

北区・福島区及び生野区・平野区における オンデマンドバス取組みの報告について

報告事業者

Osaka Metro Group
【大阪市高速電気軌道株式会社・大阪シティバス株式会社】

目 次

1. 乗降場所供用開始報告	3
2. 乗降場所加除報告	5
3. 事業計画に関する報告	8
4. 令和5年度社会実験 報告	9
5. その他	20

1. 乗降場所供用開始報告

前回の地域公共交通会議以降、下記乗降場所の供用を開始（キタ・福島エリア 生野エリア 平野エリア）

乗降場所名称	エリア	供用開始日
みどり動物病院	福島	2024年4月1日
玉川一丁目90	福島	2024年4月1日
巽東二丁目北	生野	2024年4月1日
めがね温泉	生野	2024年4月1日
NPO法人オリーブひらの	平野A	2024年4月1日
グローバルケア平野	平野B	2024年4月1日
有限会社フューチャーネット	平野B	2024年4月1日
平野西三丁目南	平野A/B共通	2024年4月1日
株式会社むつみ住建	平野A/B共通	2024年4月1日

前回の地域公共交通会議以降、下記乗降場所の名称を変更（キタ・福島エリア 平野エリア）

乗降場所名称	エリア	供用開始日
株式会社bloom（中海老江80）	福島	2024年4月1日 ※名称変更
アメットイングリッシュスクール （平野西四丁目20）	平野A/B共通	2024年4月1日 ※名称変更

1. 乗降場所供用開始報告

前回の地域公共交通会議以降、下記乗降場所の供用を終了（平野エリア）

乗降場所名称	エリア	供用終了日
コミュニティプラザ平野敷地内	平野A/B共通	2024年3月31日

エリア	3月31日供用終了	4月1日供用開始	4月1日名称変更
キタ単独	—	0か所	—
福島単独	—	2か所	1か所
キタ/福島 共通	—	0か所	—
生野	—	2か所	—
平野A	0か所	1か所	—
平野B	0か所	2か所	—
平野A/B 共通	1か所	2か所	1か所

2. 乗降場所加除報告

乗降場所数と面積当たり箇所数の変更点

		変更前 (2024/4/1時点)	変更後 (2024/7/5以降)
キ 夕	単独乗降場所	127か所	128か所
	キ夕・福島共通	103か所	105か所
	乗降場所合計	230か所	233か所
	面積当たり箇所数	22か所 / km ²	22か所 / km ²
福 島	単独乗降場所	116か所	116か所
	キ夕・福島共通	103か所	105か所
	乗降場所合計	219か所	221か所
	面積当たり箇所数	22か所 / km ²	22か所 / km ²
生 野	単独乗降場所	201か所	203か所
	面積当たり箇所数	22か所 / km ²	22か所 / km ²
平 野 A	単独乗降場所	134か所	135か所
	A・B共通乗降場所	105か所	106か所
	乗降場所合計	239か所	241か所
	面積当たり箇所数	26か所 / km ²	26か所 / km ²
平 野 B	単独乗降場所	127か所	127か所
	A・B共通乗降場所	105か所	106か所
	乗降場所合計	232か所	233か所
	面積当たり箇所数	22か所 / km ²	22か所 / km ²

2. 乗降場所加除報告

2024年7月5日以降に下記乗降場所を追加（キタ・福島エリア）

乗降場所名称	エリア	加除理由
ロジューマンタワー大阪天満橋	キタ	サービスレベル確保
大淀中五丁目東	キタ/福島共通	サービスレベル確保
JRE堂島タワー	キタ/福島共通	サービスレベル確保

エリア	新設乗降場所	既存バス停留所	合計
追加 キタ 乗降場所数	3か所	0か所	3か所
追加 福島 乗降場所数	2か所	0か所	2か所
追加後 キタ 乗降場所数	139か所 (うち共通53か所)	94か所 (うち共通52か所)	233か所 (うち共通105か所)
追加後 福島 乗降場所数	120か所 (うち共通53か所)	101か所 (うち共通52か所)	221か所 (うち共通105か所)

2. 乗降場所加除報告

2024年7月5日以降に下記乗降場所を追加（生野エリア・平野エリア）

乗降場所名称	エリア	加除理由
巽東四丁目北	生野	サービスレベル確保
サービス付き高齢者向け住宅 福寿	生野	地域からの要望
平野南一丁目南	平野A/B共通	サービスレベル確保
西脇二丁目南	平野A	サービスレベル確保

エリア	新設乗降場所	既存バス停留所	合計
追加 生野 乗降場所数	2か所	0か所	2か所
追加 平野A 乗降場所数	2か所	0か所	2か所
追加 平野B 乗降場所数	1か所	0か所	1か所
追加後 生野 乗降場所数	95か所	108か所	203か所
追加後 平野A 乗降場所数	125か所 (うち共通53か所)	116か所 (うち共通53か所)	241か所 (うち共通106か所)
追加後 平野B 乗降場所数	118か所 (うち共通53か所)	115か所 (うち共通53か所)	233か所 (うち共通106か所)

3. 事業計画に関する報告

令和5年度 第2回大阪市地域公共交通会議において審議されました「議案第1号 北区・福島区における事業計画」に関して下記の通り、運行事業者を報告

- 大阪シティバス株式会社
- OMタクシー株式会社
- 珊瑚交通株式会社
- 梅田興業株式会社
- ナショナルタクシー株式会社
- 日本城タクシー株式会社
- 叶商事株式会社
- 狩野観光株式会社

