

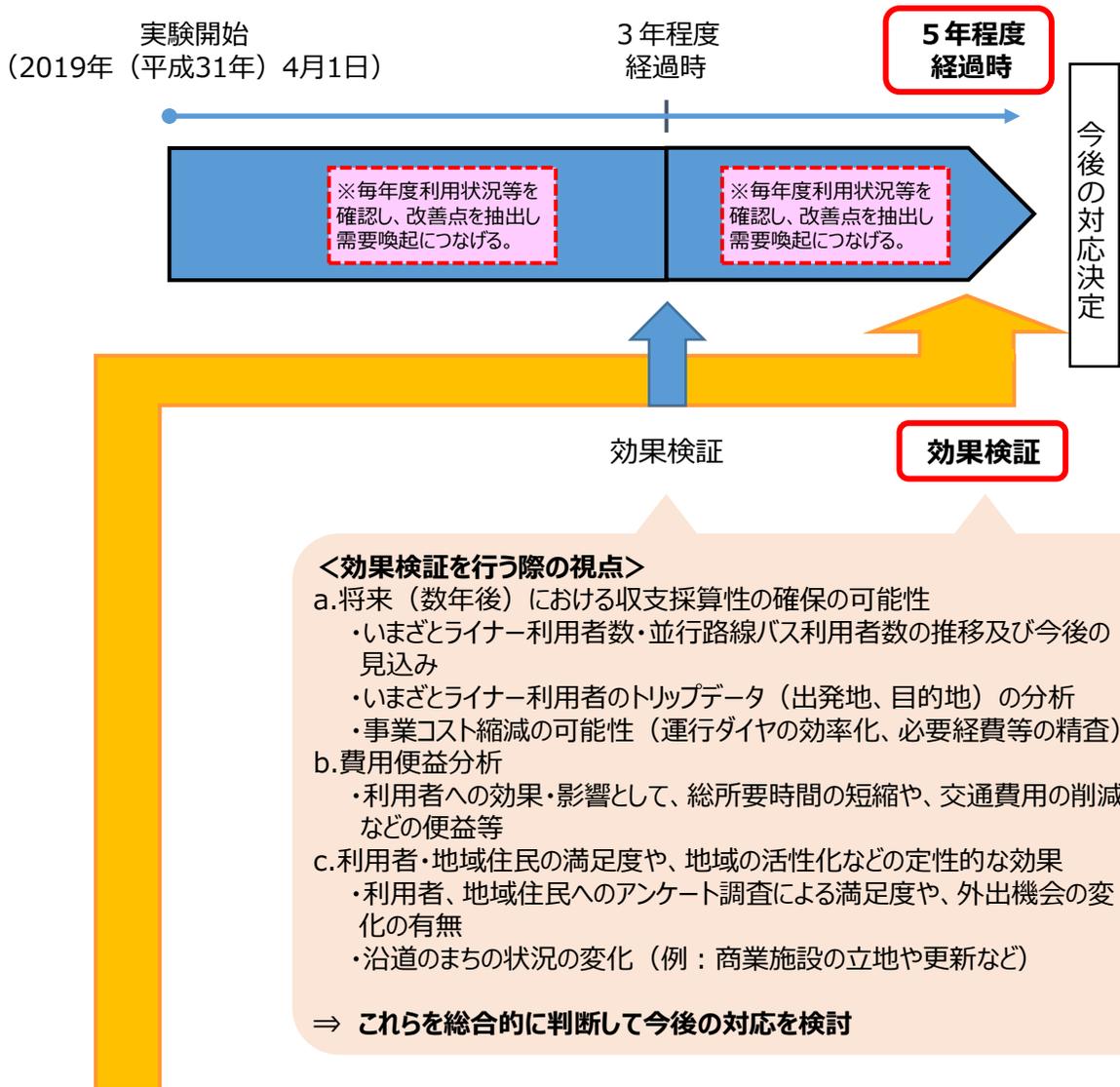
# **いまざとライナー(BRT)の運行による社会実験 5年目の効果検証と今後の進め方(案)について**

**令和6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



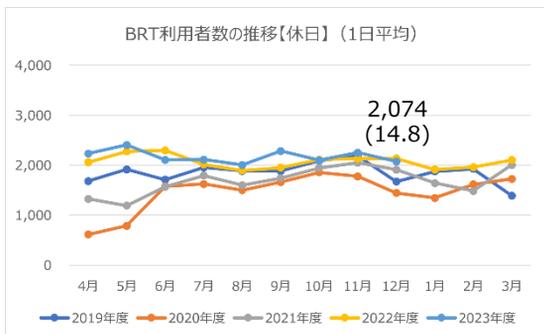
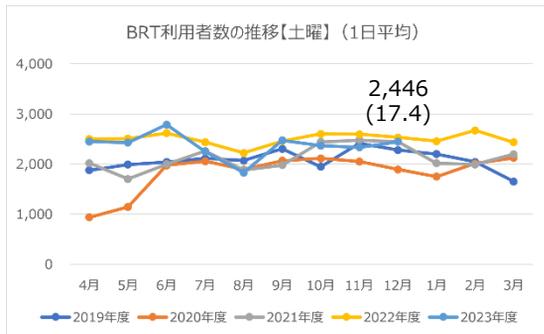
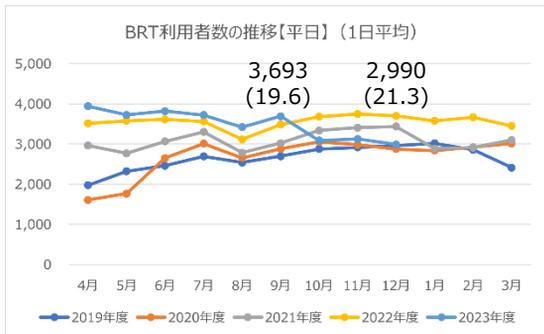
### ○社会実験5年目のまとめ内容

- 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
  - ・社会実験1年目・3年目と同様のアンケート調査を実施し、1年目・3年目・5年目の調査結果を比較することにより、経時変化を分析
- ② 需要喚起策の取り組み
- ③ 長居ルートの実行区間の変更による影響の分析
- ④ 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
- ⑤ 費用便益分析の実施
- ⑥ 収支採算性の検討
- ⑦ 社会実験の総括と今後の対応について（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。

利用者数の推移

- ✓ 平日は、ダイヤ改正実施前の2023年9月までは、前年度を上回る状況が続き、2023年9月時点では1日約3,700人の利用者数となっている。
- ✓ ダイヤ改正後の2023年10月以降の利用者数は、前年同月比で約16～19%減少し、2023年12月時点で約3,000人となっている。なお、1便あたりの利用者は増加している。
- ✓ 土曜・休日は、2023年度の利用者数は2022年度と同水準となっている。



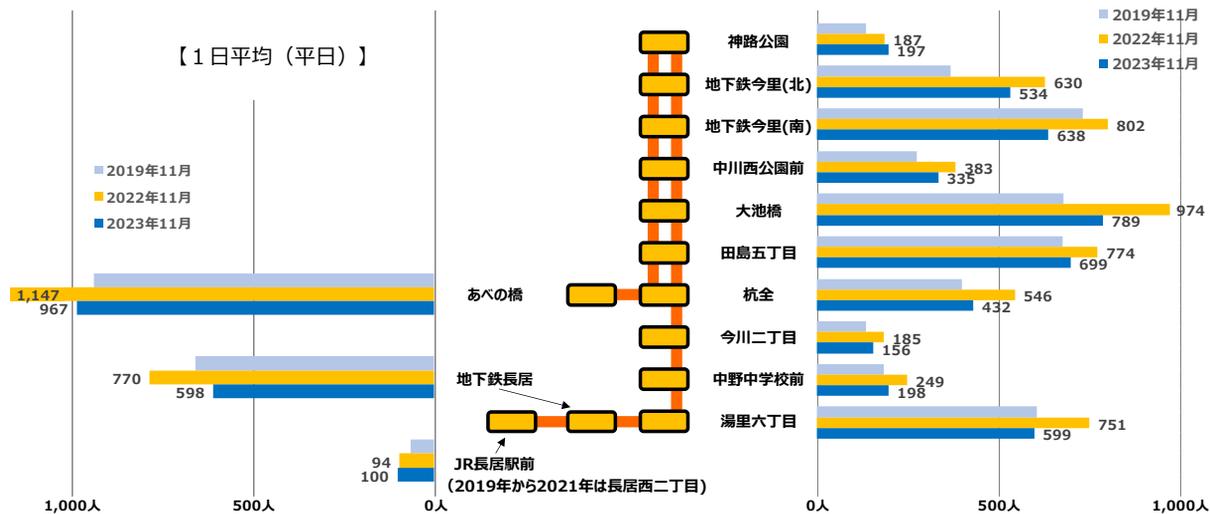
※（ ）内の値は、1便あたりの利用者

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

- ✓ ダイヤ改正後の2023年11月時点では、2022年11月時点と比較して、ほとんどの停留所で利用者数が減少している。
- ✓ 一方で、端部の「神路公園」「JR長居駅前」については、利用者数が少ない状況が続いているが、2022年11月時点と比べ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。



## 利用状況等

### 停留所間利用者数

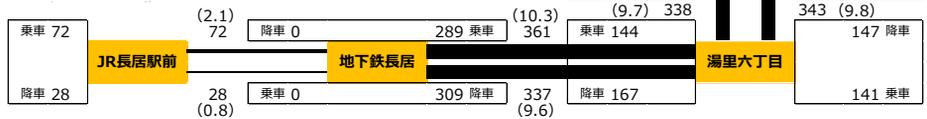
【停留所間・往復別・乗降別利用者数（2023年11月）】

- ✓ 今里筋線延伸部（地下鉄今里～湯里六丁目）の各停留所間の1便あたりの利用者数は、8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おり、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ルートが重複しており、利用者数は多い。
- ✓ 利用者の平均乗車距離は3.83kmであり、3km以上の利用者が過半数となっている。
- ✓ 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いることから、地下鉄駅と接続することで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 3.83km  
3km以上の乗車が57%

