

都島区・中央区・西区・港区・天王寺区・浪速区・東成区・
城東区・鶴見区・阿倍野区・住吉区・東住吉区における
社会実験の取組みの報告について

報告事業者

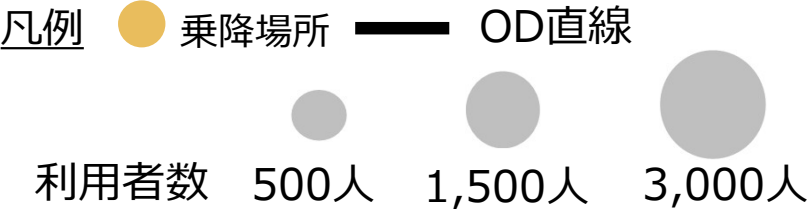
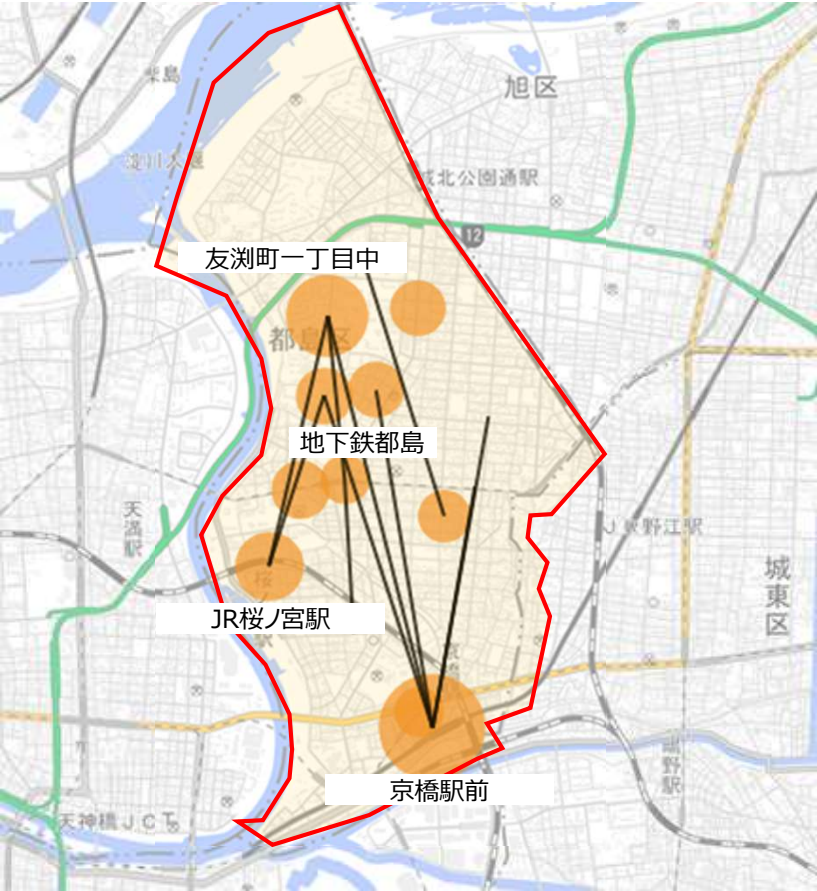
Osaka Metro Group

1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・南北移動が多い。
- ・京橋駅の利用が特に多く、次いでJR桜ノ宮駅や都島駅などの駅利用が多い。
- ・エリアの中部～南部に移動が集中しており、北部での利用は少ない。

