2022年度	2023年度 上期	2023年度下期 ～2024年度	2025年度
取 組 み	乗降場所・ネーミング グライツ販売	オンデマンドバスの乗降場所 及びネーミングライツ（乗降 場所名の変更）の販売	・ サービス開始	・ 拡販	・ 拡販	・ 拡販
	法人オンデマンド サービス	法人ニーズ（営業・通勤 等）に対応した移動サービスの 提供	・ 実証実験（法人オンデマ ンドサービスのニーズと課題 の確認）の実施	・ 実証実験第2弾の準備	・ 実証実験第2弾の実施 ・ 持続可能な事業化	・ 拡販
	モビリティサブスク	複数のモビリティを定額で利用 できるデジタルチケットを組 成し提供	・ サービス検討	・ eMETROアプリでバイク シェアチケットの購入実装 ・ モビリティサブスク機能の検 討	・ eMETROアプリにモビリティ サブスク機能の実装	・ 拡販
	医療MaaS	診療予約システムとオンデマ ンドバス予約の連携や医療 機関とモビリティとの連携サー ビス	・ サービス検討とニーズの把 握	・ 病院予約システムとの連携 開始	・ 病院予約システム連携の 深度化	・ 拡販
	生活サブスク	大阪市内で利用できるデジ タルクーポンブックを eMETROアプリで販売	・ オンデマンドバスのキタ・福 島エリアにある80店舗で利用 できるクーポンブックの実 証実験を実施	・ クーポンブック第2弾の実証 実験実施	・ モビリティサブスクとの連携 ・ サービス改善	・ 拡販
	貨客混載・物流	オンデマンドバスシステム（車 両・配車システム）を活用し た物流サービス	・ 建設会社 5 社との実証実 験（オペレーションとニーズ の把握）	・ モビリティを活用した物流 サービスの実証実験	・ 物流サービスの事業化検 討	・ 拡販
目標			—	・ 各サービスの実証実験実 施	・ 各サービスの事業化	・ 各サービスの拡販

4. 事業継続に向けた目指すべき姿_今後の取組み

【凡例】●：実施、○：着手、★：実証実験開始

分類	項目	2022年度		2023年度			
		1～3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
利用促進	地域でのオンデマンドバス説明会の実施	継続実施					
	シニア無料キャンペーンの実施		●(2月)	効果検証を実施し、必要に応じてキャンペーン実施			
	呼出インターホン・呼出電話の設置		●(12月)	効果検証を実施し、必要に応じて追加設置			
	みんなで（複数人）乗車キャンペーン実施			●(6月)			
サービス改善	平野区エリア拡大		●(2月)				
	顔認証乗車確認			●(3月)	生野エリアを皮切りに、順次他エリアへ拡大		
	Osaka Pointとの連携			●(4月)			
運行効率の改善	車両最適配置化		○(12月)	継続して検証実施			
	自社配車システム（段階的開発・導入）			○(3月)	○(6月)	○(9月)	配車計算方法の変更
関連サービス	モビリティサブスク			★(4月)	他モビリティとの連携検討		
	生活サブスク		★(12月～3月)		★(2Q)	本格導入に向けた検討	
	付随サービスの販売	★(5月)	販売拡大				
	法人オンデマンドサービス	実証実験 (～6月)	★(1月) ★(2月)	複数企業との実証実験に向けた準備		複数企業との実証実験	
	貨客混載				★ (2Q)	実証実験	サービス・事業化検討
	医療MaaS				★ (2Q)	予約連携に向けた取組開始	
	MaaS付き住宅			サービス内容・スキーム構築		本格導入に向けた検討	

5. その他_オンデマンドバスが既存交通に与える影響

■路面公共交通（路線バス＋タクシー）需要総量に対するオンデマンドバス影響人員の割合



5. その他_バーチャルバス停について

- 現在300m間隔に概ね1カ所程度乗降場所を設置している。
今後も継続して乗降場所を増やし、交通利便性を高めていきたいが、ステッカーの設置が前提となるとさらなる乗降場所の追加が困難
 - ステッカーが設置できる場所にしか乗降場所が設定できないことで、乗降時の安全面の観点から乗降場所が設置できない場所あり