【利用区間上位5位】 <1日平均（平日）>

2023年11月	
1 田島五丁目～あべの橋	350人
2 湯里六丁目～地下鉄長居	283人
3 大池橋～あべの橋	255人
4 地下鉄今里南～大池橋	229人
5 杭全～あべの橋	129人



### 時間帯別利用者数

<1日平均（平日）>

- ✓ ダイヤ改正後の2023年11月は、朝ラッシュ時間帯～夕ラッシュ時間帯で長居ルート、あべの橋ルートともに減少している。
- ✓ 長居ルートは、朝夕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される。

#### 時間帯別利用者数について

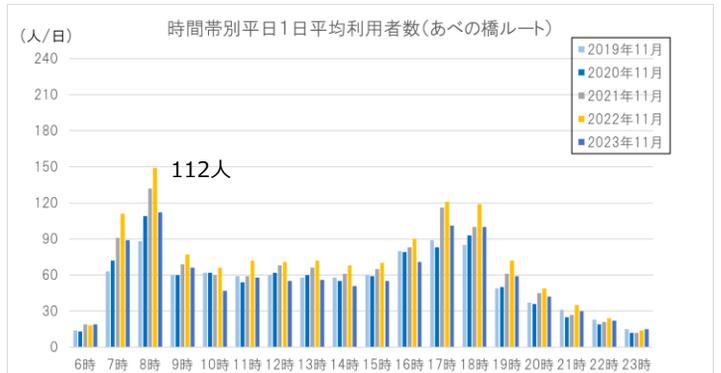
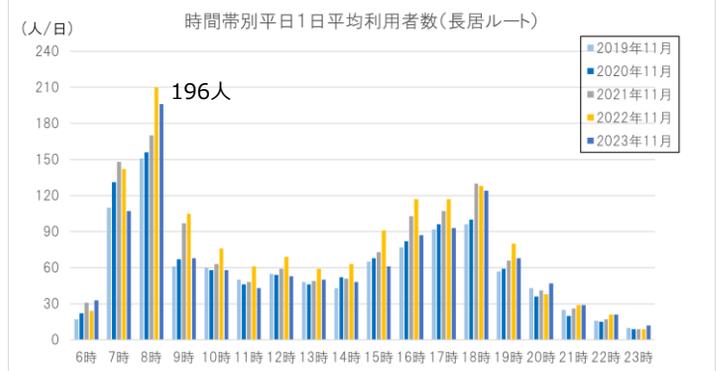
時間帯別利用者数は、対象者を全利用者のうち、システムで把握可能なICカード（大阪市敬老優待乗車証含む）で利用されたお客さまに限定し、降車時の時間帯別に集計したもの。

#### ○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  
2023年11月：全利用者数1,648人のうち1,197人

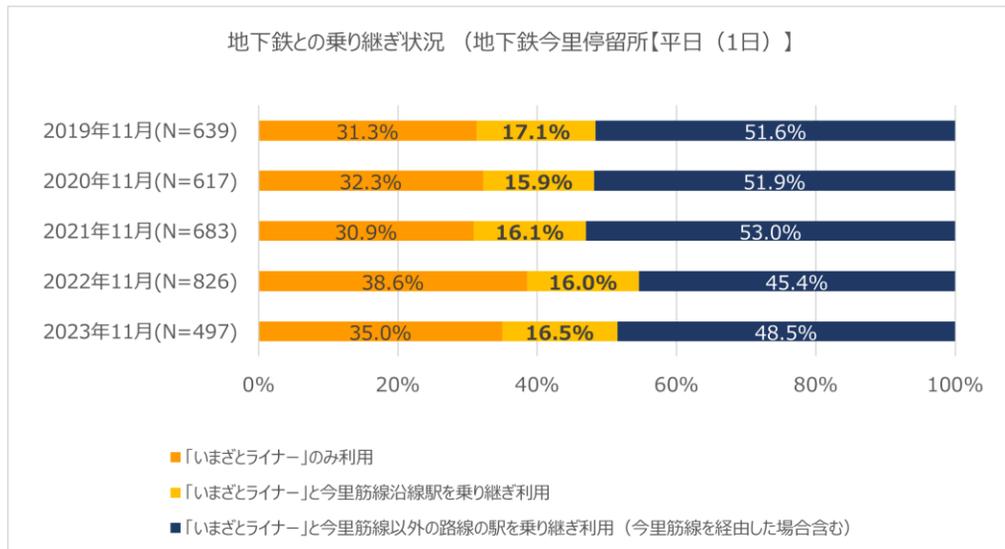
#### ○あべの橋ルート

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  
2023年11月：全利用者数1,473人のうち1,048人



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65%、いまざとライナー単独利用は35%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2023年までほとんど変化していない。
- ✓ 2023年は、いまざとライナーのみ利用の割合が2022年から減少し、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増加している。

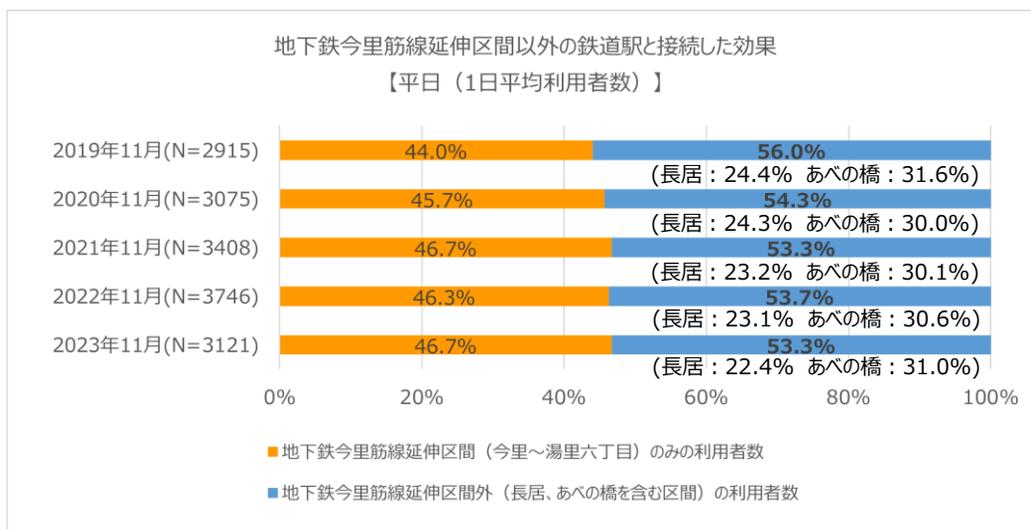


乗り継ぎ状況について

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）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（今里～湯里六丁目）のみの利用者数は全体の約47%、延伸区間外（長居、あべの橋を含む区間）の利用者数は全体の約53%となっており、鉄道駅のあるターミナルと接続することで、利用者の増加につながっていると考えられる。
- ✓ 2019年から2023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。



# アンケート調査の実証及び分析

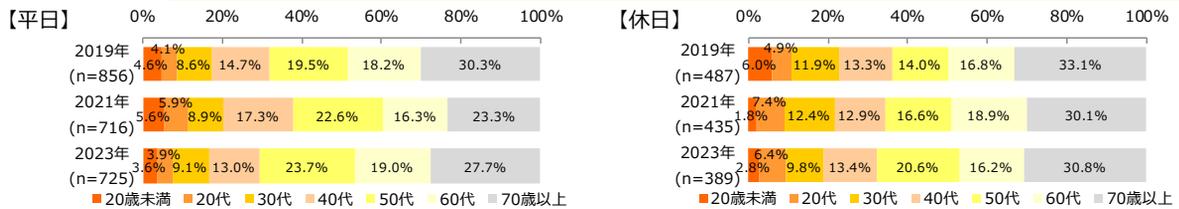
## ○調査の実施概要

乗り込み アンケート調査 (乗込調査)  ※利用者	調査対象	いまどとライナー <b>利用者</b> ※平日利用者および休日利用者
	調査方法	降車口で調査員がアンケート用紙を手渡し、郵送回収
	調査日	平日および休日 2023年6月14日(火)、11日(日)の終日
	回収数	1,120
WEB アンケート調査 (WEB調査)  ※利用者・未利用者	調査対象	いまどとライナー沿線区(東成区、生野区、東住吉区)に <b>お住まいの方</b> いまどとライナー沿線区に <b>通勤・通学</b> されている方
	調査方法	WEBによるアンケート
	調査日	2023年6月
	回収数	450
沿線住民 アンケート調査 (住民調査)  ※利用者・未利用者	調査対象	いまどとライナー沿線区(東成区、生野区、東住吉区)に <b>お住まいの方</b>
	調査方法	アンケート用紙の配布・回収(配布・回収は連合町会長に依頼)
	調査日	2023年6月
	回収数	972
沿線企業・学校 アンケート調査 (企業学校調査)  ※利用者・未利用者	調査対象	いまどとライナー沿線区に <b>通勤・通学</b> されている方
	調査方法	アンケート用紙の配布・回収(配布・回収は各企業・学校に依頼)(企業1件、学校2件)
	調査日	2023年6月
	回収数	1,258