令和5年度 第2回大阪市地域公共交通会議において審議されました「議案第2号 生野区・平野区における事業計画」に関して下記の通り、運行事業者を報告

- 大阪シティバス株式会社
- OMタクシー株式会社
- 南タクシー株式会社
- 株式会社エムティー
- 梅田交通第三株式会社
- 日本城タクシー株式会社

※下線部分が、今回新たに報告する道路運送法第4条申請予定の提携運行事業者

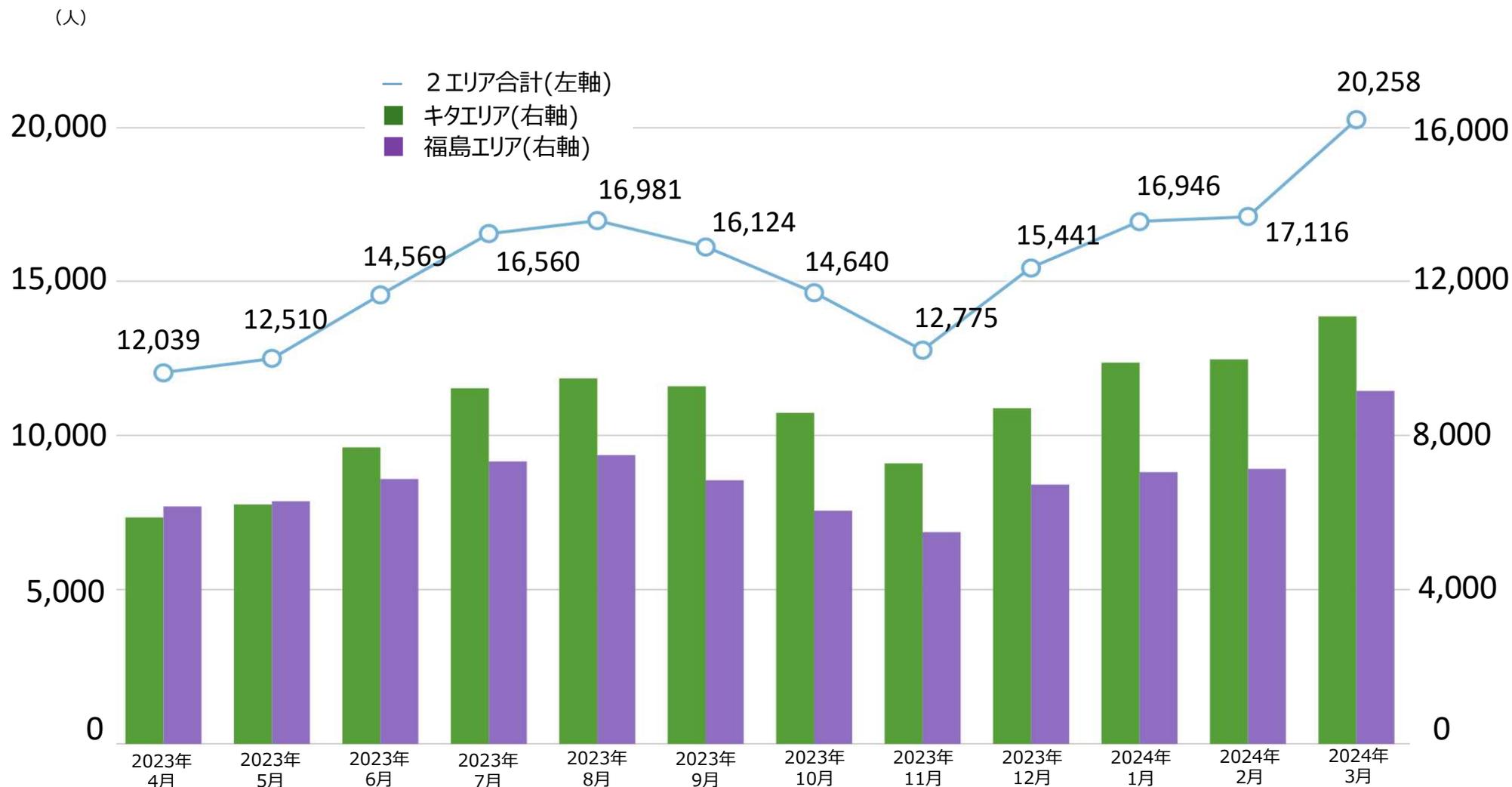
※各社予備車として、乗用事業と併用での車両の登録を申請

4. 令和5年度社会実験 報告_(1) 月別利用者数

《利用状況データ》 1. 月別利用者数 (キタ・福島)

※2023年4月1日～2024年3月31日ご利用分集計

■ 2023年度 延べ約186,000人(2023年4月1日～2024年3月31日)のご利用



車いす利用者数
(2エリア計)

