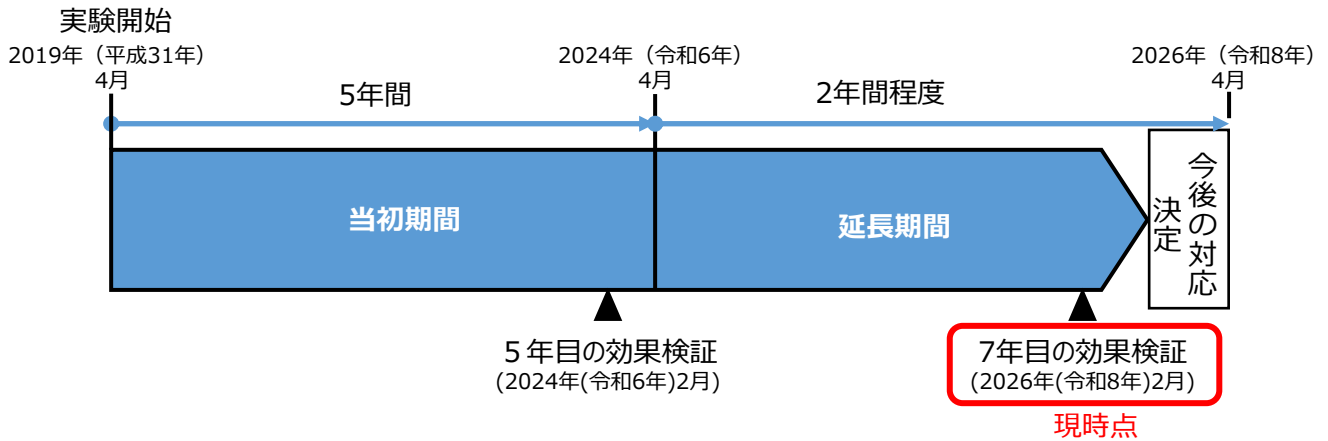


いまざとライナー（BRT）の運行による社会実験 7年目の効果検証と今後の進め方（案）について

**令和8年2月
大阪市都市交通局
大阪市高速電気軌道株式会社**

➤ 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、2019年度から社会実験を実施
- ・5年目となる2023年度に効果検証を行い、引き続き取組みが必要として実験期間を2年程度延長
- ・今回、延長期間の取組みについて効果検証を実施し、今後の進め方をとりまとめる。



当初期間の取組みの効果検証（2024年2月）

- ・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
- ・機能面では、輸送力、速達性、定時性ともBRTが確保すべき機能を有している。
- ・需要喚起について、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が不十分であったため、利用者の大幅な増加に至っていない。
- ・事業性について、現行の運行計画では、将来予測通りに利用者が増加したとしても、赤字の見込みであり、改善が必要

社会実験を2年程度延長し、下記の取組みを進めることを決定

延長期間の取組み

- ①沿線施設と連携した需要喚起・創出の取組み
- ②運賃収入以外の収入確保の取組み
- ③BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画の検討
- ④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

延長期間の取組みについて効果検証を実施

いまざとライナー（BRT）の運行による社会実験7年目の効果検証と今後の進め方（案）について

- （1）利用者数の推移
- （2）社会実験延長期間の取組みの効果検証
- （3）今後の需要及び収支採算性
- （4）社会実験延長期間の総括と今後の対応

【参考資料】

- ・利用状況等
- ・アンケート調査結果の実証及び分析
- ・いまざとライナーに関するご意見やご要望

➤ 利用者数の推移

- ✓ 社会実験開始から2023年頃まで、新型コロナウイルス感染症流行に伴う緊急事態宣言の発令時期を除き、利用者数は増加傾向にあった。
- ✓ 2023年10月、利用実態に応じた運行計画の見直しとして、平日の運行ダイヤを94便/日から70便/日に変更した結果、利用者数が約20%減少した。
- ✓ 2024年度以降は、ほぼ横ばいで推移していることから、需要は定着したと考えられる。

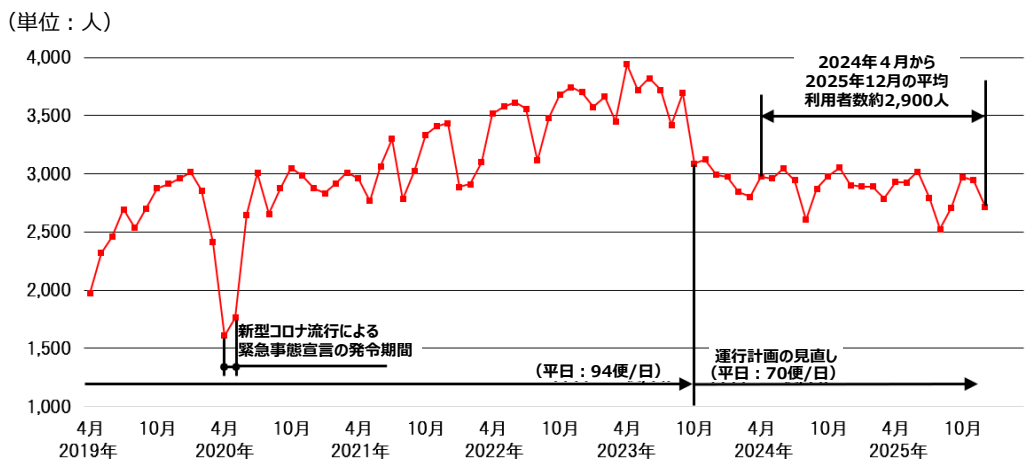


図 社会実験開始以降の月別BRT利用者数推移（平日1日平均）

➤ 社会実験延長期間の取組みの効果検証

- ① 新型コロナ収束後、沿線施設と連携した需要喚起を図ったものの、利用者数の大幅な増加には至っていない。
 - ② 運賃収入以外の収入確保として、車両を活用した広告事業に取り組んだが、収支の大幅な改善は見込めない。
 - ③ 「長居公園南口」への停車や、地下鉄今里～杭全間におけるBRTと路線バスの運行計画の変更を1月に実施。今後、BRTと路線バスの利用状況・相互影響の検証が必要がある。
 - ④ BRTと路線バスの予備要員を一部共通化し、一定のコストを削減できたが、さらなるコスト削減策が必要である。
- ⇒収支改善にあたり、①、②の取組みには限界があることから、今後は③、④の取組みに注力していく必要がある。

①沿線施設と連携した需要喚起・創出の取組み

取組み内容	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
【沿線施設等と連携したタイアップ企画の実施 やイベント等でのPRによる需要喚起】 ・天王寺動物園と連携したBRT利用者に対する特典の進呈 ・沿線施設（長居公園、セレッソ大阪、 レッドハリケーンズ大阪、大阪コリアタウン など）と連携したPR ・沿線区役所やOsaka Metro各駅への ガイドブックの配架 ・沿線区役所の広報誌にPR記事を掲載	・沿線施設と連携したタイアップ 企画等の実施に取り組んだが、 利用者数の大幅な増加に 至っておらず、これまでの 需要喚起策では利用者数を 大幅に増加させるには限界が ある。	・沿線施設との連携等による 需要喚起策だけではなく、 運行計画の変更による 抜本的な需要喚起策の検討 が必要である。
【OsakaPoint等交通以外のサービスを活用 した沿線施設との取組み】 ・長居植物園と連携したBRT利用者に 対するOsaka Pointの進呈 ・BRT沿線におけるOsaka Point提携店を 増加 ・Osaka Pointによる乗継ポイントのサービス 開始		

②運賃収入以外の収入確保の取組み

取組み内容	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
・車両を活用した広告収入の確保	・増収には寄与するが、大幅な収支改善は見込めない。	—



③BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画の検討

取組み内容	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
・BRTと路線バスの利用実態・相互影響を踏まえ、BRTの需要が見込まれる長居ルート(湯里六丁目～地下鉄長居間にある既存路線バス停留所「長居公園南口」に、BRTを試験的に停車(2026年1月～))	・長居公園南口近傍において、長居植物園等の文化施設、病院が立地し、さらに新たに大学の開学が予定されていることから、一定の需要が見込まれる。 ・湯里六丁目～地下鉄長居間は約2km離れており、中間停留所の設置により一定需要が見込まれる。	・周辺施設と連携し、効果的にPRを行うことで、さらなる需要の確保を図ることが必要 ・新たな停留所への停車による、BRTと路線バスの利用状況・相互影響の検証が必要
・2023年10月ダイヤ改正(BRT減便)に伴うBRTと路線バスの利用状況、相互影響の検証 ・BRTと路線バスにAIカメラを設置し、地下鉄今里～杭全間において、BRTと路線バスの利用状況を踏まえ、運行計画を変更(2026年1月～)	・BRTの利用者は並行する路線バスへ転換している可能性が高く、BRTと路線バスの利用は、相互に影響しあうことを確認した。 ・地下鉄今里～杭全間の、平日朝ラッシュ時間帯(7、8時台)において、BRTの利用ニーズが高いものの、BRTより路線バスの運行本数の方が多い。	・運行計画変更に伴うBRTと路線バスの利用状況・相互影響の検証が必要 ・検証を踏まえて、引き続き、より最適な運行計画の検討が必要

【「長居公園南口」停留所への試験停車】

1.目的

- ・現状、今里筋沿線から「地下鉄長居～湯里六丁目間」を公共交通で移動するには、湯里六丁目で路線バスへの乗り換えが必要である。
- ・長居公園南口周辺には、長居植物園等の文化施設、病院が立地し、さらに新たに大学が開学予定
- ・BRTを長居公園南口に停車させ、これら施設のアクセスを向上させることで、BRT利用者数の増加を図る。

2.内容

既存路線バス停「長居公園南口」にBRTを試験停車
※ 停留所は2026年度に交通政策基金を活用して整備予定



図 長居公園南口の位置

【BRTと路線バスの運行計画の調整（地下鉄今里～杭全間）】

1.目的

- ・BRT社会実験開始時に、BRTと並行する路線バスを再編しておらず、利用者に比べて運行本数が過大な状況
- ・2023年10月にBRTを減便した結果、BRTの利用者数が減少した。
一方で、並行路線バスの利用者数は増加したことから、BRTの利用者が並行路線バスに転換している可能性が高く、運行本数がそれぞれの利用者数に影響することを確認
- ・利用者数の多い朝ラッシュ時間帯に、BRTを増便することで、利用者の利便性、快適性を向上させ、BRT利用者の増加を図る。一方で、利用者数の減少する並行路線バスを減便する。
- ・また、現状、朝ラッシュ時間帯(7、8時台)において、BRT停留所間を移動する利用者数は、それ以外の区間を移動する利用者数よりも多いにもかかわらず、運行本数についてはBRTよりも路線バスの方が多い状況であることから見直した。

2.内容

平日朝ラッシュ時間帯（7、8時台）を対象に、BRTを往復各2便増便、
路線バス35号系統（地下鉄今里-杭全間）を往復各2便減便

表 地下鉄今里-杭全間の利用状況（平日7、8時台の往路・復路の合計）

(単位：人)

		BRT		路線バス			合計	利用者割合
		BRT1	BRT2	35号	35A号	85号		
利用者数		69	72	44	60	31	276	—
内訳	①BRT停留所間の移動 (BRT⇔BRT)	69	72	10	25	11	187	2
	②BRT停留所と路線バス停の移動 (BRT⇔路線バス)	-	-	31	33	16	80	1
	③路線バス停と路線バス停の移動 (路線バス⇔路線バス)	-	-	3	3	4	9	

※AIカメラから得られたデータ（2025年6月分）より集計

表 運行計画変更前後の今里-杭全間の運行本数
（平日7、8時台の往路・復路の合計）

変更前 (単位：本)

	BRT1	BRT2	35号	35A号	85号
運行本数	8	6	10	6	6
合計	14		22		

変更後 (単位：本)

	BRT1	BRT2	35号	35A号	85号
運行本数	10	9	10	2	6
合計	19		18		



路線バス35号系統について

35号系統は、守口車庫～杭全間と地下鉄今里～杭全間において運行しているため、これらを区別するため、図、表では地下鉄今里～杭全間を「35A号」と記載

④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

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
・BRTと路線バスの予備要員共通化によるコスト削減	・コストの削減効果を確認	・運転士、車両、システム等の一体的運用によるさらなるコスト削減の検討が必要

➤ 今後の需要と収支採算性

今後の需要

- ✓ 社会実験開始から7年目となり、利用者数の推移を見ると2024年以降は横ばいで推移していることからBRTの需要は定着したと考えられるため、利用者の大幅な増加は見込めない。
- ✓ 大阪市の人口は、2025年頃をピークに緩やかな減少が見込まれており、人口の増加に伴う利用者数の大幅な増加は見込めない。また、人口減少に伴い、BRTの利用者数の減少が考えられる。
- ✓ 今後、BRTの利用者数を増加させるには、BRT等の運行計画の変更が必要となる。

(単位：万人)

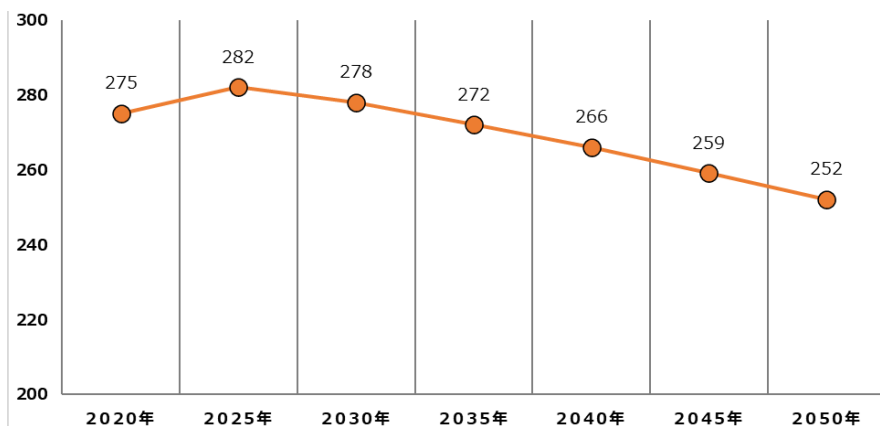


図 大阪市の人口の推移

(出典：大阪市内における人口動向及び将来推計(大阪市、令和7年3月))

収支採算性

- ✓ 社会実験開始以降の収支については、赤字が続いている。
- ✓ 収支改善に向けて、2023年10月の減便による運行コストの削減、広告収入の確保や路線バスと予備要員の一部共通化などの取組みを実施した。しかし、燃料費や人件費の高騰により、2024年度は約2.5億円の赤字(収入：約2.2億円、費用：約4.7億円)となっており、これまでの取組みだけでは収支採算性の確保は非常に厳しい。
- ✓ 今後の需要推移を鑑みると、現行の運行計画では大幅な運賃収入の増加は見込めず、これまでより踏み込んだBRTと路線バスとの需要に応じた効率的な運行計画の実施、路線バスとの一体的な運営による運行コストの削減が必要である。

(単位：億円)