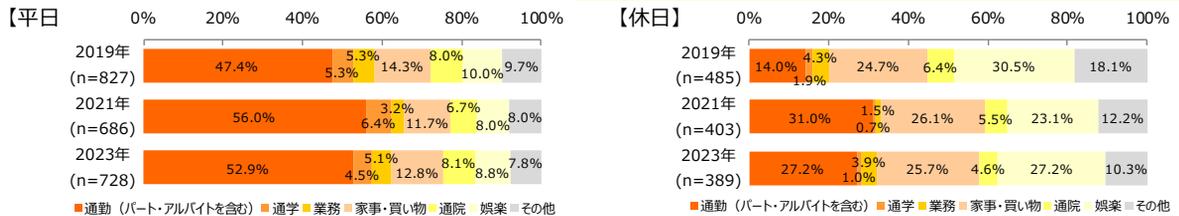
## ○結果概要

### いまどとライナーの利用者特性

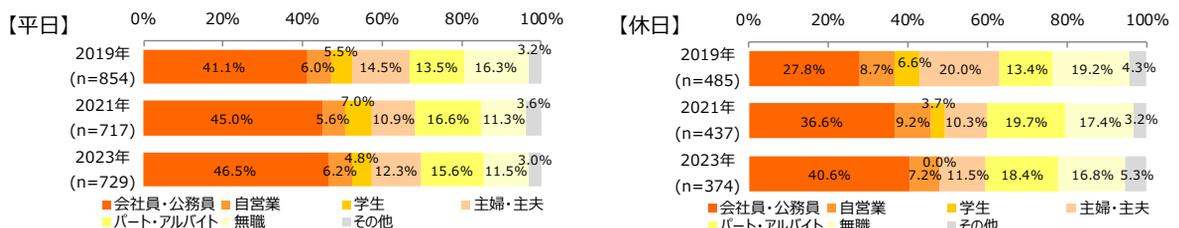
- ＜年齢区分＞
  - ✓ 平日・休日ともに60歳以上の割合が高い。
  - ✓ 休日については、50代の割合が多くなっており、2019年度以降、50歳以下の割合が微増している。



- ＜利用目的区分＞
  - ✓ 平日は「通勤」が約半数を占めており、過年度と概ね類似した構成比となっている。
  - ✓ 休日は「通勤」の割合が減少している一方で「娯楽」の割合が増加している。



- ＜職業区分＞
  - ✓ 平日については、会社員・公務員が約半数を占めており、過年度と概ね類似した構成比になっている。
  - ✓ 休日については、会社員・公務員の割合が年々増加する傾向となっている。



資料) 乗込調査 有効回答のみを集計

## アンケート調査の実証及び分析

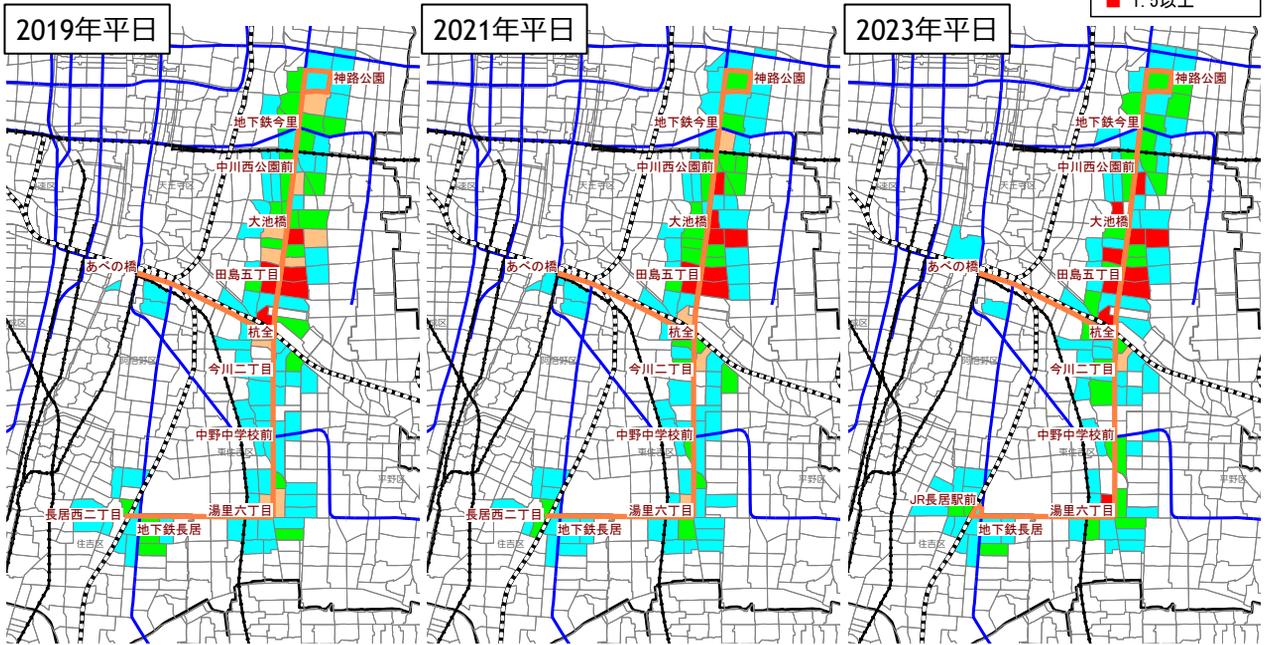
### いまどとライナーの利用状況

#### <いまどとライナー沿線利用者の居住地分布>

- ✓ 平日利用者のうち、沿線にお住まいの方が約6割となっており、過年度と比較しても割合に大きな変化は見られない。一方で休日については、沿線にお住まいの方が約7割となっており過年度よりも増加している。
- ✓ 杭全より北側の沿線地域からの利用が多い傾向は平日・休日でも共通している。

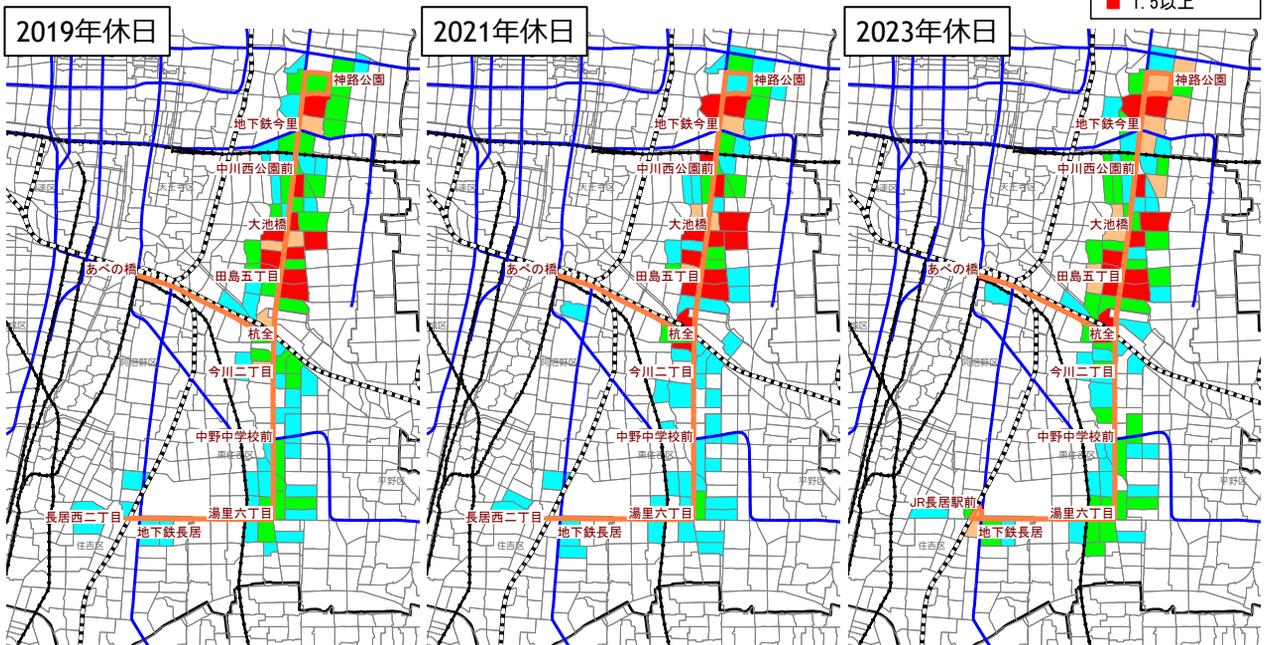
【平日利用者】	2019年(計866人)	2021年(計719人)	2023年(計731人)
「大阪市域外の方」	: 104人 (12%)	: 96人 (13%)	: 96人 (13%)
「大阪市内 (沿線以外にお住まいの方)」	: 164人 (19%)	: 143人 (20%)	: 135人 (18%)
「沿線にお住まいの方」	: 530人 (61%)	: 426人 (59%)	: 450人 (62%)
「その他・住所不明」	: 68人 (8%)	: 54人 (8%)	: 50人 (7%)

【凡例】 (%)
■ ~0.5未満
■ 0.5~1.0未満
■ 1.0~1.5未満
■ 1.5以上



【休日利用者】	2019年(計504人)	2021年(計437人)	2023年(計389人)
「大阪市域外の方」	: 33人 (7%)	: 38人 (9%)	: 19人 (5%)
「大阪市内 (沿線以外にお住まいの方)」	: 102人 (20%)	: 90人 (21%)	: 63人 (16%)
「沿線にお住まいの方」	: 316人 (63%)	: 279人 (64%)	: 279人 (72%)
「その他・住所不明」	: 53人 (11%)	: 30人 (7%)	: 28人 (7%)