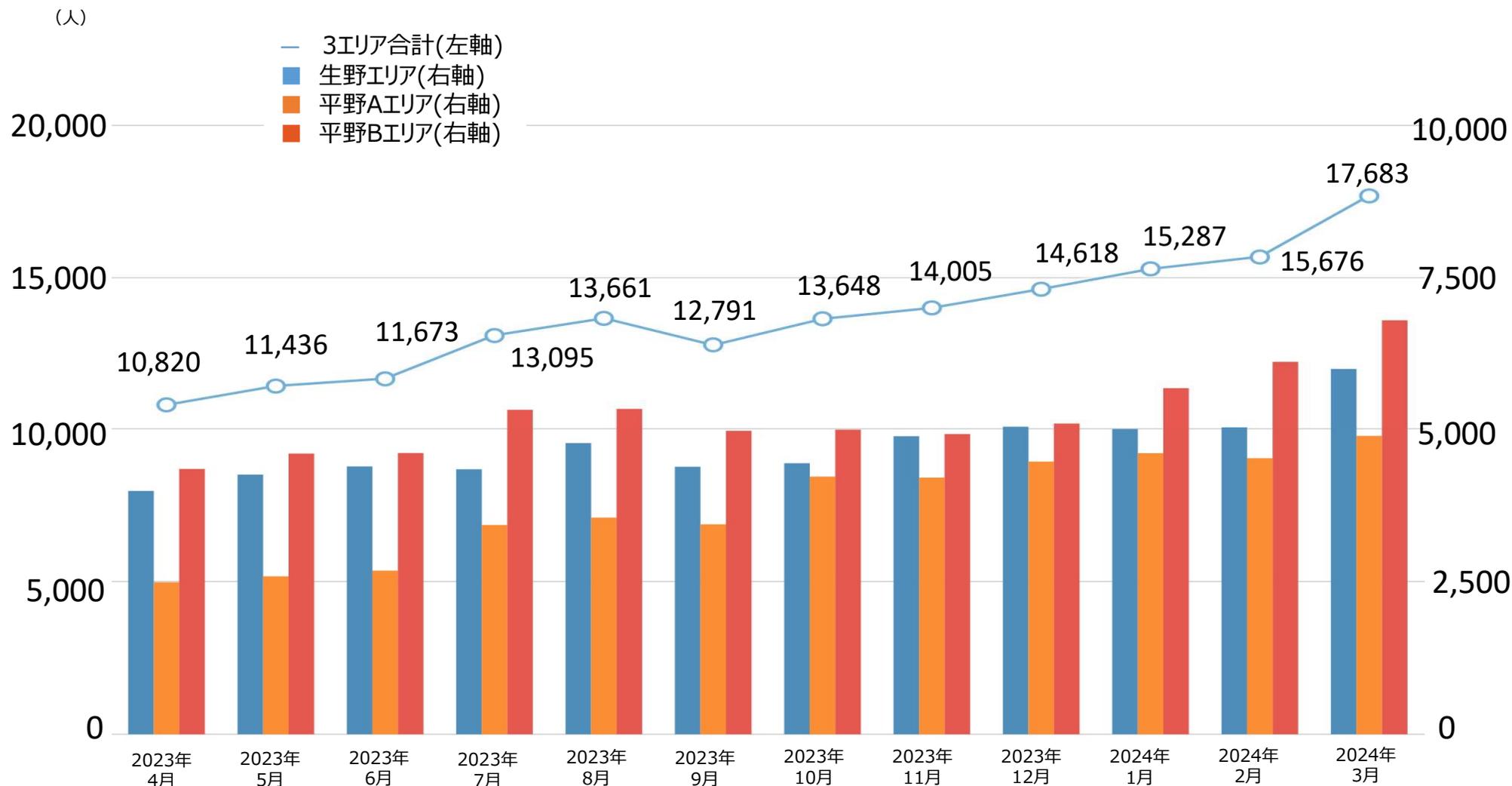
32人	27人	30人	23人	34人	30人	68人	41人	65人	92人	116人	131人
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------

4. 令和5年度社会実験 報告_(1) 月別利用者数

《利用状況データ》 1. 月別利用者数 (生野・平野)

※2023年4月1日～2024年3月31日ご利用分集計

■ 2023年度 延べ約164,000人(2023年4月1日～2024年3月31日)のご利用



車いす利用者数
(3エリア計)

97人	111人	76人	132人	166人	116人	124人	86人	106人	124人	152人	130人
-----	------	-----	------	------	------	------	-----	------	------	------	------

4. 令和5年度社会実験 報告_(2) 利用者数目標設定

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年度下期については、**総利用者数2022年度比+10%**に設定
 2024年度以降は、配車システムの改修及び車両の最適配置化により運行効率を向上させる

①運賃収入（利用者数）：2023年度下期において、総利用者数2022年度比**10%増を達成**

	2022年度	2023年度 上期	2023年度 下期	2024年度	2025年度
取組み	<ul style="list-style-type: none"> エリア拡大 サービス改善 利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> 増車による利用拡大 課題：運転士確保 自社配車システム導入(生野・平野エリア) 	<ul style="list-style-type: none"> 増車による利用拡大 課題：運転士確保 自社配車システム導入(キタ・福島エリア) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	【実績】2022年度 キタ・福島エリア 443人/日 (2022年度比) 生野・平野エリア 343人/日 (2022年度比)	【実績】2023年 8月 キタ・福島エリア 564人/日(127) 生野・平野エリア 448人/日(131)	【実績】2024年 3月 キタ・福島エリア 653人/日(147) 生野・平野エリア 570人/日(166)		
2023年度 総利用者数	100	105	110	—	—
2024年度以降 利用者数 1台あたり	100	—	—	キタ・福島エリア 120 生野・平野エリア 140	キタ・福島エリア 140 生野・平野エリア 190
2022年度の 利用者数を 100とする ※1台あたりの イメージ図	100 利用者数	利用者数	利用者数	利用者数	利用者数