乗車人数上位OD・乗降場所

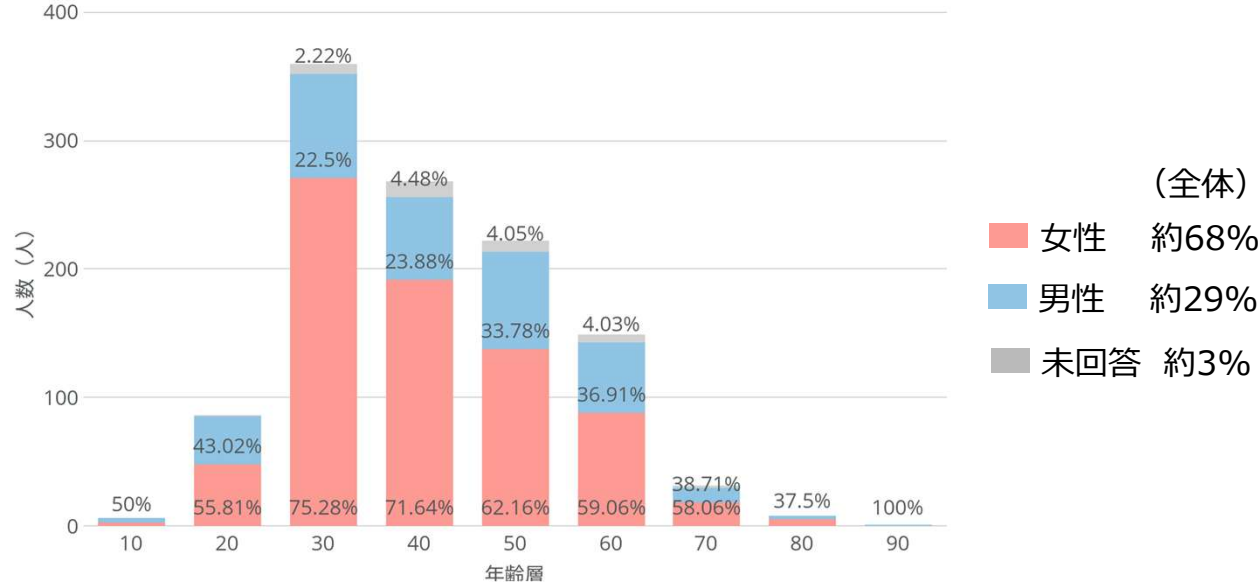


乗車人数上位10乗降場所

1	京橋駅前 5 0 (0380-50)
2	友渕町一丁目中(3615-90)
3	JR桜ノ宮駅(3632-60)
4	総合医療センター前 2 0 (1107-20)
5	善源寺町二丁目北(3616-90)
6	友渕町二丁目南(3651-80)
7	高倉町二丁目西(3652-80)
8	大阪市立都島屋内プール(3619-60)
9	地下鉄都島 1 0 (0107-10)
10	Osaka Metro京橋駅（コムズガーデン）(3603-60)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

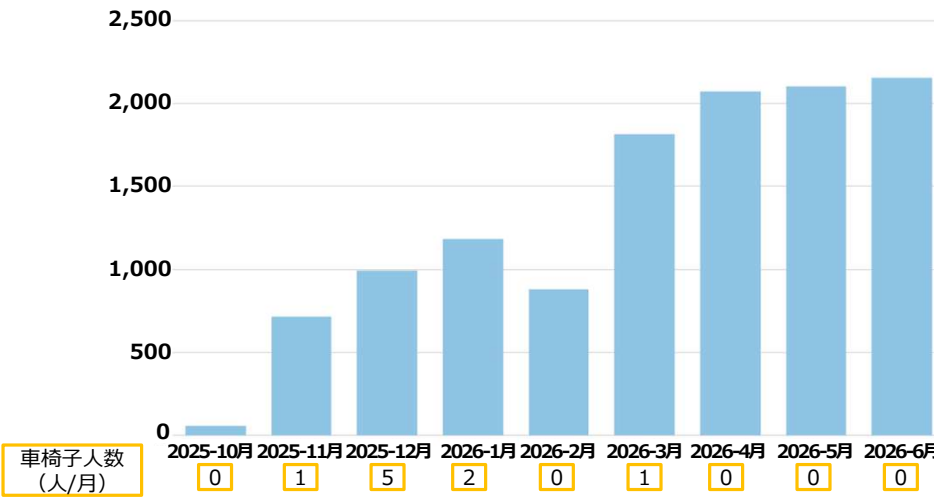
- ・先行4区と同様、利用者のうち女性が60%を占め、年代としては30代が最も多く、40代50代と続いて利用が多い



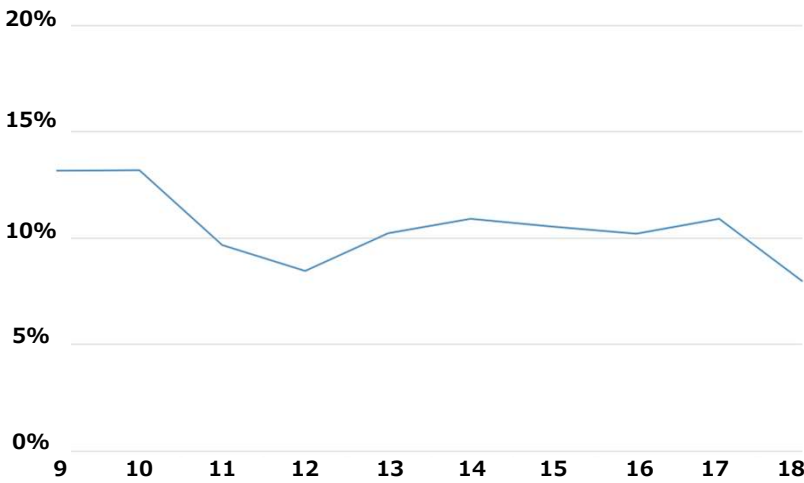
3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率および乗合率は増加傾向。3月以降大きく増加。
- ・9時台の利用比率が最も高く、次いで17時台の利用が多い。
- ・直近の予約成立率は40%前後で推移している。