【凡例】 (%)
■ ~0.5未満
■ 0.5~1.0未満
■ 1.0~1.5未満
■ 1.5以上

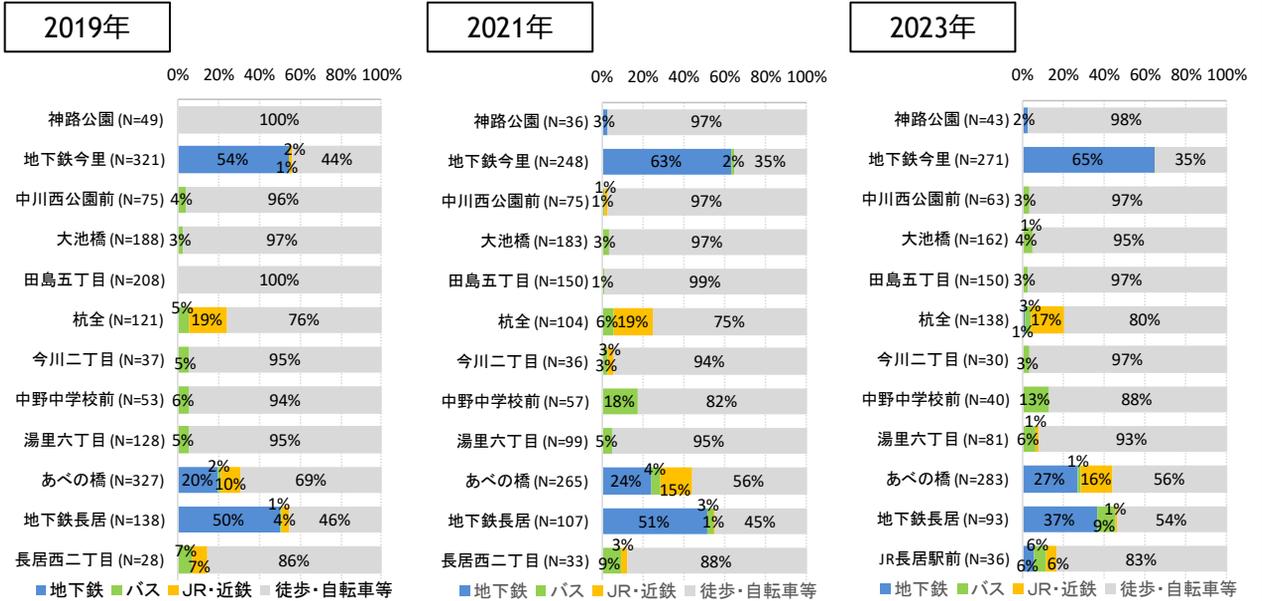


# アンケート調査の実証及び分析

## いまごとライナーの利用状況

### <乗り継ぎ利用状況>

✓ 2023年は、2022年10月にJR長居駅前停留所を新設しJR長居駅との乗継利便性の向上を図ったことから、長居西二丁目停留所よりも乗換・乗継利用の割合が増加するとともに、地下鉄との乗継利用が生じている。一方で地下鉄長居停留所における乗換・乗継利用の割合は過年度よりも若干低下している。



資料) 乗込調査 (平日)  
回答数866件に対し、乗車駅については駅名等の記載がない24件を除いた842件、降車駅については駅名等の記載がない35件を除いた831件、合計1,673件のみを集計

資料) 乗込調査 (平日)  
回答数719件に対し、乗車駅については駅名等の記載がない21件を除いた698件、降車駅については駅名等の記載がない24件を除いた695件、合計1,393件のみを集計

資料) 乗込調査 (平日)  
回答数731件に対し、乗車駅については駅名等の記載がない36件を除いた695件、降車駅については駅名等の記載がない36件を除いた695件、合計1,390件のみを集計

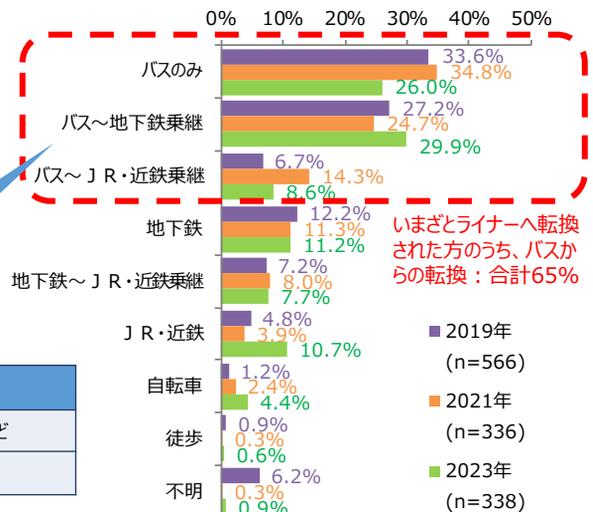
## いまごとライナーの新規需要及び転換状況

- ✓ 新規需要 (運行開始前には同一目的地への移動がなかった方) が50%となっており、利用者の約半数で新たな目的地への移動が生じている。
- ✓ いまごとライナーへの転換 (運行開始前に同一目的地への移動があった方) が49%となっており、転換された方のうち、バスからいまごとライナーへ転換された方が約65%を占める。

### ■ 運行開始前の主な経路

バスのみ	「あべの橋～大池橋、杭全、田島三丁目」など
バス～地下鉄乗継	「湯里六丁目～本町」「杭全～新大阪」など

(運行開始前の同一目的地への交通手段)



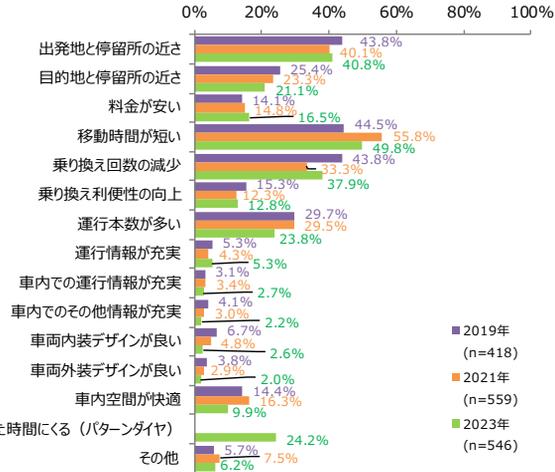
【平日利用者】	2019年(計866人)	2021年(計719人)	2023年(計696人)
新規需要 (運行開始前に同一目的地への移動がなかった方)	: 253人 (29%)	: 346人 (48%)	: 345人 (50%)
いまごとライナーへの転換 (運行開始前に同一目的地への移動があった方)	: 566人 (65%)	: 336人 (47%)	: 358人 (49%)
「無回答」	: 47人 (5%)	: 37人 (5%)	: 13人 (2%)

資料) 乗込調査 (平日) 運行開始前に同一目的地への移動があった方の有効回答に対し、運行開始前の主な交通手段に分類して集計

## アンケート調査の実証及び分析

### いまどとライナーを利用する理由

- ✓ 「移動時間が短い」の回答割合が最も高く約50%となっている。
- ✓ その他「出発地と停留所の近さ」「乗換え回数の減少」等の移動の利便性に関する項目の他、パターンダイヤの回答割合も高く、決まった時間に来る分かりやすさが評価されていると思われる。



※「決まった時間にくる (パターンダイヤ)」については2023年版アンケートのみ選択肢として設定

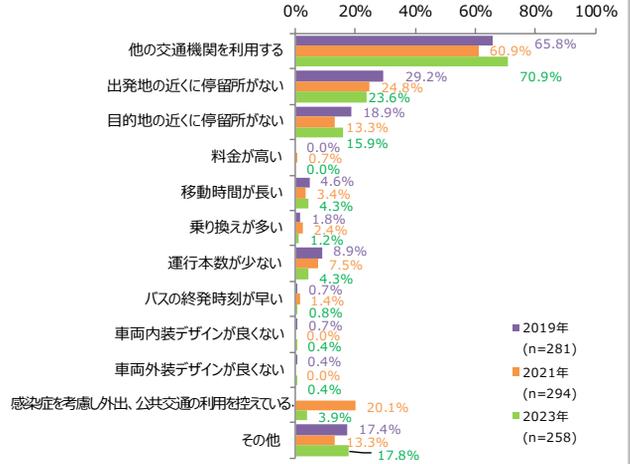
(複数回答可)

資料) 住民調査

沿線区にお住まいでいまどとライナーを利用されたことがある方の有効回答のみを集計

### いまどとライナーを利用しない理由

- ✓ 「他の交通機関を利用する」が最も多い点は全時点で共通している。
- ✓ 「感染症を考慮し外出・公共交通の利用を控えている」という方の割合は3.9%と過年度よりも約16%低下しておりコロナ禍の影響が緩和していることが示唆される。



※「感染症等を考慮し、外出、公共交通機関の利用を控えている」については2021・2023年版アンケートのみ選択肢として設定

(複数回答可)

資料) 住民調査

沿線区にお住まいでいまどとライナーを利用しないと回答された方の有効回答のみを集計

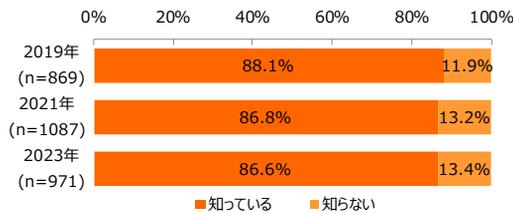
### いまどとライナーの認知度

#### <いまどとライナーの認知度>

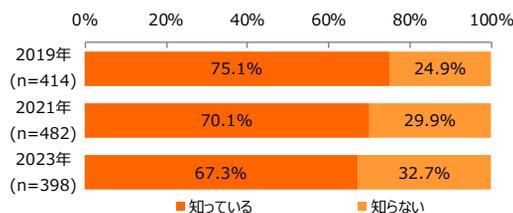
- ✓ 沿線住民全体の認知度は80%以上となっており、過年度と比較して大きな変化は見られない。利用されたことがない方の認知度は約70%となっており、高い水準にあるが、過年度と比較するとやや低下している。
- ✓ 企業・学校全体の認知度は約59%となっており、過年度と同程度となっている。利用されたことがない方の認知度は30%程度にとどまっている。

#### 【住民】

(全体)



(うち利用されたことがない方)

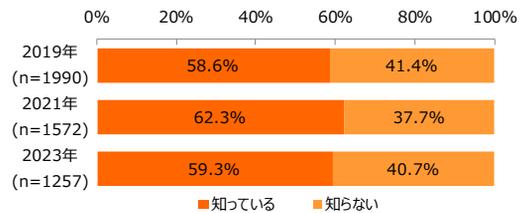


資料) 住民調査

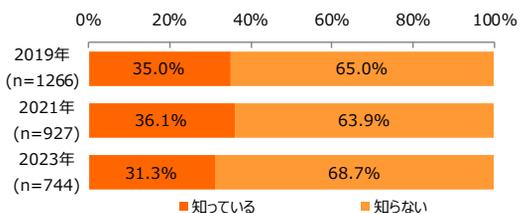
沿線区にお住まいの方の有効回答のみを集計

#### 【企業・学校】

(全体)