4. 令和5年度社会実験 報告_(2) 利用者数目標設定

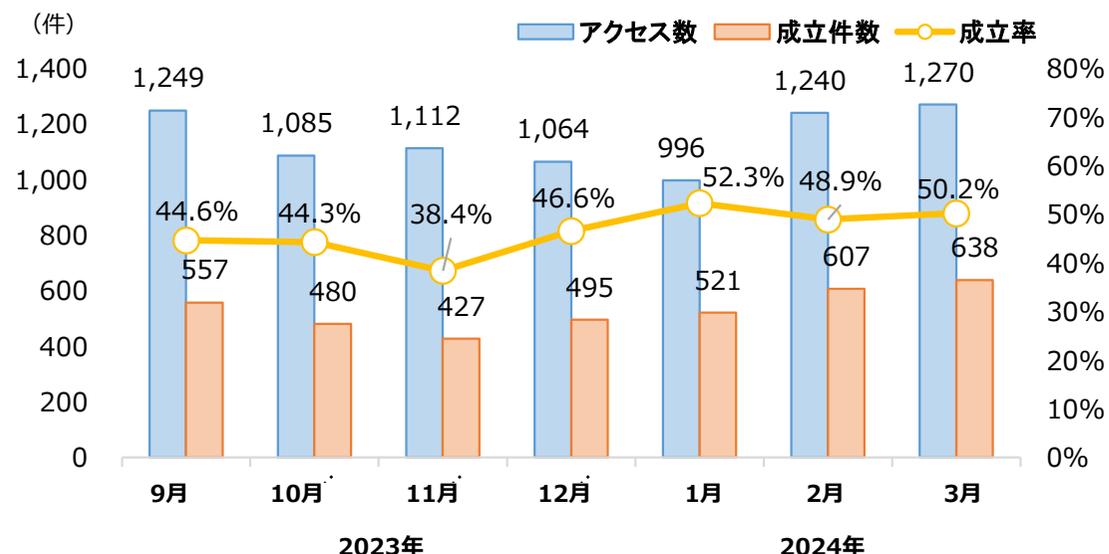
■ 利用者数拡大と運行効率化のステップ

年度	時間帯別利用状況	状況・対応
2022		<ul style="list-style-type: none"> アクセス件数に対し乗車件数が少なく（需要量に対して供給量が少ない）、<u>オンデマンドバスに乗車したくても乗車できない状況</u>
2023～2024		<ul style="list-style-type: none"> <u>運行車両台数を増やし、少しでも多くのお客さまにオンデマンドバスを体験していただき、新規需要及び継続需要の増加に繋げる</u>（アクセス件数と乗車件数の乖離を減らしていく）
2024～2025		<ul style="list-style-type: none"> 増車により昼間時間帯は供給過多となるため、<u>利用促進によりアクセス件数の増加に取り組む</u> あわせて、<u>配車システムの改修及び車両の最適配置化により、運行効率の上昇（1台当たりの乗車件数の増加）を行うこと</u>で、少ない運行台数で同じ供給量を確保する 昼間時間帯の需要が最大供給量に達しない場合は、<u>運行台数の削減や関連サービスに充当する</u>

4. 令和5年度社会実験 報告_(3) 目標設定【参考】

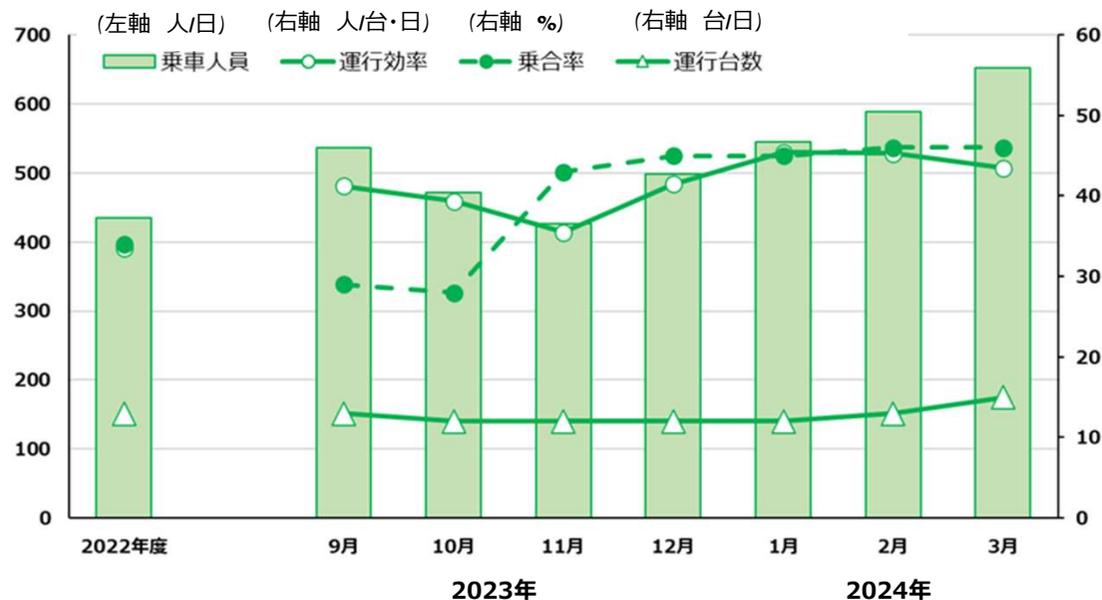
■ 2023年9月以降の利用状況 (キタ・福島エリア)

【アクセス件数と予約成立率】



- アクセス件数、成立件数ともに配車システム導入時（2023年9月以降）、一時的に減少したが、導入後は、アクセス件数、成立件数、成立率は増加傾向
- 予約成立率は1月以降、50%前後で推移
- 需要として、現状利用者数の2倍程度存在