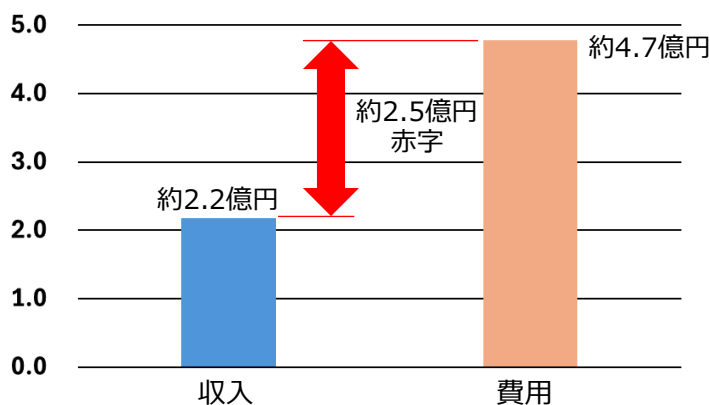


図 BRTの収支状況(2024年度実績)

➤ 社会実験延長期間の総括と今後の対応

社会実験延長期間の総括（2024～2025年度）

- ✓ BRTは、路線バスとは異なる輸送力、速達性、定時性の機能を有し、利用者が定着していることから、沿線住民の移動手段として、重要な役割を果たしている。
- ✓ これまで需要喚起、コスト削減に取り組んできたが、2024年度においても年間2.5億円の赤字であり、現行の運行計画、これまでの収支改善の取り組みの継続だけでは、赤字解消が困難な状況
- ✓ 現状のままではBRTとしての事業継続性を確保することは極めて難しい状況であり、さらなる取り組みが必要

今後の対応について

- ✓ 将来にわたり持続可能なBRTの運行を維持するためには、抜本的な対策が必要
- ✓ BRTと路線バスの一体的・効率的な「運行計画」及び「運営」について、これまでより踏み込んで検討
- ✓ 社会実験をさらに少なくとも2年あまり延長し、さらなる収支改善の取り組みを進める。

（1）主な取り組み内容

BRTと路線バスの需要に応じた
一体的かつ効率的な運行計画の
検討、実施、検証



- ✓ 2025年度に実施した運行計画の変更を検証しつつ、継続してBRTと路線バスの運行間隔や運行本数の調整等の運行計画を検討
- ✓ BRTの利用が少ない早朝深夜時間帯について、需要に応じた運行計画を検討
- ✓ これらの運行計画の実施・検証
(※運行計画の実施にあたっては、交通政策基金を活用したシステム改修や施設整備等も必要に応じて実施)

路線バスとの一体的運営による
運行コスト削減の取り組み



- ✓ 運転士、車両、システム（乗継ポイント含む）など路線バスと一体的な運営による収支改善を検討し、実施可能なものから順次実施

（2）スケジュール

年度	2025	2026				2027				2028			
	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
BRTと路線バスの 需要に応じた 一体的かつ効率的な 運行計画の検討、 実施、検証	長居公園南口停車、地下鉄今里－杭全間の運行計画調整												
	実施・検証												
			さらに一体的かつ効率的な運行計画の検討・実施・検証										
	早朝深夜時間帯の運行計画調整												
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・検証												
	検討(実施可能なものから順次実施)												

今後の対応決定

今後の対応決定

參考資料

➤ 利用状況等

停留所別利用者数

- ✓ 2025年11月時点において、2024年11月時点と比べて、ほとんどの停留所において利用者数は同水準となっている。
- ✓ 利用者数の変化（減少量）が大きかった停留所は、「あべの橋」となっている。また、「湯里六丁目」「JR長居駅前」「地下鉄長居」においては利用者数が増加している。

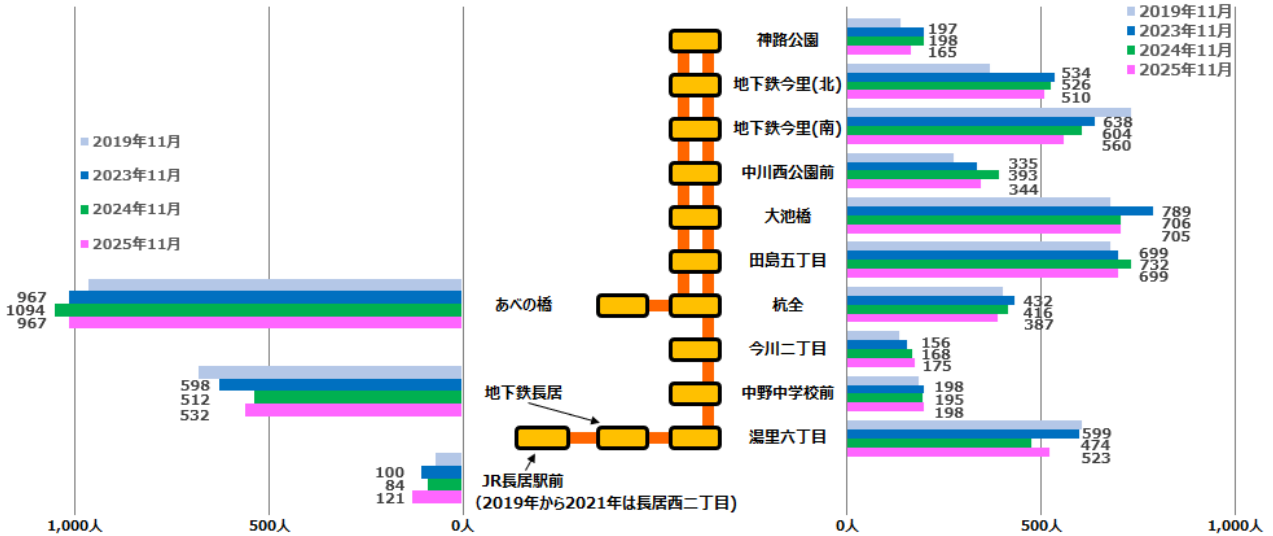


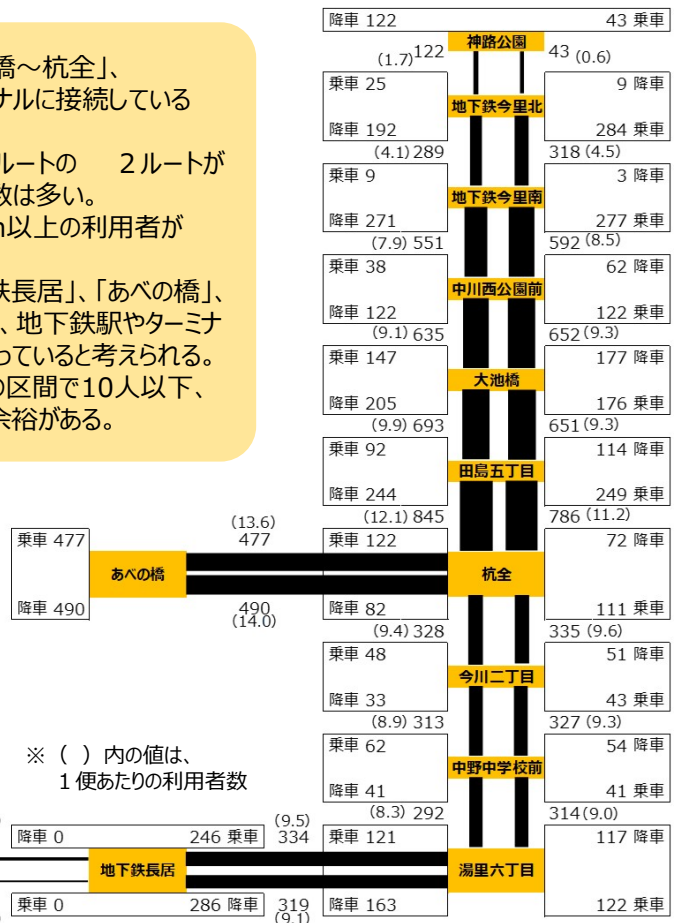
図 停留所別利用者数の推移（1日平均（平日））

停留所間利用者数

- ✓ 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。
- ✓ 「地下鉄今里～杭全」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、運行本数が多いことから、利用者数は多い。
- ✓ 利用者の平均乗車距離は3.82kmであり、3km以上の利用者が半数以上（58%）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。
- ✓ 各停留所間の 1 便あたりの利用者数はほとんどの区間で10人以下、最大でも14人となっており、輸送力74人に比べ余裕がある。