(うち利用されたことがない方)



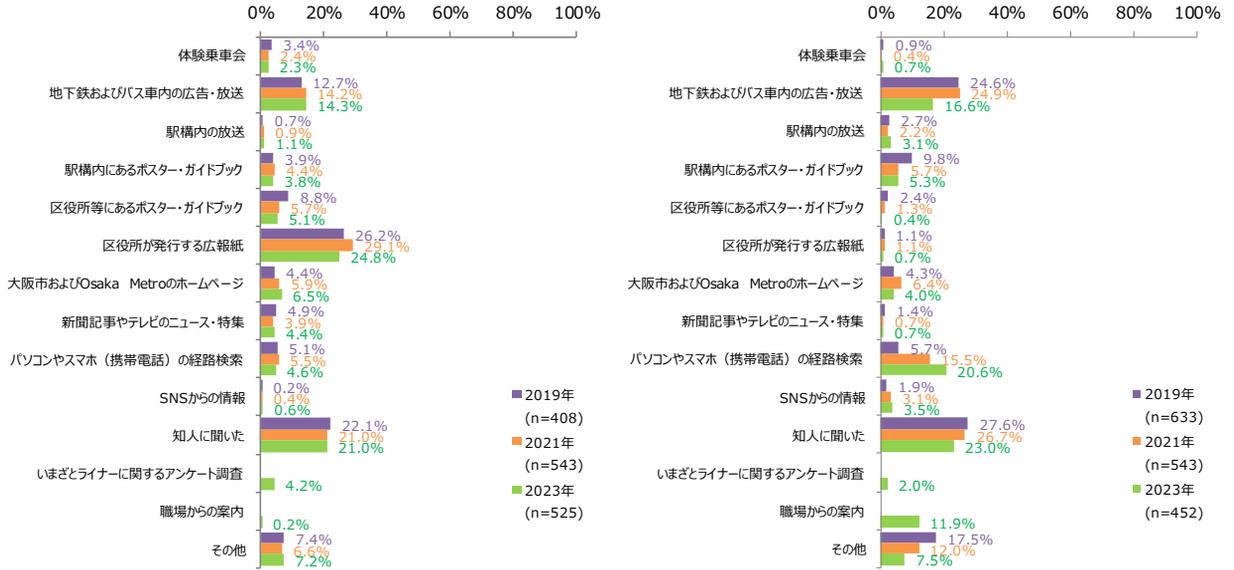
資料) 企業・学校調査

沿線区に通勤・通学されている方の有効回答のみを集計

いまざとライナーの認知度

<いまざとライナーを知るのに役だった情報>

- ✓ 住民の情報源としては、「区役所が発行する広報紙」、「知人に聞いた」、「地下鉄・バス車内の広告・放送」が多い。
- ✓ 企業・学校の情報源としては「パソコンやスマホ(携帯電話)の経路探索」の割合が年々増加しており「知人に聞いた」の割合と同程度となっている。



※「いまざとライナーに関するアンケート調査」「職場からの案内」については2023年版アンケートのみ選択肢として設定

資料) 住民調査

沿線区にお住まいでいまざとライナーを利用されたことがある方の有効回答のみを集計

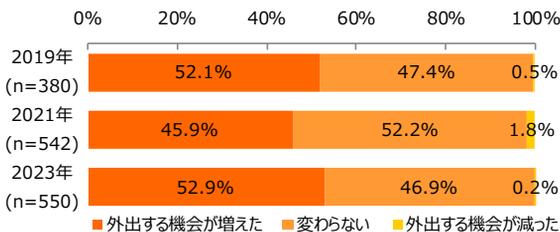
資料) 企業・学校調査

沿線区に通勤・通学されている方でいまざとライナーを利用されたことがある方の有効回答のみを集計

いまざとライナーの効果

<外出機会の変化>

- ✓ 沿線住民の利用者の約半数で外出機会が増加している。
- ✓ 過年度と比較すると、2021年よりも「外出する機会が増えた」の回答が増加しており、コロナ禍の影響が緩和していることが示唆される。

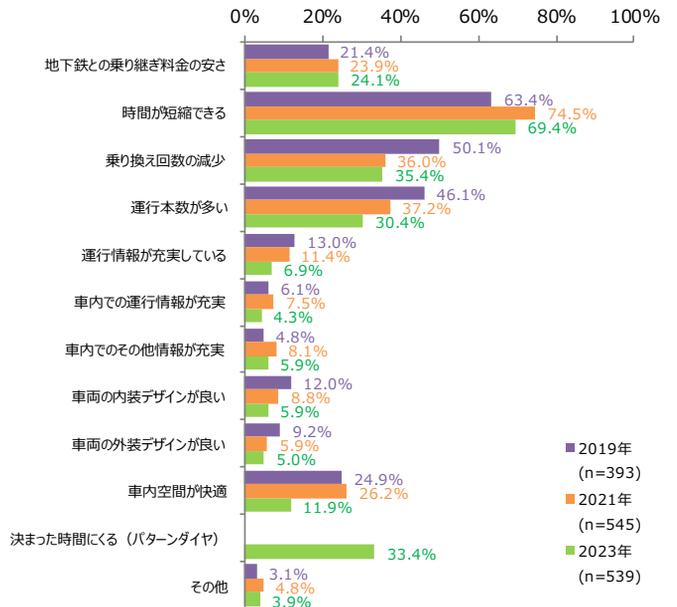


資料) 住民調査

沿線区にお住まいでいまざとライナーを利用されたことがある方の有効回答のみを集計

<いまざとライナーの優位点 (バスとの比較)>

- ✓ バスよりも「時間が短縮できる」点が最も評価されており、約70%が選択している。
- ✓ 「乗り換え回数の減少」「運行本数が多い」の回答割合も高いが、年々回答割合は低下している。「決まった時間にくる(パターンダイヤ)」の割合も約33%となっており比較的高い。

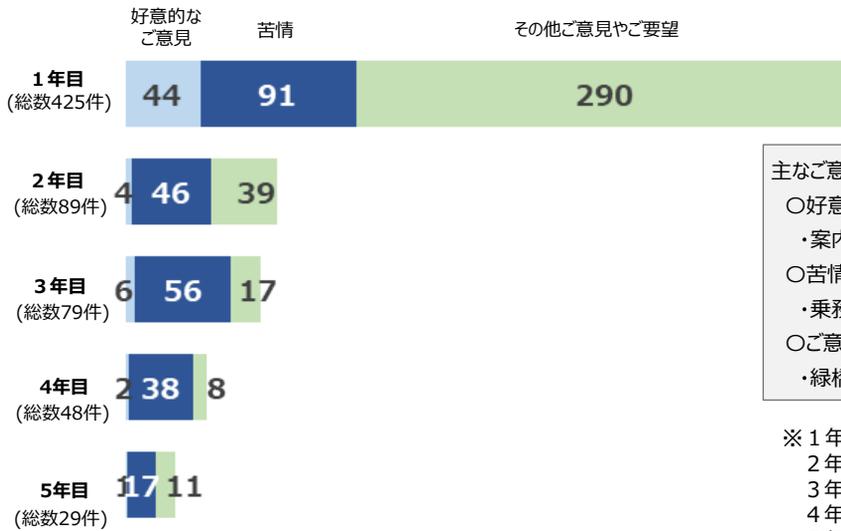


※「決まった時間にくる (パターンダイヤ)」については2023年版アンケートのみ選択肢として設定

(複数回答可)

## ➤ 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（5年目）

- 好意的なご意見
  - ・案内も丁寧で安全運転
- 苦情
  - ・乗務員のお客さまへの対応
- ご意見・ご要望
  - ・緑橋まで運行など運行ルートを変更してほしい

※ 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2023年3月末まで  
 5年目は、2023年4月から2023年12月末まで

## ➤ 需要喚起策の取り組み

### ＜改善点の抽出＞

※ 4年目とりまとめより

### ＜今年度の需要喚起策＞

※ 4年目とりまとめより

・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

区民まつりで、ガイドブックやノベルティ配布（生野区・平野区・東成区）によるPRを実施

長居公園との連携  
 ・BRT車内で長居公園夏休みイベントのチラシ配布やサインージ表示によるPRを実施  
 ・長居公園サインージにてBRTのPR動画を放映

長居植物園との連携  
 ・BRT利用者向けにグッズの配布を実施

レッドハリケーンズ大阪との連携  
 ・BRT利用者向けにグッズの配布を実施  
 ・BRT車内で装飾や車内サインージでの試合告知の実施

セレッソ大阪との連携  
 ・SNSを用いた相互PR、BRT車内サインージでの試合告知の実施  
 ・試合日にチラシ配布、スタジアムビジョンでのBRTのPR動画の放映を実施

大阪コリアタウンとの連携  
 ・大阪コリアタウンHPにてBRTを紹介  
 ・大阪コリアタウンの紹介を含む動画を車内サインージで放映

・駅構内のBRTポスター更新

## ▶ 長居ルートの運行区間の変更による影響の分析

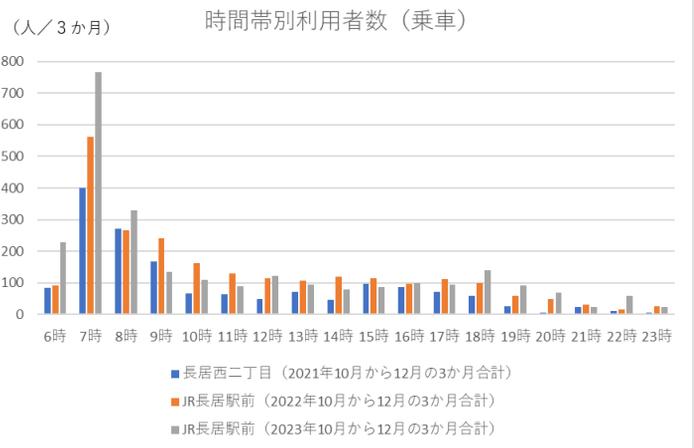
### 長居ルート変更の概要

- ✓ JR長居駅前付近の道路整備の完成に伴い、2022年10月に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し、長居ルートの運行経路の変更を実施した。