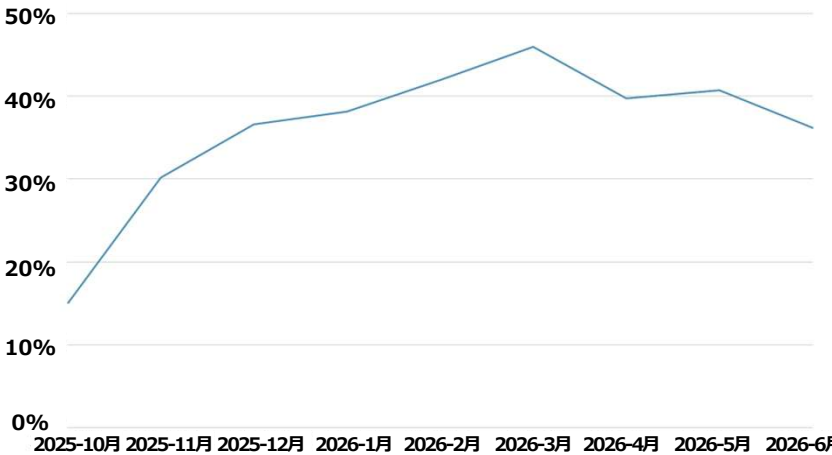
乗車人数推移



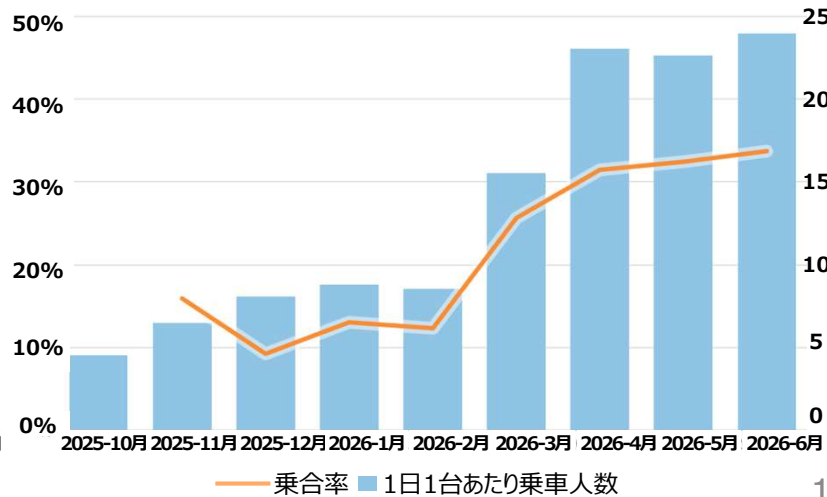
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

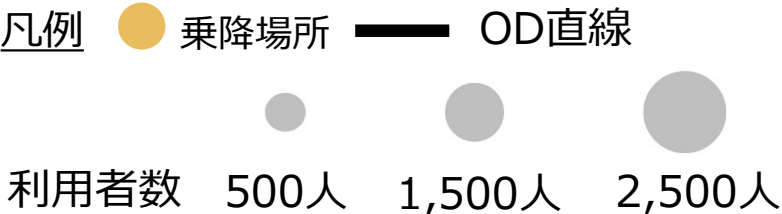
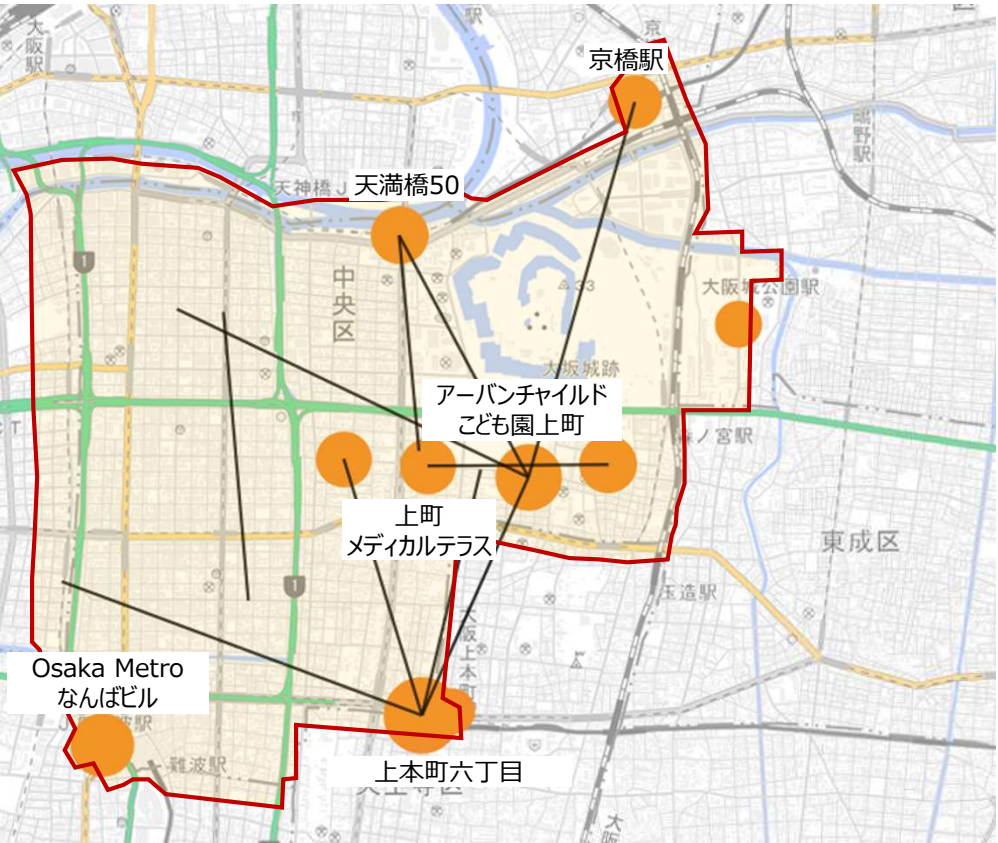