【利用区間上位 5 位（1日平均（平日））】

2025年11月		
1	田島五丁目～あべの橋	396人
2	湯里六丁目～地下鉄長居	250人
3	大池橋～あべの橋	223人
4	地下鉄今里南～大池橋	198人
5	杭全～あべの橋	110人



※（ ）内の値は、
1 便あたりの利用者数

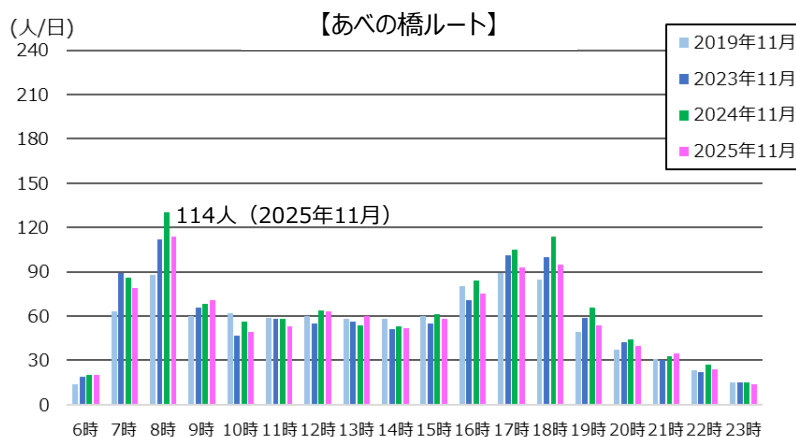
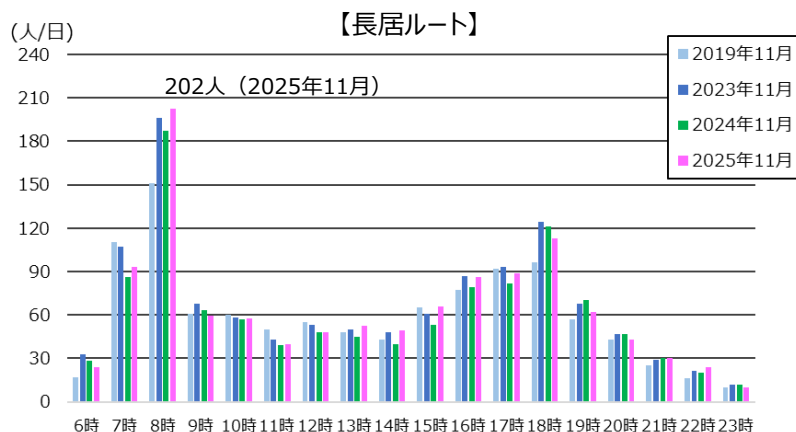


図 停留所間・往復別・乗降別利用者数（1日平均（平日））（2025年11月）

時間帯別利用者数

- ✓ 2025年度の時間帯別利用者数は長居ルート及びあべの橋ルートともに2024年度と同水準となっている。
- ✓ 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、朝タ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考えられる。
- ✓ 1便当たりの利用者数は、長居ルート・あべの橋ルートともに、朝タラッシュ時間帯は20人以上で、20時以降は10人以下である。

(※朝ラッシュ時間帯：7、8時台、タラッシュ時間帯：17、18時台)



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

2023年11月

全利用者数1,647人のうち1,197人

2024年11月

全利用者数1,490人のうち1,107人

2025年11月

全利用者数1,522人のうち1,148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

2023年11月

全利用者数1,473人のうち1,048人

2024年11月

全利用者数1,561人のうち1,138人

2025年11月

全利用者数1,421人のうち1,047人

図 各ルートの時間帯別利用者数（1日平均（平日））

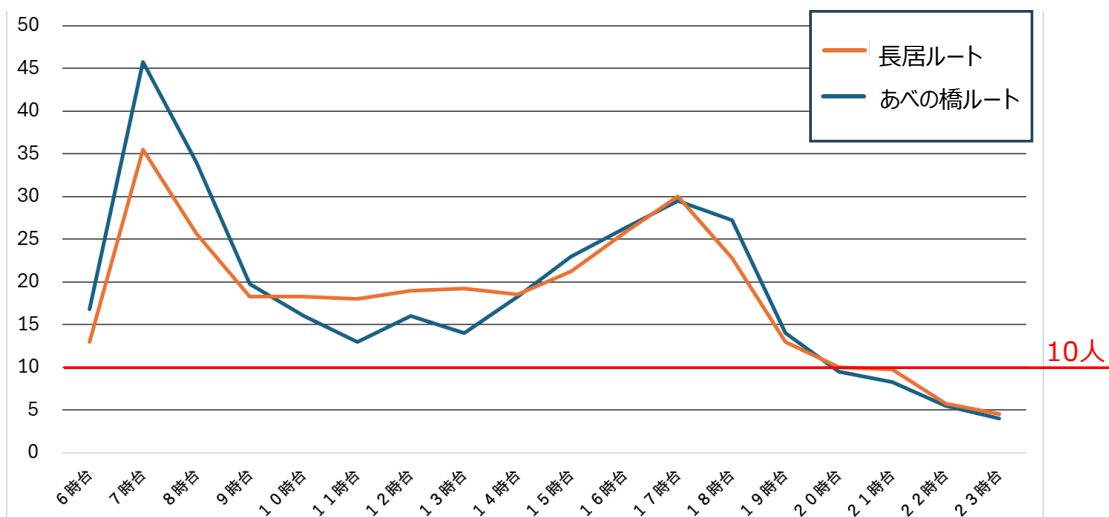


図 1便当たりの利用者数（1日平均（平日））（2025年11月）
（AIカメラデータより算定）

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47%、いまざとライナーのみの利用は約53%となっている。なお、地下鉄との乗り継ぎ利用者数は過年度とほとんど変化は見られない。
- ✓ いまざとライナーのみの利用者数が増えた要因として、2024年3月末の回数カード（磁気券）の販売終了や、2025年4月の「乗継ぎ割引」から「乗継ぎポイント制度」への移行により、いまざとライナーのみの利用者においてICカードの利用者が増加したことが考えられる。