➡ ステッカーの設置が前提でなければより多く、より安全な場所に乗降場所の設置が可能



ステッカー貼付イメージ

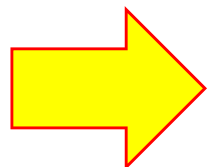
既存バス停留所の標柱



コンビニエンスストア、薬局等



電柱へのステッカー



2023年7月以降に新たに設置する既存バス停留所を除く乗降場所については原則ステッカー貼付なしの乗降場所とする（バーチャルバス停）

5. その他_バーチャルバス停について

バーチャルバス停

現地に乗降場所の明示物を設置せずアプリ内の写真のみで明示

【電話予約者に対しての対応】

目印のステッカーがないため、オペレーターはグーグルマップ等を確認しながら、お客様により丁寧に待機場所の説明を実施

コールセンターのコメント

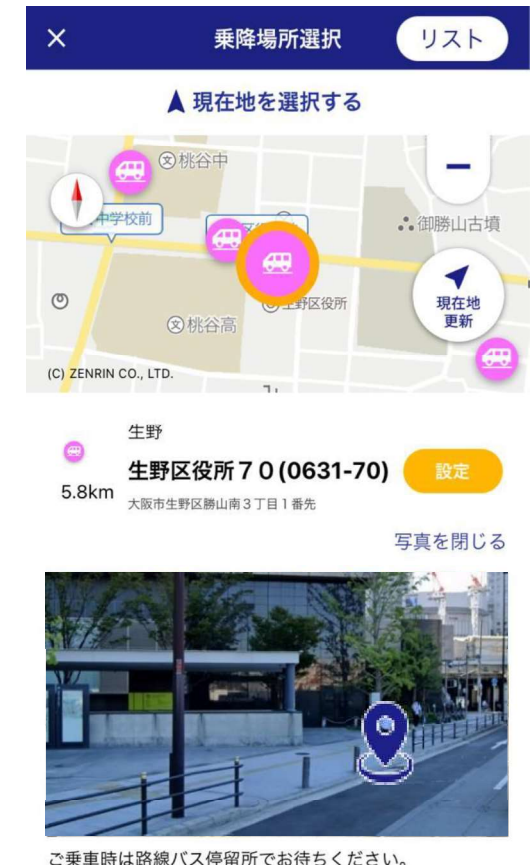
北区・福島区ではバーチャルバス停で運用しているが、電話予約者から乗降場所が分からないといったお声はあるか？

➡目印となる建物等をお伝えすることで、ご理解いただけている。
電話予約の方は比較的高齢の方が多いが、地元の方で土地勘をお持ちのため、ほとんどの方に理解していただけている。

【ガイドブックの対応】

2023年10月頃の更新を予定（バーチャルバス停に関して記載）

アプリ画面イメージ（乗降場所写真）



6. 事業内容

生野エリアにかかる変更点

		変更前	変更後
生野区	運行車両		
	ワンボックス車両(通常)	乗車定員(運転席・助手席除く)：8名 台数：7台	同左
	ワンボックス車両(車いす対応車両)	乗車定員(運転席・助手席除く)：5名 台数：2台	同左
	EVポンチョ車両 (ノンステップ車いす対応車両)	乗車定員(運転席・助手席除く)：13～28名程度 台数：1台	同左
	運行時間		
	運行時間帯	6：00～23：00	同左
	時間帯別運行回数	1台1時間あたり最大3便運行 (1時間あたり最大30便)	同左
	運賃設定		
	大人	210円	同左
	小児	110円	同左
	幼児	同伴者1名につき2名まで無料 3人目から小児運賃110円	同左
	その他運賃制度		
	大人定期券(デマンド1エリア)	5,000円/月	同左
	大人定期券(デマンド2エリア)	9,000円/月	同左
	オンデマンドバス・OCB路線バス 連絡定期券(バス全線)	既存バス全線定期券+1,500円 /月	同左
	オンデマンドバス・OCB路線 バス共通1日券	バス1日券+100円	同左
	オンデマンドバス・OCB路線バス 共通回数券11回分	大人 2,000円	同左
	乗降場所		
	単独乗降場所	183か所	187か所
	面積当たり箇所数	20か所 / km ²	21か所 / km ²