【利用状況】



- 供給量増加(増車)に伴い利用者数も増加
- 配車システム変更後（2023年9月以降）、一時的に減少したが、導入後は、運行効率・乗合率が向上
- 今後、増車や配車システムの改修により運行効率が向上することで、利用者数・乗合率の向上も実現

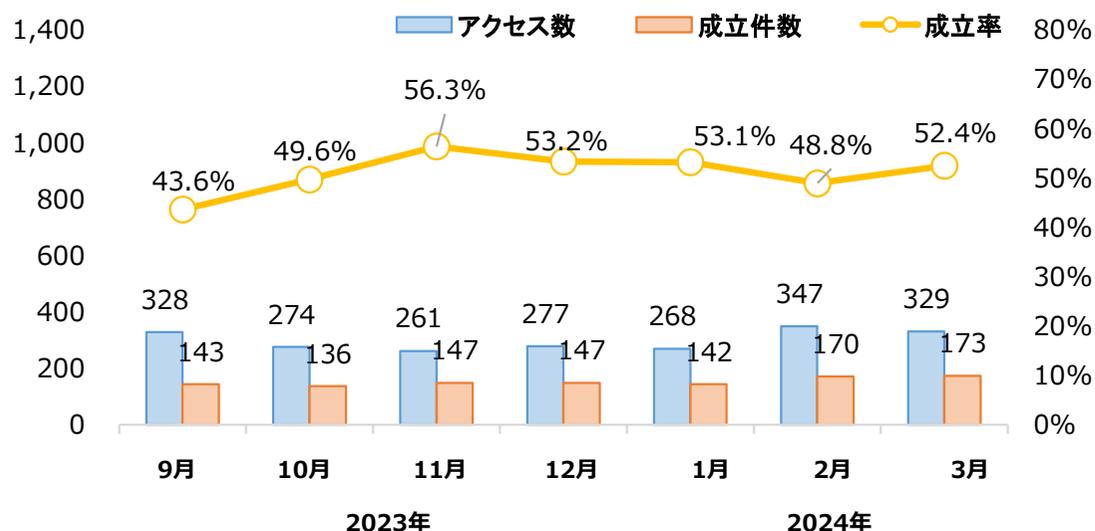
※運行効率：車両1台あたりの利用者数

- 運行台数は月初時点の平日の台数
- 運休等による特異日は除外

4. 令和5年度社会実験 報告_ (3) 目標設定【参考】

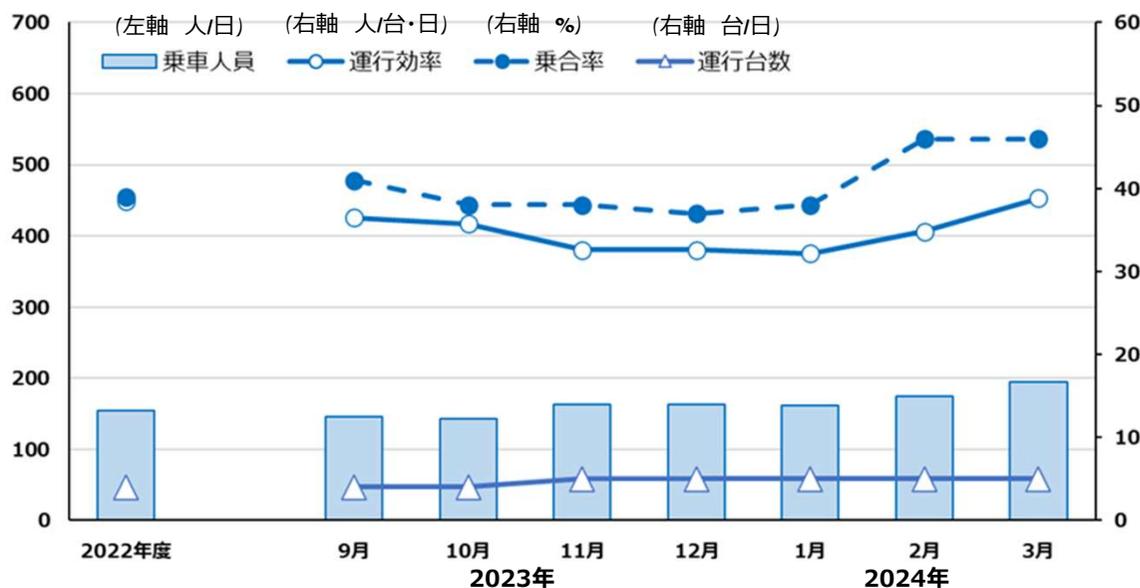
■ 2023年9月以降の利用状況（生野エリア）

【アクセス件数と予約成立率】



- 成立件数は増加傾向
- 予約成立率は、11月まで上昇した後、50%程度で横ばいで推移
- 需要として、現状利用者数の2倍程度存在

【利用状況】



- 供給量増加(増車)に伴い利用者数も増加
- 増車に伴い運行効率・乗合率は横ばいで推移したが、その後は向上
- 今後、増車や配車システムの改修により運行効率が向上することで、利用者数・乗合率の向上も実現