### 長居ルート変更前後の利用者数（時間帯別）

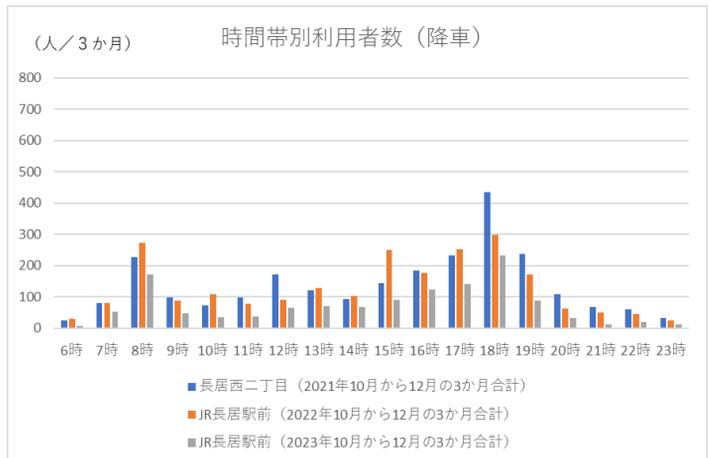
- ✓ 「JR長居駅前」の2023年10月から12月の3か月間の利用者数は約4,000人であり、2022年の同期間より約16%減少している。
- ✓ 乗降別で利用者数をみると、「JR長居駅前」の乗車は、2023年10月から12月の3か月間は約2,600人であり、2022年の同期間より約10%増加している。
- ✓ 特に6時台から8時台の時間帯で利用者が増加しており、朝の通勤や通学時間帯の利用者が増加した。
- ✓ 一方、「JR長居駅前」の降車は、2023年10月から12月の3か月間は約1,300人であり、2022年の同期間より約44%減少した。



#### 時間帯別利用者数について

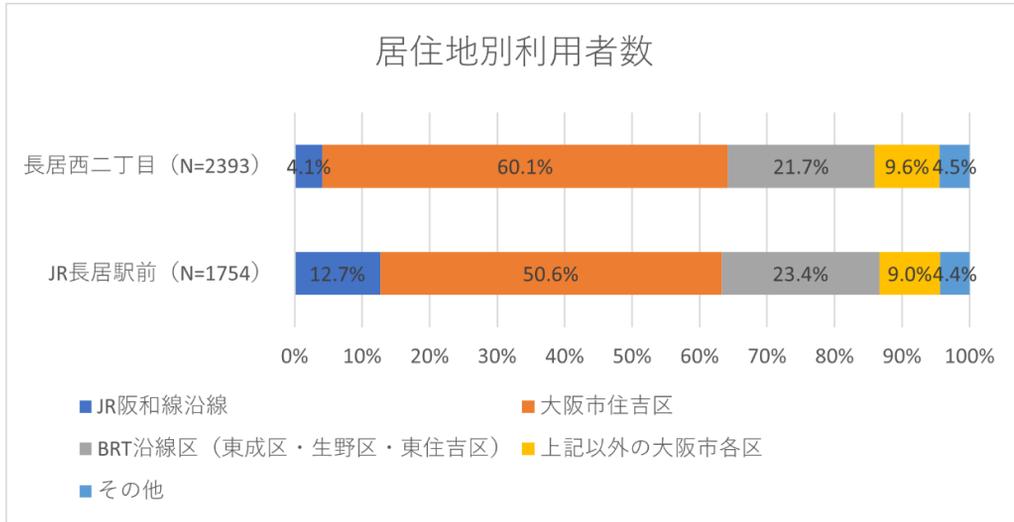
時間帯別利用者数は、システムで把握可能なICカード（大阪市敬老優待乗車証含む）で「長居西二丁目」と「JR長居駅前」を利用されたお客さまに限定し、時間帯別に集計したもの。

- 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（乗車1,606人、降車2,481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（乗車2,402人、降車2,307人）
  - ・2023年10月から12月までの3か月間の合計値：3,945人（乗車2,644人、降車1,301人）



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「長居西二丁目」停留所利用時より約9%増加している。また、BRT沿線区に居住している人の割合も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停留所利用者の特性に変化が生じていると考える。



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。

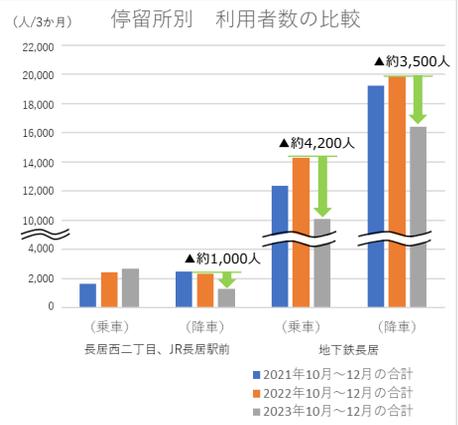
○長居西二丁目 2021年10月から12月までの3か月間の合計：4,087人のうち2,393人

○JR長居駅前 2023年10月から12月までの3か月間の合計値：3,945人のうち1,754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。

長居ルート変更に伴う効果

- ✓ 「JR長居駅前」の利用者数の傾向として、ダイヤ改正後も「朝の通勤時間帯の乗車」及び「JR阪和線沿線居住及びBRT沿線居住」の利用者の割合が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通勤や通学利用の増加につながっていると考えられる。
- ✓ 「JR長居駅前」の降車の利用者数は、ダイヤ改正後、約1,000人減少している。一方で、「地下鉄長居」の乗降の利用状況は、ダイヤ改正後、乗車が約4,200人の減少であるのに対して、降車が約3,500人の減少にとどまっている。
- ✓ 長居ルート変更に伴う「地下鉄長居（北行）」を移設したことにより、「JR長居駅前」停留所との距離が近くなり、かつJR阪和線の長居駅と距離も近いことから利便性が向上し、「JR長居駅前」で乗車する利用者が、「地下鉄長居（北行）」で降車すると考えられる。
- ✓ アンケート調査の結果から、「長居西二丁目」より「JR長居駅前」停留所の方が、乗換・乗継利用者の割合が増加している。
- ✓ 以上のことからJR阪和線との乗継利便性の向上につながっていると考えられる。



停留所別利用者数について

停留所別利用者数は、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」と「地下鉄長居」を利用されたお客さまに限定し、停留所別乗降別に集計したもの。

○長居西二丁目及びJR長居駅前：時間帯別利用者数を参照  
○地下鉄長居

- ・2021年10月から12月までの3か月間の合計値  
：乗車13,329人、降車20,215人
- ・2022年10月から12月までの3か月間の合計値  
：乗車15,275人、降車20,868人
- ・2023年10月から12月までの3か月間の合計値  
：乗車11,064人、降車17,386人

# 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

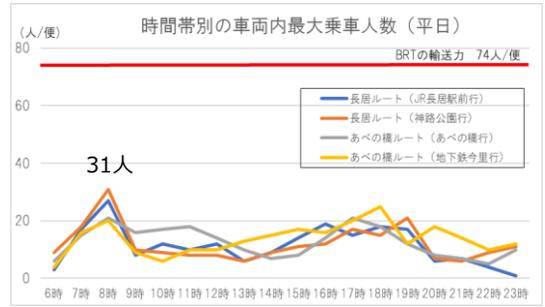
- ✓ 2022年10月の車両内の最大乗車人数は31人（8時台・長居ルート神路公園行）であり、BRT車両の1便あたりの輸送力の74人に比べ、余裕がある。BRT全区間で輸送力が車内の乗車人数を上回っている。
- ✓ 2023年10月のダイヤ改正後の車両内の最大乗車人数は36人（8時台・長居ルート神路公園行）となっており、朝ラッシュ時間帯から昼間時間帯で1便当たりの乗車人数は増加している。

### 車両内乗車人数について

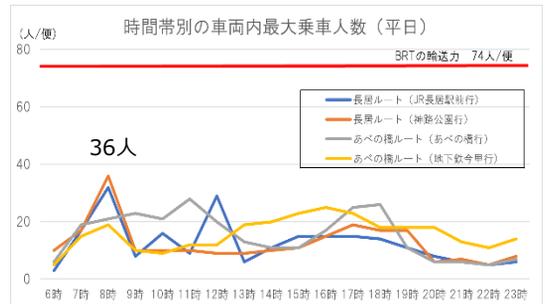
2020年12月に実施した交通調査で取得した、時間帯別の各停留所間で車両内に乗車している人数の結果に対して、2022年10月及び2023年10月の時間帯別利用者数の増減を考慮し、推計したもの。

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。

### <2022年10月>

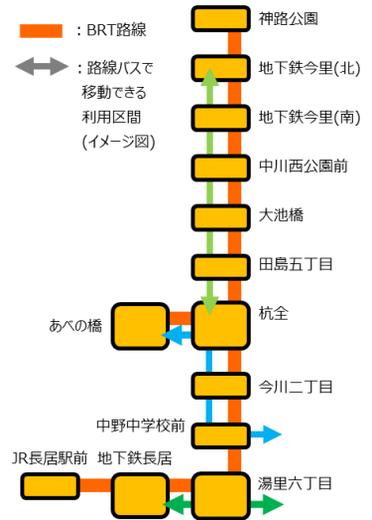


### <2023年10月>



## 利用者数の変化について

- ✓ 2023年10月のダイヤ改正後、平日1日平均利用者数は約17%減少しており、利用者数の変化が大きい区間は、「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。
- ✓ 変化が大きい（減少量が多い）利用区間は、既存の路線バスにおいて乗り換えずに移動が可能な利用区間において減少量が大きくなっている。
- ✓ 路線バスで乗り換えずに移動可能な利用区間に比べ、それ以外の利用区間（乗換が必要な移動もしくは、路線バスがない利用区間）においては、ダイヤ改正後の利用者数減少の影響は少なかった。
- ✓ 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。