6. 事業内容

平野エリアにかかる変更点

平野区 A・B	変更前		変更後
	運行車両（各エリア）		
	ワンボックス車両(通常)	乗車定員(運転席・助手席除く)：8名 台数：7台	同左
	ワンボックス車両(車いす対応車両)	乗車定員(運転席・助手席除く)：5名 台数：2台	同左
	EVボンチョ車両 (ノンステップ車いす対応車両)	乗車定員(運転席・助手席除く)：13～28名程度 台数：1台	同左
	運行時間（各エリア）		
	運行時間帯	6：00～23：00	同左
	時間帯別運行回数	1台1時間あたり最大3便運行 (1時間あたり最大30便)	同左
	運賃設定（各エリア）		
	大人	210円	同左
	小児	110円	同左
	幼児	同伴者1名につき2名まで無料 3人目から小児運賃110円	同左
	その他運賃制度		
	大人定期券(デマンド1エリア)	5,000円／月	同左
	大人定期券(デマンド2エリア)	9,000円／月	同左
	オンデマンドバス・OCB路線バス 連絡定期券(バス全線)	既存バス全線定期券＋1,500円 / 月	同左
	オンデマンドバス・OCB路線 バス共通1日券	バス1日券＋100円	同左
	オンデマンドバス・OCB路線バス 共通回数券11回分	大人 2,000円	同左
	乗降場所		
平野A	単独乗降場所	121か所	129か所
	A・B共通乗降場所	97か所	100か所
	乗降場所合計	218か所	229か所
	面積当たり箇所数	24か所 / km ²	25か所 / km ²
平野B	単独乗降場所	120か所	123か所
	A・B共通乗降場所	97か所	100か所
	乗降場所合計	217か所	223か所
	面積当たり箇所数	21か所 / km ²	21か所 / km ²

6. 事業内容

キタ・福島エリアにかかる変更点

		変更前	変更後
キ タ エ リ ア ・ 福 島 エ リ ア	運行車両（各エリア）		
	ワンボックス車両(通常)	乗車定員(運転席・助手席除く)：8名 台数：12台	同左
	ワンボックス車両(車いす対応車両)	乗車定員(運転席・助手席除く)：5名 台数：2台	同左
	EVポンチョ車両 (ノンステップ車いす対応車両)	乗車定員(運転席・助手席除く)：13～28名程度 台数：1台	同左
	運行時間（各エリア）		
	運行時間帯	6：00～23：00	同左
	時間帯別運行回数	1台1時間あたり最大3便運行 (1時間あたり最大45便)	同左
	運賃設定（各エリア）		
	大人	300円	同左
	小児	150円	同左
	幼児	同伴者1名につき2名まで無料 3人目から小児運賃150円	同左
	その他運賃制度		
	大人定期券(デマンド1エリア)	5,000円/月	同左
	大人定期券(デマンド2エリア)	9,000円/月	同左
	乗降場所		
	単独乗降場所	126か所	128か所
	キタ・福島共通	103か所	同左
	乗降場所合計	228か所	230か所
福 島	面積当たり箇所数	22か所 / km ²	同左
	単独乗降場所	113か所	同左
	キタ・福島共通	103か所	同左
	乗降場所合計	216か所	同左
	面積当たり箇所数	22か所 / km ²	同左