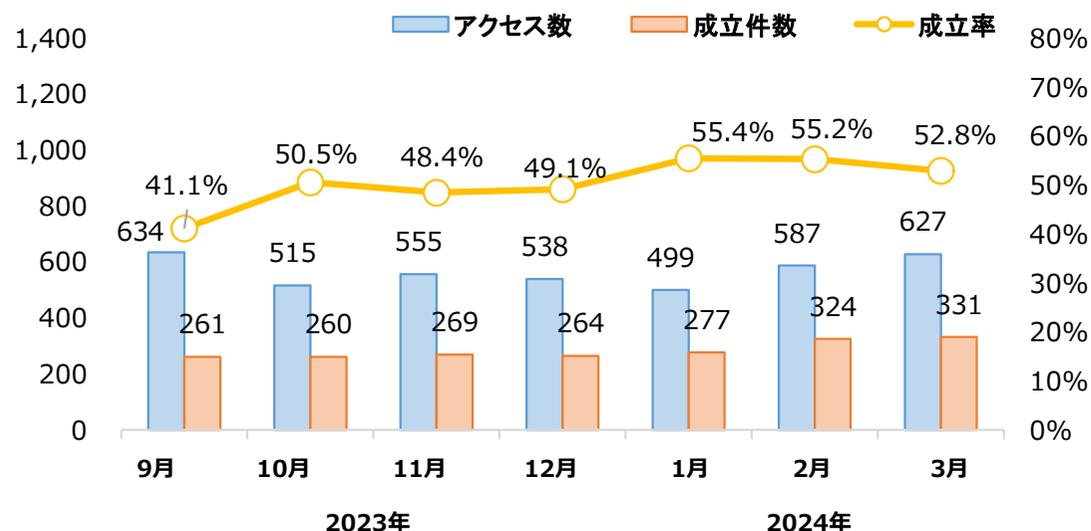
※運行効率：車両1台あたりの利用者数

- 運行台数は月初時点の平日の台数
- 運休等による特異日は除外

4. 令和5年度社会実験 報告_ (3) 目標設定【参考】

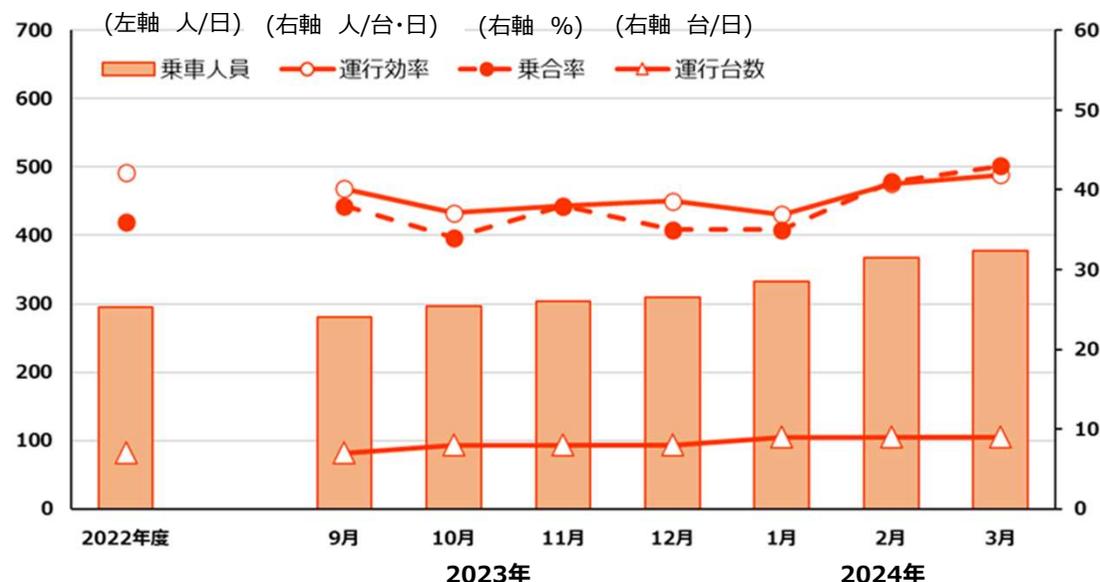
■ 2023年9月以降の利用状況（平野エリア）

【アクセス件数と予約成立率】



- 成立件数は増加傾向
- 予約成立率も、2024年1月以降は50%以上に上昇
- 需要として、現状利用者数の2倍程度存在

【利用状況】



- 供給量増加(増車)に伴い利用者数も増加
- 増車後も運行効率・乗合率が向上
- 今後、増車や配車システムの改修により運行効率が向上することで、利用者数・乗合率の向上も実現

※運行効率：車両1台あたりの利用者数

- 運行台数は月初時点の平日の台数
- 運休等による特異日は除外

4. 令和5年度社会実験 報告_(4) 運行コスト目標設定

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年度下期においては、**自社配車システム導入（キタ・福島エリア）**を実施
 2024年度においては、自社配車システム改修による運行効率化、車両自社購入により運行コストを削減させる

②運行コスト（自社配車システム導入）：2023年度に全エリア実施、2022年度比5%減を達成

	2022年度	2023年度 上期	2023年度 下期	2024年度	2025年度
取組み	<ul style="list-style-type: none"> 他社配車システム利用 車両リース 	<ul style="list-style-type: none"> 自社配車システム導入(生野・平野エリア) 	<ul style="list-style-type: none"> 自社配車システム導入(キタ・福島エリア) 	<ul style="list-style-type: none"> 配車システム改修による運行効率化 車両自社購入 	<ul style="list-style-type: none"> 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	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	人件費増 物件費増 を吸収 運行費 車両費 システム費
		【実績】自社配車システム導入 2023年3月 生野エリア 2023年6月 平野エリア	【実績】自社配車システム導入 2023年9月 キタ、福島エリア 【実績】2023年度 運行コスト 92		

3. 令和5年度社会実験 報告_(5) 関連サービス目標設定

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継続運行後の事業加速を見込んでおり、
 2023年度下期から2024年度においては、ビジネス化に向け**各サービスの事業化**を目標とする