### ■利用者数（平日、1日平均）

2022年11月	
全区間	3746人
一般路線バスで乗り換えずに移動可能な利用区間	2237人
上記以外の利用区間 ※	1322人

2023年11月	
全区間	3121人 ▲ 16.7%
一般路線バスで乗り換えずに移動可能な利用区間	1723人 ▲ 23.0%
上記以外の利用区間 ※	1244人 ▲ 5.9%

※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

### ■利用者数の変化が大きい区間（平日、1日平均）

2022年11月	
湯里六丁目～地下鉄長居	404人
地下鉄今里（南）～大池橋	301人
杭全～あべの橋	195人

2023年11月	
湯里六丁目～地下鉄長居	283人 ▲ 121人
地下鉄今里（南）～大池橋	229人 ▲ 72人
杭全～あべの橋	129人 ▲ 66人

5年目までの利用実績を踏まえた将来予測

総括

- ✓ これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測したケースでは、平日の利用者数のピークは3,720人/日（新型コロナの影響の回復を見込む場合3,900人/日）。
- ✓ 今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると設定し予測したケースでは、平日の利用者数のピークは4,400人/日（新型コロナの影響の回復を見込む場合4,660人/日）。
- ✓ いずれのケースも、利用者数のピークとなる年度まで増加した後、人口減少の影響を受けて将来的に減少する。

<ケース設定と予測結果>

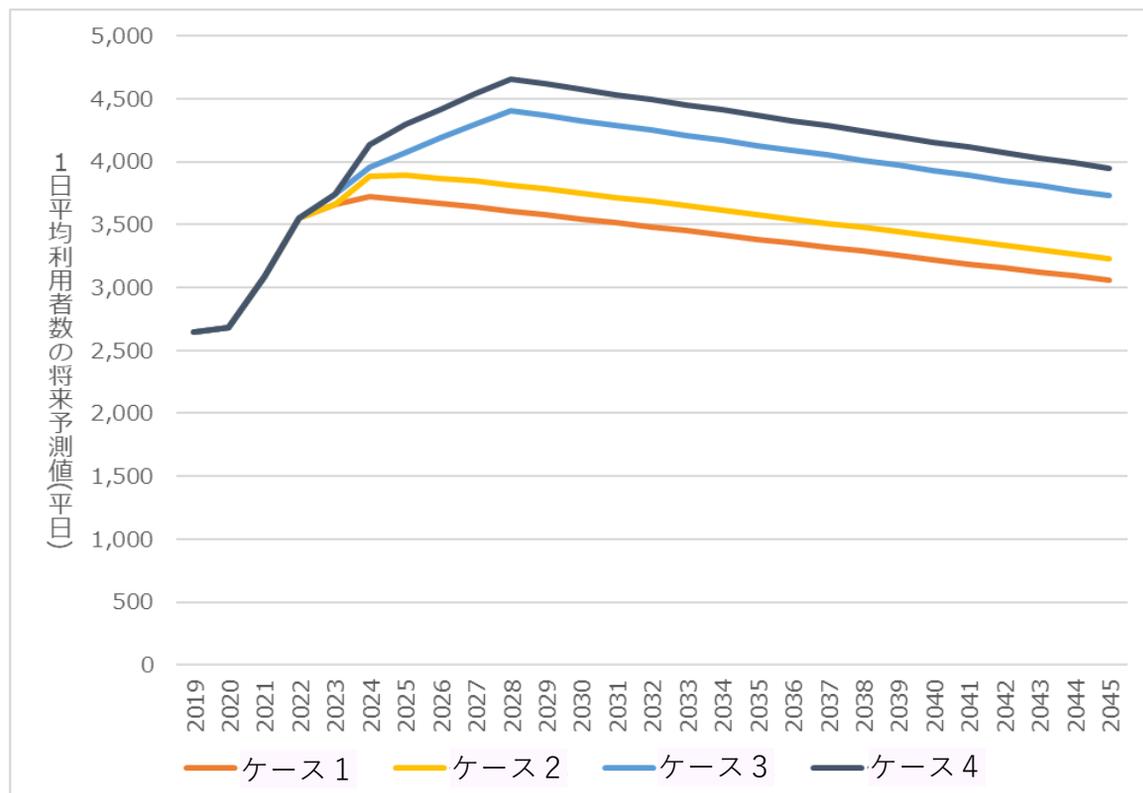
	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
利用者数の推移	これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測		今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると予測	
将来人口	2045年までの人口予測値から人口の減少率を算定			
新型コロナによる影響※	影響が継続	回復を見込む	影響が継続	回復を見込む
利用者数のピーク	2024年度	2025年度	2028年度	2028年度
予測人数（平日）	3,720人/日	3,900人/日	4,400人/日	4,660人/日

※新型コロナによる影響

新型コロナによる影響（外出自粛など）が現状のまま継続とした場合（ケース1及び3）と、回復を見込む場合（ケース2及び4）を設定。

回復を見込む場合は、2024年度以降も徐々に回復し、2027年度以降コロナ前比99%まで回復する想定。

<将来のBRT利用者数の推移>

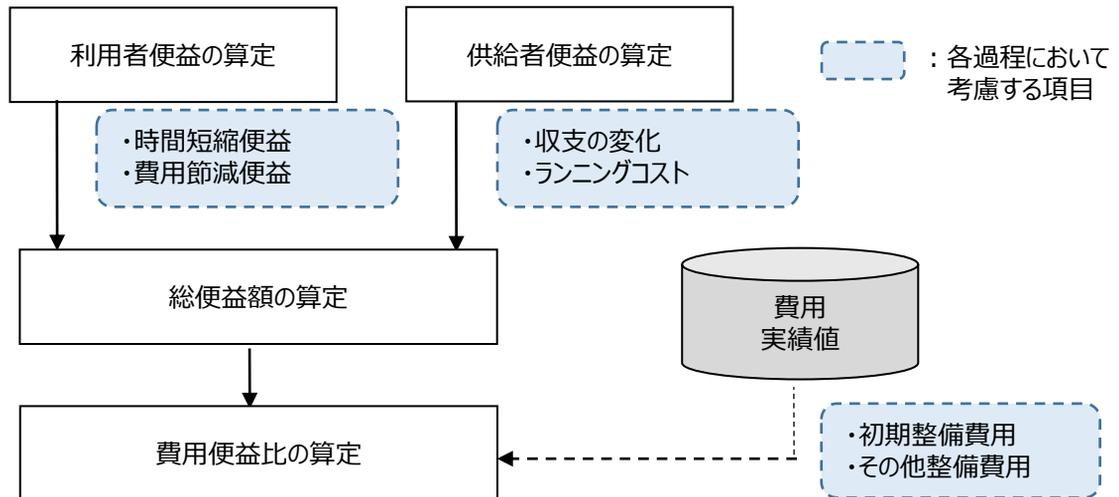


## 費用便益分析（B/C）

### 総括

- ✓ これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測したケースでのB/Cは0.07、今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると設定し予測したケースでのB/Cは0.61であった（いずれも新型コロナの影響の回復を見込む場合）。
- ✓ 現状の料金体系や運行計画ではいずれのケースもB/Cは1未満となっており、利用者数のさらなる増加や収支改善が必要である。

#### <費用便益比の算定フロー>



#### <各便益・費用の設定方法>

分類	項目	設定方法
利用者便益	時間短縮便益	● アンケート結果から移動目的別に1人当たりの時間短縮量について集計 移動目的別利用者数と掛け合わせることで総時間短縮量について集計
	費用節減便益	● アンケート結果から交通手段の転換パターンを分類、それぞれの運賃費用を仮定し、費用節減額を集計
供給者便益	収支の変化	● BRTの運賃収入、広告料収入について実績値を参照しながら設定 ※BRT運行に伴い、運行区間が重複する路線バスの運賃収入は減少するが、事業者に対し減少分の補償がされるとして、負の便益は見込まない。
	ランニングコスト	● BRTの営業に係る費用を実績値を参照しながら設定
費用	初期整備費用	● 建設期間中の投資費用について実績値を参照して設定
	その他整備費用	● 再投資額、間隔を実績値及び更新計画を参照して設定

※便益の算定にあたっては、新型コロナの影響の回復を見込む

#### <費用・便益の算定結果>

	ケース2	ケース4
利用者数の将来予測	これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測	今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると予測
便益計(億円)	1.8	15.7
費用計(億円)	25.6	25.6
費用便益費	0.07	0.61
純現在価値(億円)	-23.8	-9.9
経済的内部収益率	-	-

## 収支採算性分析

### 総括

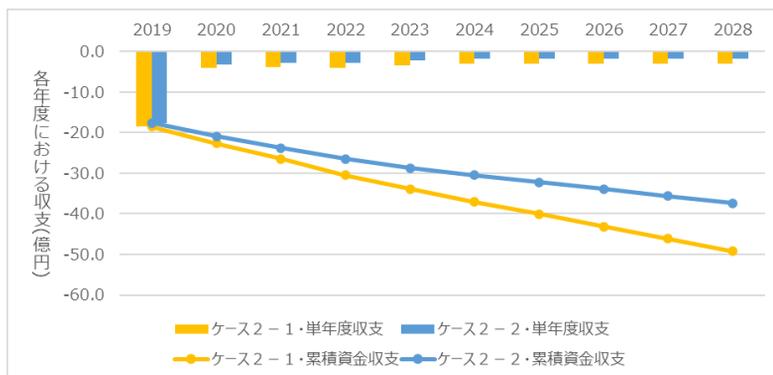
- ✓ BRTと重複する路線バスの減収を見込む場合、単年度収支は毎年3億円程度の赤字となり、開業10年目には累積損益が▲48億円程度まで膨らむ。
- ✓ BRTと重複する路線バスの減収を見込まない場合でも、単年度収支は毎年1.2～1.8億円程度の赤字となり、開業10年目には累積損益が▲36億円程度まで膨らむ（いずれも新型コロナの影響の回復を見込む場合）。
- ✓ 需要予測の違いによる結果に大きな差は見られない。
- ✓ 現状の料金体系や運行計画での収支採算性の確保は難しい。