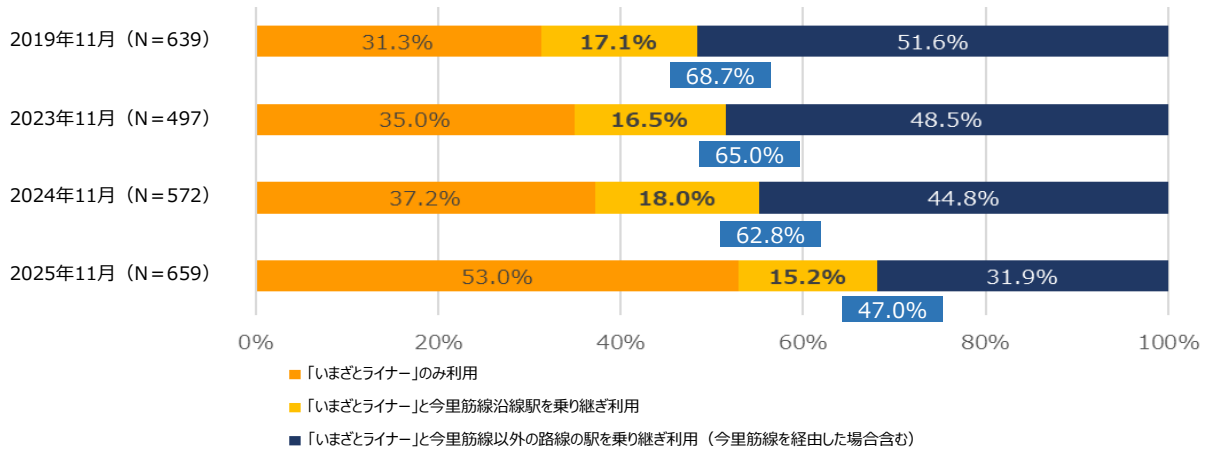


図 「地下鉄今里」における地下鉄との乗り継ぎ状況（1日平均（平日））

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、2023年11月：497人、2024年11月：572人、2025年11月：659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）内のみを移動する利用者数は全体の約45%、延伸区間外（湯里六丁目～長居、杭全～あべの橋）を含む区間を移動する利用者数は全体の約55%となっており、鉄道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。
- ✓ 社会実験開始から、構成比にほとんど変化は見られない。

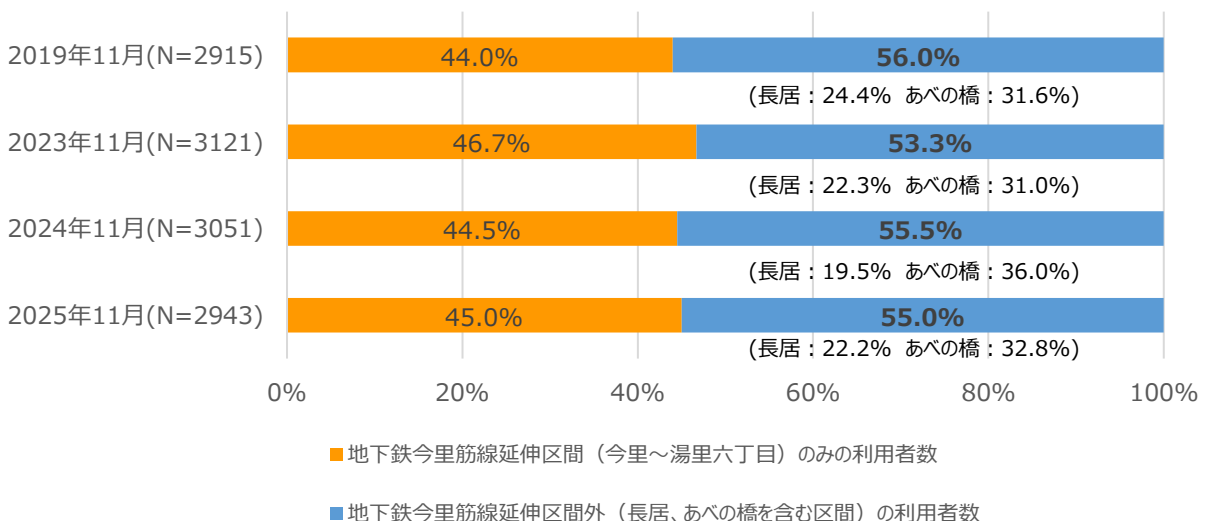


図 地下鉄今里筋線延伸区間内と区間以外の鉄道駅を移動する利用者割合の推移（1日平均（平日））

➤ 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	いまざとライナー 利用者 ※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 2025年6月17日(水)、15日(日)の終日
	回収数	963
WEB アンケート調査 (WEB調査) ※利用者・未利用者	調査対象	いまざとライナー沿線区(東成区、生野区、東住吉区)に お住まいの方 いまざとライナー沿線区に 通勤・通学 されている方
	調査方法	WEBによるアンケート
	調査日	2025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	いまざとライナー沿線区(東成区、生野区、東住吉区)に お住まいの方
	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	2025年6月
	回収数	902
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	いまざとライナー沿線区に 通勤・通学 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2件、学校2件)
	調査日	2025年6月
	回収数	1,332

○結果概要

いまざ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。
- ✓ 平日は過年度と比較して70代以上の割合が増加しているが過年度と概ね類似した構成比となっている。

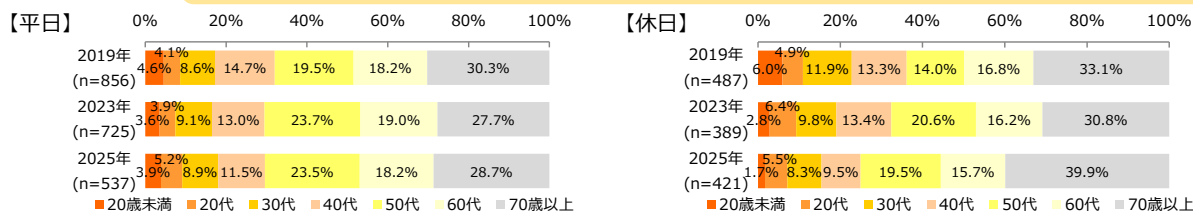


図 いまざとライナーの利用者特性 (年齢別)

<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2023年よりも「家事・買い物及び娯楽」の割合が増加し、「通勤」の割合が微減している。

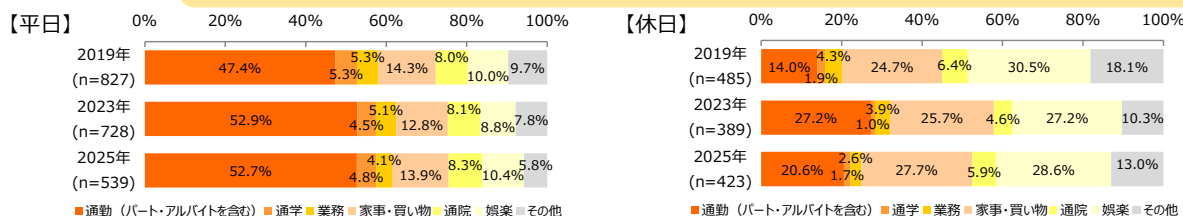


図 いまざとライナーの利用者特性 (目的別)

<職業区分>

- ✓ 平日は「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となっている。
- ✓ 休日については、「会社員・公務員」の割合が微減している。

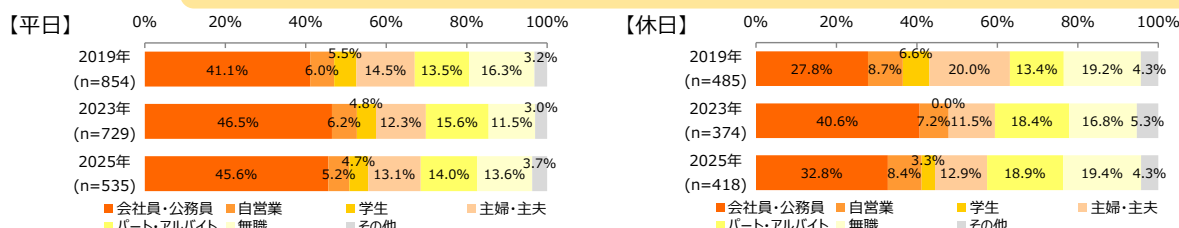


図 いまざとライナーの利用者特性 (職業別)