③関連サービス：2023年度下期から2024年度に、各サービスの事業化を実施（太字は実証実験開始やサービス導入済を示す）

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	収益性 (想定)	
主な 関連 サービス の 取 組 み	乗降場所・ ネーミングラ 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（12件追加）	・ 拡販（19件追加）	・ 拡販	大
	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 (ホテル送迎)	・ 2024年1月～実証 実験第2弾の実施 ・ 持続可能な事業化	・ 法人契約拡大(複 数企業との契約)	大
	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 購入およびモビリティ サブスク機能の実装	・ 住宅居住者向けのモビ リティサブスク販売検討	・ BtoBも含めたモビリ ティサブスクの利用 拡大	中
	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	・ 8月23日からクーポ ンブック第2弾の実 証実験開始（340 店舗以上で利用可 能）	・ モビリティサブスクとの連 携 ・ クーポンブック第2弾の 継続実施 ・ サービス改善	・ 販売拡大	中
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. 令和5年度社会実験 報告_(6) 2023年度末時点達成状況

2023年度末時点において、**2023年度下期の各項目について目標を達成**
 引き続き、各年度の目標達成に向け各種取組みを進める
 なお、今後の進捗状況及び利用状況については、地域公共交通会議を通じて年1回程度報告する

項目	2023年度下期 目標	2023年度末時点 結果
①運賃収入 (利用者数)	総利用者数2022年度比10%増	2024年3月総利用者数(2022年度比) ・キタ、福島エリア 47%増 ・生野、平野エリア 66%増
②運行コスト	自社配車システム導入 2023年度全エリア実施 運行コスト2022年度比 5%減	・自社配車システム導入(生野) 3月 ・自社配車システム導入(平野) 6月 ・自社配車システム導入(キタ・福島) 9月 ・運行コスト2022年度比 8%減
③関連サービス	各サービスの事業化を実施 (2023年度下期～2024年度目標)	・乗降場所・ネーミングライツ 19件追加 ・法人オンデマンドサービス 1件実施 企業向けの企画提案・営業 ・モビリティサブスク 4月モビリティサブスク機能実装 住宅居住者向けの企画提案・営業 ・医療MaaS 7～9月に試験的に連携実施 ・生活サブスク 8月第2弾販売開始 ・貨客混載・物流 10～12月に実証実験実施

4. 令和5年度社会実験 報告_(7) 今後の取り組み

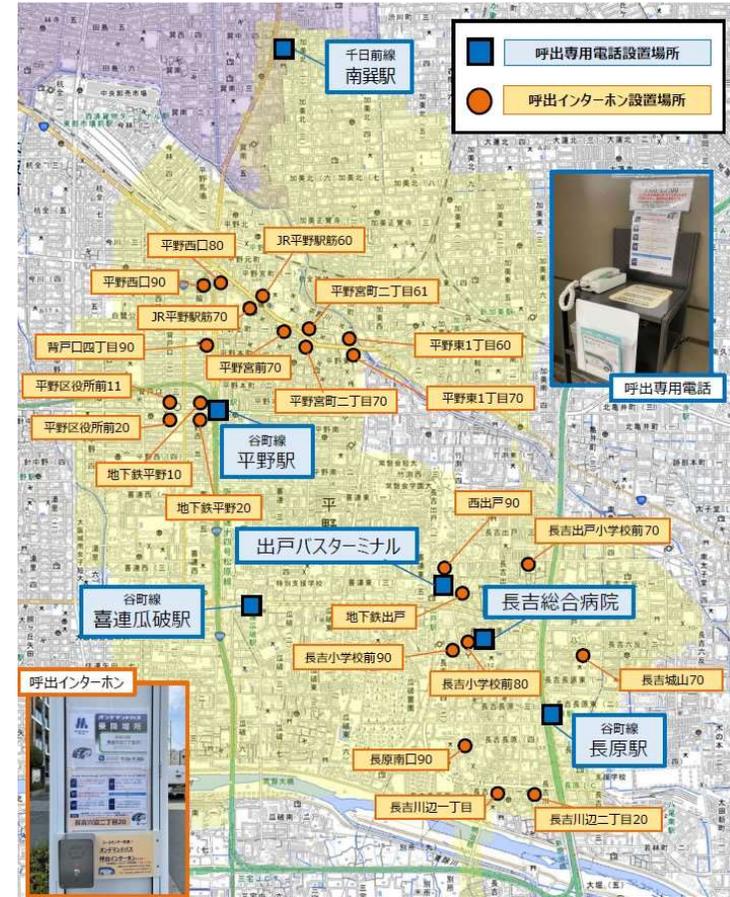
【凡例】●：実施、★：実証実験開始

分類	項目	2023年度		2024年度		2025年度
		上期	下期	上期	下期	
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				
	各種キャンペーンの実施	●6月 複数人乗車 ●7-8月キッズパス夏	●12-1月 キッズパス冬	●6-9月 利用促進CP ●7-8月 キッズパス夏	定期的に実施	
	呼出電話の設置		●4月 1箇所設置場所変更	必要に応じて追加設置		
	LINE・WEB予約開始	実施				
サービス改善	顔認証乗車確認	生野エリアの利用状況を検証し、順次他エリアへ拡大				
	Osaka Pointとの連携	●4月 ポイント利用可		●6月～ CPで活用実施	ポイントサービス検討	
運行効率の改善	運行車両増車	継続実施				
	車両最適配置化	継続実施				
	自社配車システム（段階的開発・導入）	●3月 生野	●6月 平野	●9月 キタ・福島	6月● 配車エンジン改修	システム改修
主な 関連サービス	乗降場所・ネーミングライツ販売	拡販				
	法人オンデマンドサービス	第2弾実施に向けた 企画提案・営業		第2弾実施	事業化	契約拡大
	モビリティサブスク	★4月 シェアサイクル連携	サブスク機能実装			利用拡大
	生活サブスク	第2弾検討		第2弾実施	サービス改善	販売拡大