### <ケース設定と予測結果>

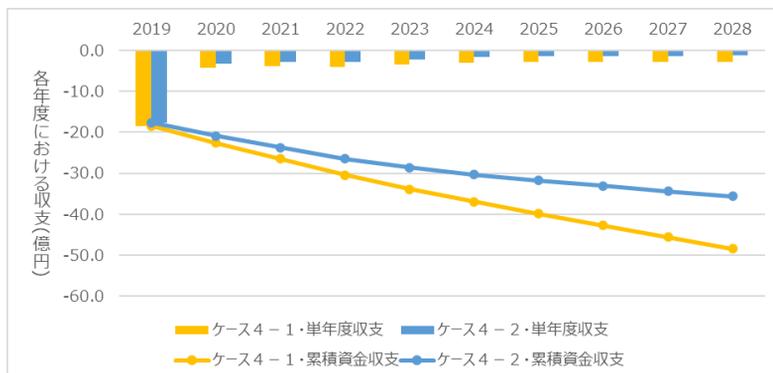
※新型コロナの影響の回復を見込む

	ケース2-1	ケース2-2	ケース4-1	ケース4-2	
利用者数の将来予測	これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測		今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると予測		
収入	・運賃収入：実績や利用者数の将来予測に応じた金額を設定 ・広告料収入：地下鉄車内モニターの広告料を参考に金額を試算し設定				
支出	・ランニングコスト：現在の運行計画での費用を設定（実績値） ・初期整備費用：BRT運行に必要な車両や施設等の費用を設定（実績値） ・その他整備費用：車両や施設等の更新に必要な費用を設定				
	BRTと重複する路線バスの減収	見込む	見込まない	見込む	見込まない
開業5年目 (2023年度)	単年度収支	▲3.4億円	▲2.2億円	▲3.4億円	▲2.1億円
	累積収支	▲33.9億円	▲28.7億円	▲33.9億円	▲28.6億円
開業10年目 (2028年度)	単年度収支	▲3.1億円	▲1.8億円	▲2.8億円	▲1.2億円
	累積収支	▲49.2億円	▲37.4億円	▲48.4億円	▲35.7億円

### <ケース2-1・2-2結果>



### <ケース4-1・4-2結果>



## 社会実験の総括と今後の対応について

### 社会実験の総括

- ・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している。
- ・一方で、現行の運行計画では、将来予測通りに利用者数が増加したとしても、年間1.2～1.8億円程度の赤字の見込み。
- ・引き継ぎ、需要喚起に取り組むとともに、BRTと路線バスの利用状況と需要の相互影響を確認し、実態に即した運行計画の検討や、BRTと路線バスの一体的運営によるコスト削減を検討することでBRTの事業継続性が高まると思料。

### 1) BRTが確保すべき機能面の評価

評価視点	取り組み内容	確認できたこと	確認できなかったこと/ 取組みが不十分なこと
輸送力	・地下鉄と同様の10分間隔（平日昼間、今里～杭全間）で運行開始 ・利用実態に応じて概ね15分間隔（同上）に変更（2023年10月～）	・沿線住民を中心に需要が定着し、5年目は、平日約3～4千人/日の利用 ・将来的に、平日約4.4～4.7千人/日の利用者を見込み、現状の運行計画において対応が可能	－
速達性	・停留所間隔を地下鉄並みの約1 kmに設定（路線バスの停留所間隔 約350m） ・「杭全～あべの橋」「湯里六丁目～地下鉄長居」はノンストップで走行	・路線バスと比べ移動の時間短縮が図られている ・アンケート結果より、いまざとライナーを利用する理由や路線バスとの優位点について、「移動時間が短い」「時間が短縮できる」など移動の利便性（速達性）が高い評価を受けている	－
定時性	・バス優先レーンを概ね全区間で導入 ・PTPS（公共車両優先システム）を導入※	・BRTを道路で優先的に走行させるための仕組みを確立したことにより、概ねダイヤ通りの運行を実施	－

※PTPS（公共車両優先システム）：BRT車両に取り付けた発信機からの信号を、路線に沿って設置された感知器（光ビーコン）が受信し、進行方向の信号が青になっている時間を延長して優先的に走行させるシステム

### 2) BRTによる需要喚起の評価

評価視点	取り組み内容	確認できたこと	確認できなかったこと/ 取組みが不十分なこと
沿線施設との連携による需要喚起	・長居植物園やレッドハリケーンズ大阪と連携したイベント（割引策、BRT利用者に対する特典）の実施	・コロナ禍後の4年目以降、沿線施設と連携したイベントを実施したが、利用者の大幅な増加に至っていない ・アンケート結果より、イベントをきっかけとした新規需要の創出及び利用者の外出機会の増加が確認され、沿線施設と連携することにより、BRTの利用が促進されることが分かった	・コロナ禍で沿線施設等と連携したイベントや効果的なPRによる需要喚起が不十分
PRによる需要喚起	・沿線施設（長居公園、セレッソ大阪、大阪コリアタウンなど）と連携したPRの実施 ・沿線区役所やOsaka Metro全駅へのガイドブックの配架によるPRの実施	・アンケート結果より、沿線住民全体の9割弱がBRTを認知しているが、利用されていない方の認知度は約7割と低い ・企業、学校の認知度は約6割で、沿線住民全体に比べて低い ・BRTを知るのに役立つ情報として、「地下鉄・バス車内の広告・放送」や「区の広報誌」が多い ・利用者の特性によって、有効な周知方法が異なっていることが分かった	

➤ 社会実験の総括と今後の対応について

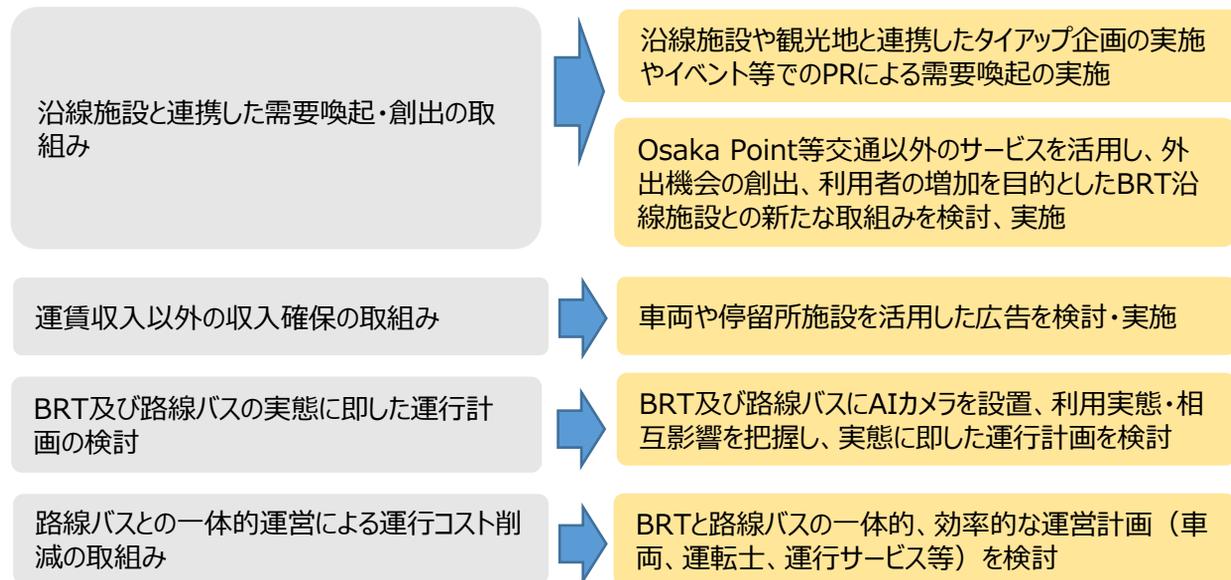
3) BRTの事業性の検証

評価視点	取り組み内容	確認できたこと	確認できなかったこと/ 取組みが不十分なこと
事業性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要に対して供給が多い状態となっていたことから、利用実態に即した運行計画に変更（2023年10月実施）</li> <li>平日：94便⇒70便</li> <li>・社会実験を確実に遂行するため、BRT専属の車両と運転士を配置し運行計画を策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画の変更により利用者が前年同月比で約16～19%減少</li> <li>・路線バスと並行する運行区間では、利用者の減少率が大きく、BRT単独の運行区間では、利用者の減少率は小さい</li> <li>・1便あたりの利用者は増加しており、運行効率は向上しているが、各ルートともに全時間帯で輸送力が需要量に対して多い状態となっている</li> <li>・現行の運行計画では、将来予測通りに利用者数が増加したとしても、年間1.2～1.8億円程度の赤字の見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTと路線バスの利用状況と需要の相互影響を確認し、実態に即した運行計画の検討が必要</li> <li>・BRTと路線バスの一体的運営による運行コスト（車両、運転士、運行サービス等）の削減の検討が必要</li> </ul>

今後の対応について

- ・今後、需要喚起に引き続き取り組むとともに、BRTと路線バスの一体的、効率的な運行計画及び運営の検討、試行、検証を行うためには、さらに少なくとも2年が必要であり、社会実験を2年程度延長し検証を進める。

①取組み内容



②スケジュール

取組み	2024年度	2025年度
沿線施設等と連携した 需要喚起・創出	タイアップ企画やイベント等でのPR実施	
	新たな取組みの検討	実施・検証
運賃収入以外の収入策	検討	実施
BRTと路線バスの実態に即した 運行計画の検討	AIカメラ設置による調査	
	検討	試行・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

今後の対応決定