※乗込調査 有効回答のみを集計

いまざとライナーの利用状況

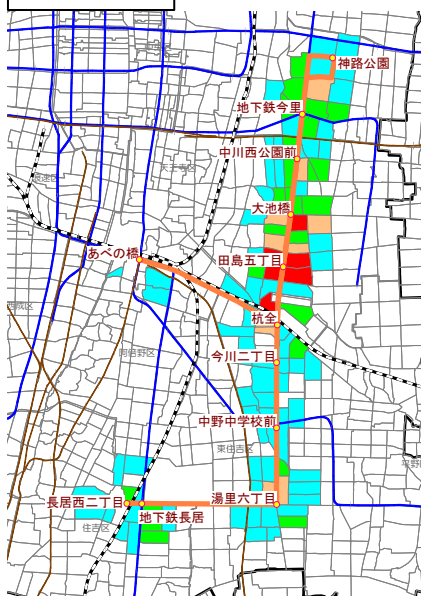
<いまざとライナー沿線利用者の居住地分布>

- ✓ 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。休日についても、沿線にお住まいの方が約7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。
- ✓ 平日、休日共通し、杭全より北側の沿線地域からの利用が多く、杭全からの南側の沿線地域からの利用が少ない。

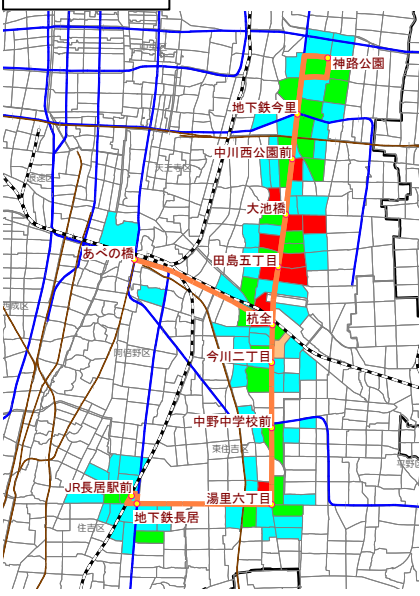
【平日利用者】	2019年(計866人)	2023年(計731人)	2025年(計540人)
「大阪市域外の方」	: 104人 (12%)	: 96人 (13%)	: 69人 (13%)
「大阪市内（沿線以外にお住まいの方）」	: 164人 (19%)	: 135人 (18%)	: 107人 (20%)
「沿線にお住まいの方」	: 530人 (61%)	: 450人 (62%)	: 333人 (62%)
「その他・住所不明」	: 68人 (8%)	: 50人 (7%)	: 31人 (6%)

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

2019年平日



2023年平日



2025年平日

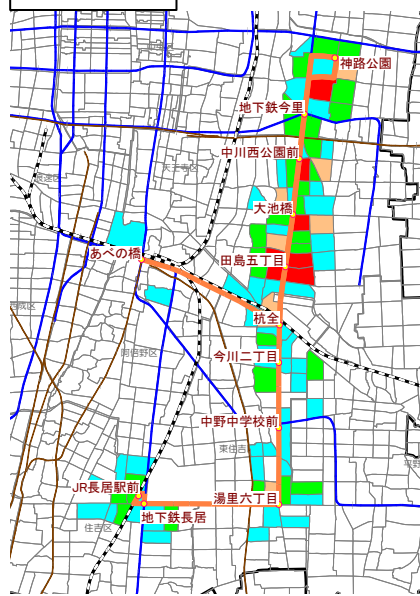
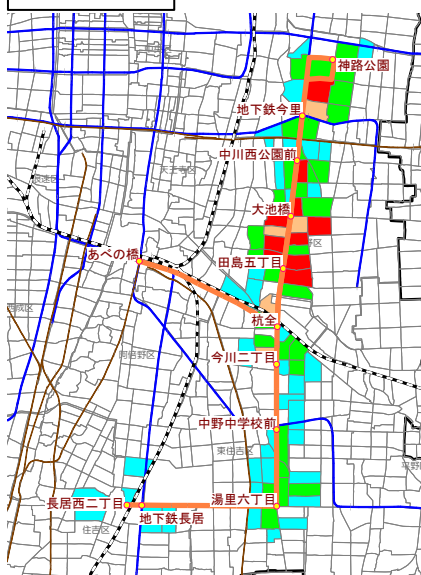


図 いまざとライナー沿線利用者（平日）の居住地分布

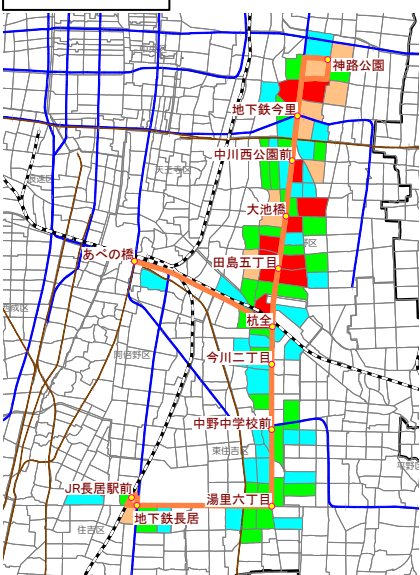
【休日利用者】	2019年(計504人)	2023年(計389人)	2025年(計423人)
「大阪市域外の方」	: 33人 (7%)	: 19人 (5%)	: 40人 (9%)
「大阪市内（沿線以外にお住まいの方）」	: 102人 (20%)	: 63人 (16%)	: 66人 (16%)
「沿線にお住まいの方」	: 316人 (63%)	: 279人 (72%)	: 295人 (70%)
「その他・住所不明」	: 53人 (11%)	: 28人 (7%)	: 22人 (5%)

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

2019年休日



2023年休日



2025年休日

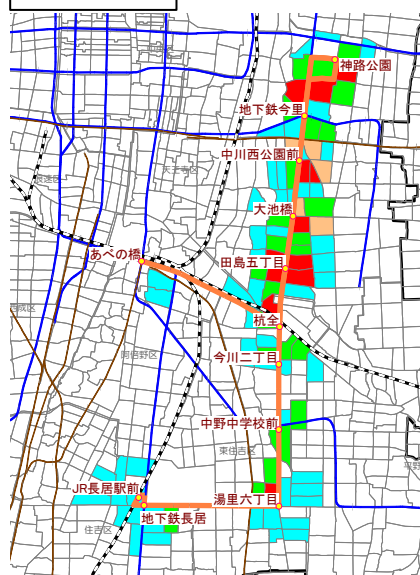


図 いまざとライナー沿線利用者（休日）の居住地分布

いまざとライナーの利用状況

<乗り継ぎ利用状況>

- ✓ 地下鉄との乗り継ぎ割合について、2023年度と比較すると、「地下鉄長居」、「中野中学校前」では増加しているが、「地下鉄今里」では低下している。また、「あべの橋」ではあまり変化は見られない。
- ✓ バスとの乗り継ぎ割合については、「JR長居駅前」で増加している。