5. その他__(1)平野エリア 呼出インターホン検証結果とサービス終了について

■ 設置状況

- 呼出インターホン：平野エリアの路線バス2、9、16、33のうち、電源供給が可能なバス停23箇所
- 呼出専用電話：Osaka Metro 南巽駅・平野駅・喜連瓜破駅・長原駅、出戸バスターミナル、長吉総合病院、住友病院（※キタ・福島共通エリア）



■ 設置後の取り組み

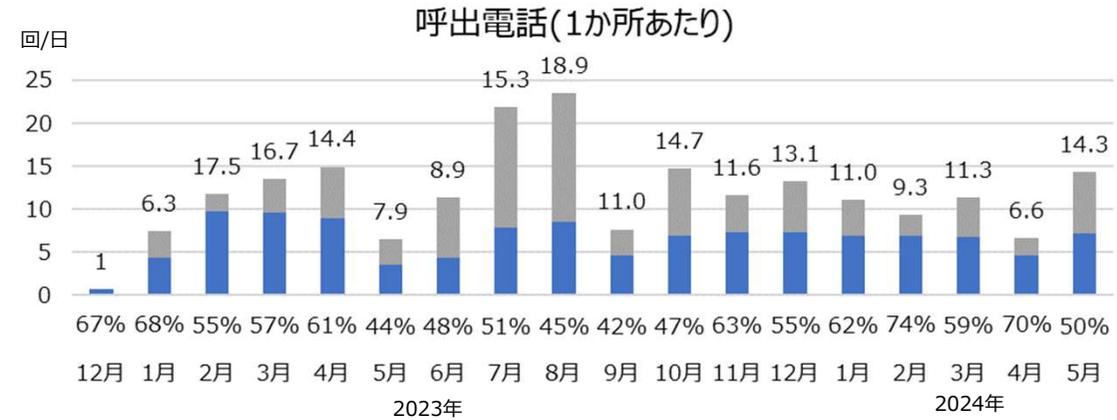
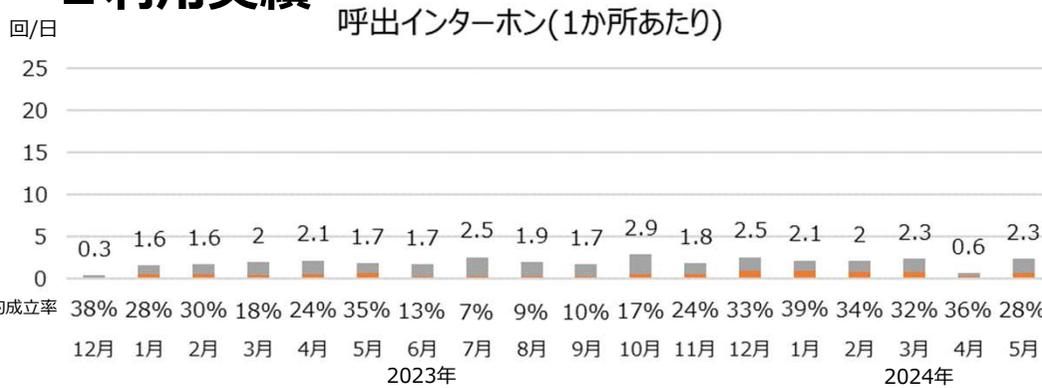
- 施設やイベントでの呼びかけ（チラシ配布）を行い、利用を促進。
- 2023年9月にLINE・WEBといった新たな予約ツールを構築。

	2022年度				2023年度												2024年度	
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
	★ 12/23設置									★ 9/28LINE・WEB予約開始								
キャン ペーン			↔ 高齢者CP				↔ 複数人CP											
チラシ 配布			↔ 全戸配布 広報誌掲載		↔ 施設等でのチラシ配布						↔ 区民祭りでのチラシ配布							
インターホン 予約成立 実績	3件	10件	11件	8件	12件	14件	5件	4件	4件	4件	11件	10件	19件	19件	16件	17件	5件	15件
LINE 実績	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6件	227件	312件	416件	406件	522件	705件	599件	637件

5. その他__(1)平野エリア 呼出インターホン検証結果とサービス終了について

- ・2023年9月には新たに**LINE・WEBの予約ツールを構築**し、高齢者にとってはハードルが高かったアプリに比べ、LINE・WEBは利用がしやすいことから、導入後の利用は好調。
- ・呼出インターホンの1日平均入電数は極めて低く、予約成立率も低かった。
- ・高齢者にとって利用しやすいLINE・WEBを推奨することとし、**呼出インターホンはサービス終了**とする。
- ・なお、**呼出電話については一定の利用があることから引き続き継続**する。

■ 利用実績



・インターホンの1日平均入電数は極めて低く、予約成立率も低い
 ・インターホンの入電の中には予約希望以外にいたずら等も多く、本当に利用したいお客さまによる利用は少ない
 ・電話はインターホンに比べ1日平均入電数も多く、予約成立率も高い

■ 今後のスケジュール