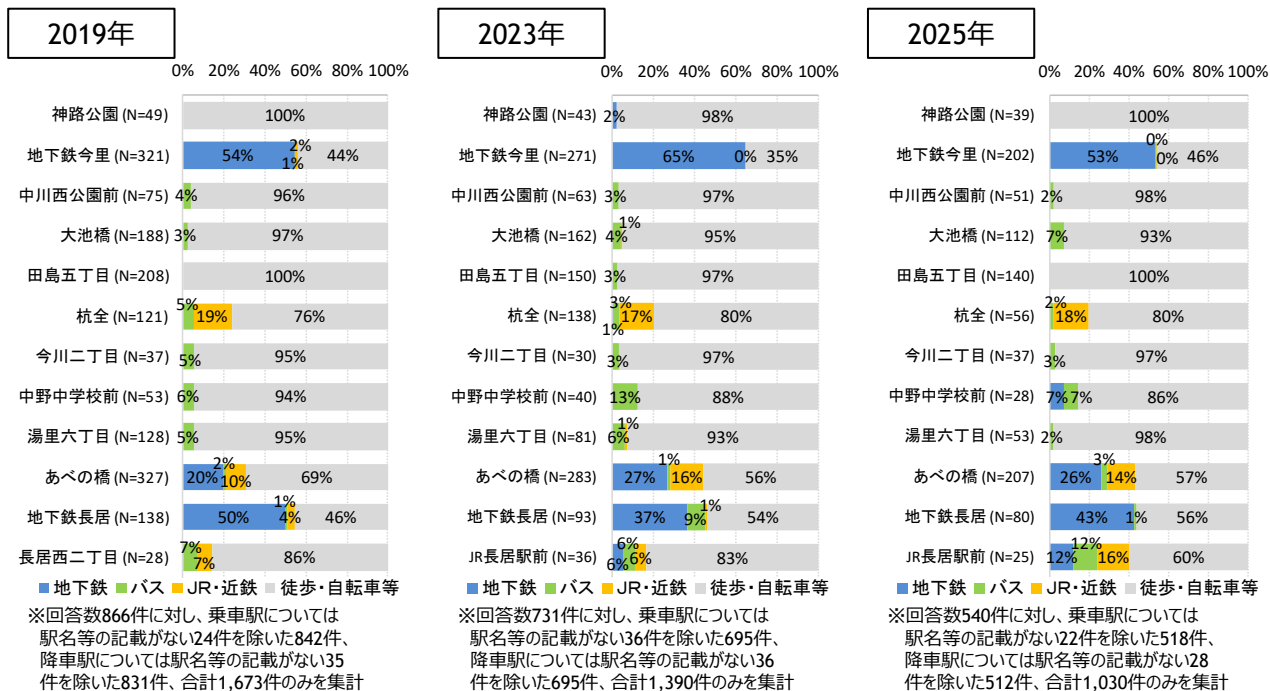


図 各停留所での乗り継ぎ状況の推移（乗込調査（平日））

いまざとライナーを利用する理由

- ✓ 「出発地と停留所の近さ」の回答割合が最も高く約50%となっている。
- ✓ その他「移動時間が短い」「乗換え回数の減少」等の移動の利便性に関する項目の回答割合が高い。

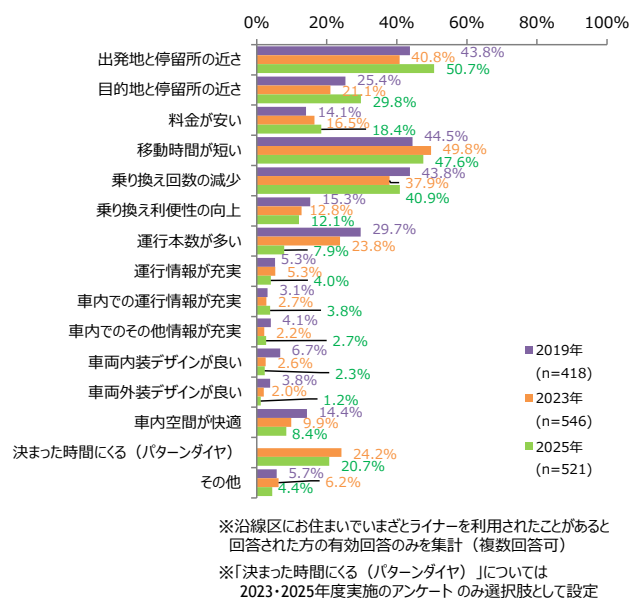


図 いまざとライナーを利用する理由（沿線住民調査）

いまざとライナーを利用しない理由

- ✓ 「他の交通機関を利用するため」が最も多い点は全時点で共通している。
- ✓ その他「出発地の近くに停留所がない」「目的地の近くに停留所がない」という停留所に関する項目の回答割合が高い。

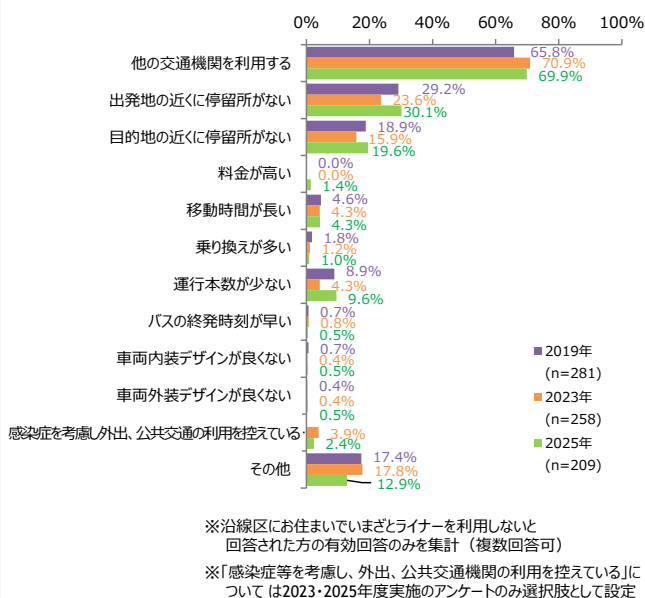
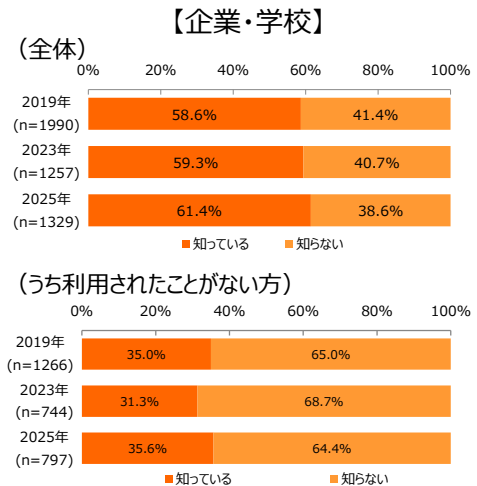
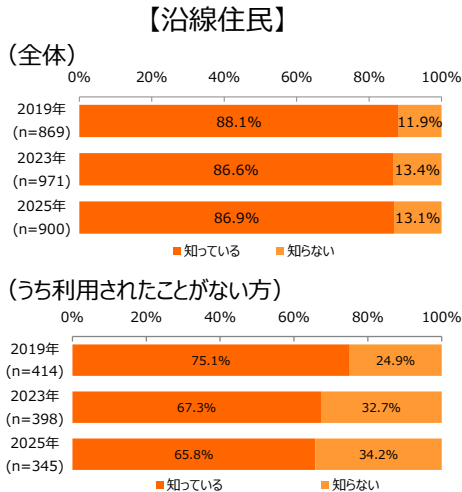


図 いまざとライナーを利用しない理由（沿線住民調査）

いまざとライナーの認知度

<いまざ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65%となっている。
- ✓ 沿線企業・学校全体の認知度は約60%となっており、過年度よりやや増加している。利用されたことがない方の認知度は約35%程度にとどまっているが過年度と比較すると微増している。
- ✓ 沿線施設との連携による需要喚起やPRによる需要喚起を実施したが、いまざとライナーの認知度は横ばいの状況である。

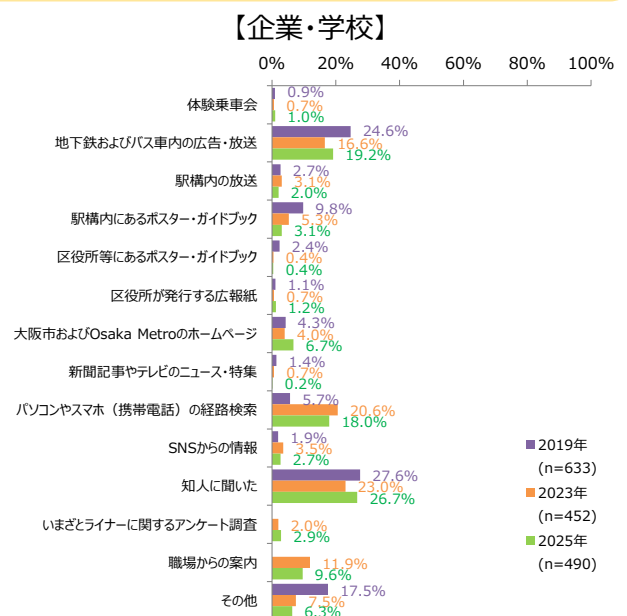
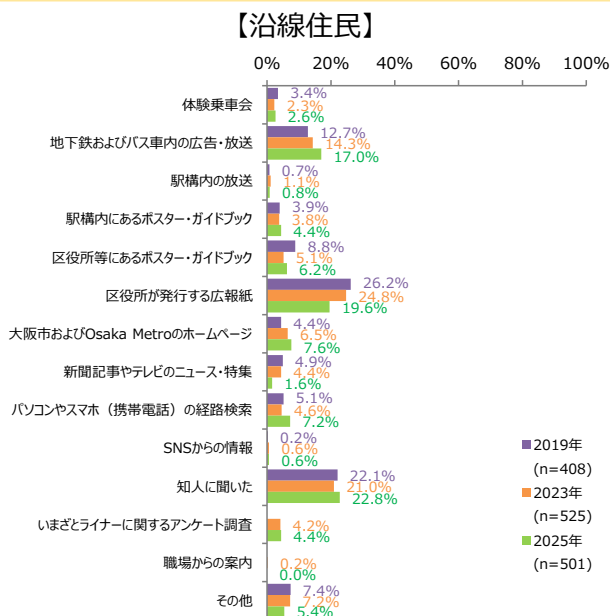


※ 沿線住民 (沿線区にお住まいの方の有効回答のみを集計)
 企業・学校 (沿線区に通勤・通学されている方の有効回答のみを集計)

図 沿線住民、企業・学校における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>

- ✓ 沿線住民の情報源としては、過年度と同様、「区役所が発行する広報紙」、「知人に聞いた」、「地下鉄およびバス車内の広告・放送」の割合が多い。
- ✓ 企業・学校の情報源としては、過年度と同様、「知人に聞いた」、「地下鉄およびバス車内の広告・放送」、「パソコンやスマホ（携帯電話）の経路探索」の割合が多い。



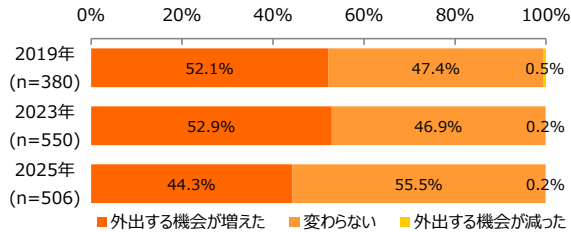
※「いまざとライナーに関するアンケート調査」「職場からの案内」については2023・2025年度実施のアンケートのみ選択肢として設定
 ※沿線住民 (沿線区にお住まいでいまざとライナーを利用されたことがあると回答された方の有効回答のみを集計)
 企業・学校 (沿線区に通勤・通学されている方でいまざとライナーを利用されたことがあると回答された方の有効回答のみを集計)

図 いまざとライナーを知るのに役だった情報

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は変わらないという回答となった。
- ✓ 過年度と比較すると、「外出する機会が増えた」の回答割合が減少した。

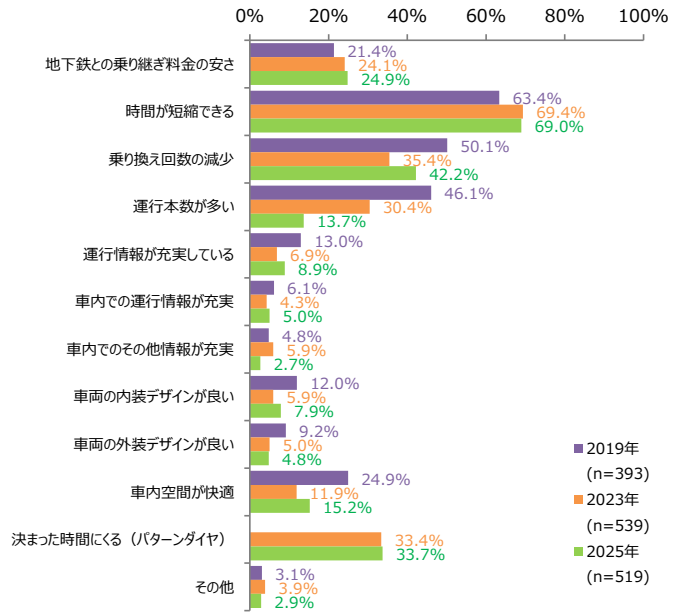


※沿線区にお住まいでいまざとライナーを利用されたことがある方の有効回答のみを集計

図 沿線住民の外出機会への影響

<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」「決まった時間にくる(パターンダイヤ)」割合も比較的高い。

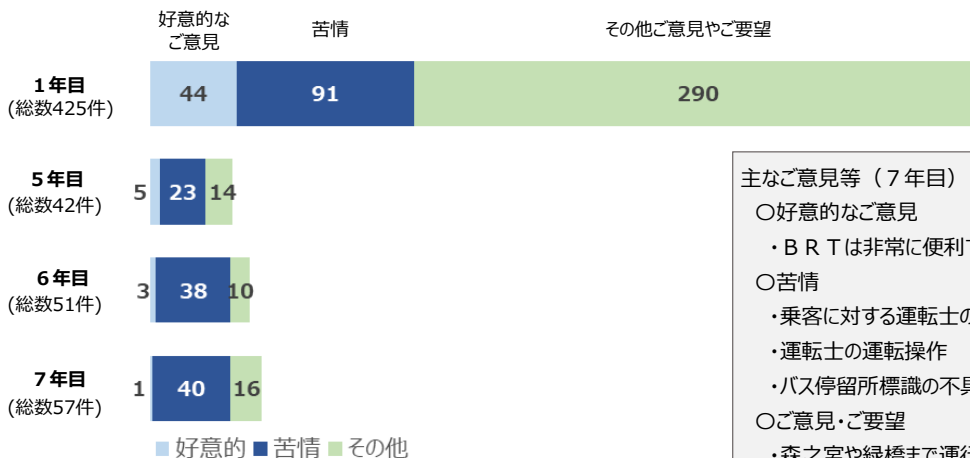


※「決まった時間にくる (パターンダイヤ)」については、2023・2025年度実施のアンケートのみ選択肢として設定

図 いまざとライナーの良いと思う点の集計結果（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（7年目）

- 好意的なご意見
 - ・B R Tは非常に便利でよく利用している。
- 苦情
 - ・乗客に対する運転士の接遇
 - ・運転士の運転操作
 - ・バス停留所標識の不具合
- ご意見・ご要望
 - ・森之宮や緑橋まで運行等の運行ルートを変更

※ 1年目は、2019年4月から2020年3月末まで
 5年目は、2023年4月から2024年3月末まで
 6年目は、2024年4月から2025年3月末まで
 7年目は、2025年4月から2025年11月末まで

図 大阪市やOsaka Metroにお寄せいただいたご意見