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・上本町や京橋、天満橋、難波といったターミナル駅の利用が多い。
- ・医療施設や保育園など子育て関連の施設の利用も多い。
- ・同じ都心区であるキタ・福島と同様に東西南北に向かう多様な移動が発生している。

乗車人数上位OD・乗降場所

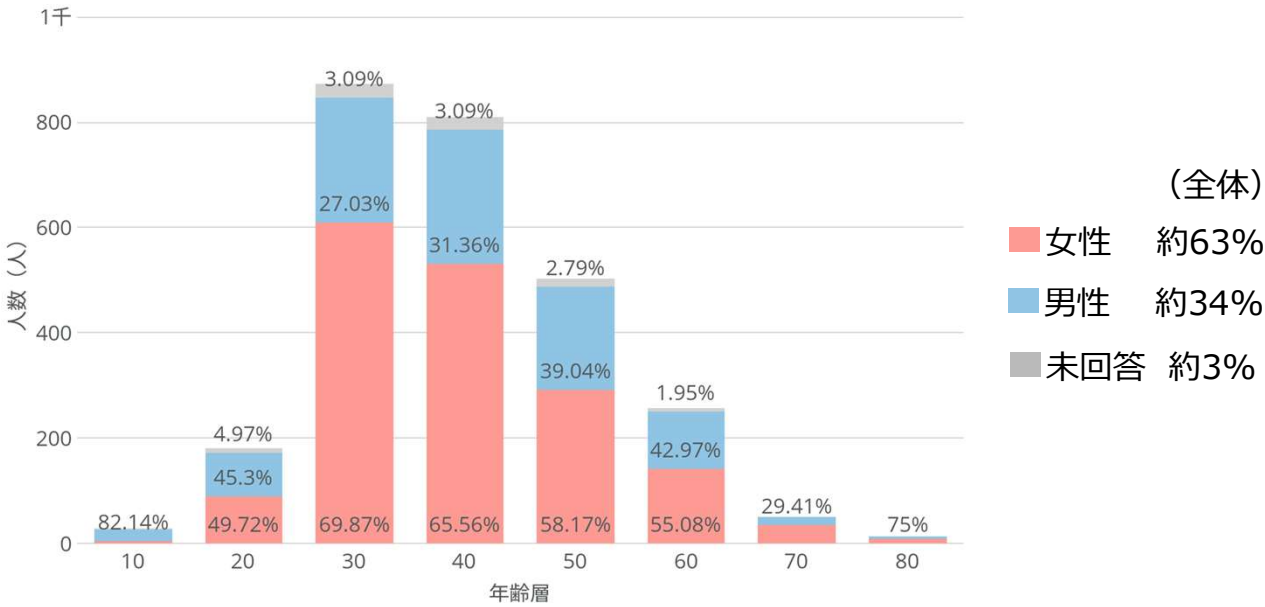


乗車人数上位10乗降場所

1	上本町六丁目 2 0 (0413-20)
2	アーバンチャイルドこども園上町(4075-60)
3	Osaka Metroなんばビル（モビリティハブなんば）(5429-60)
4	天満橋 5 0 (3547-50)
5	玉造二丁目北(4042-60)
6	内久宝寺町四丁目東(4022-60)
7	上町メディカルテラス(4077-70)
8	京橋駅前 5 0 (0380-50)
9	UR森之宮第2西(3809-80)
10	METRO TERRACE UEHOMMACHI(5224-60)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

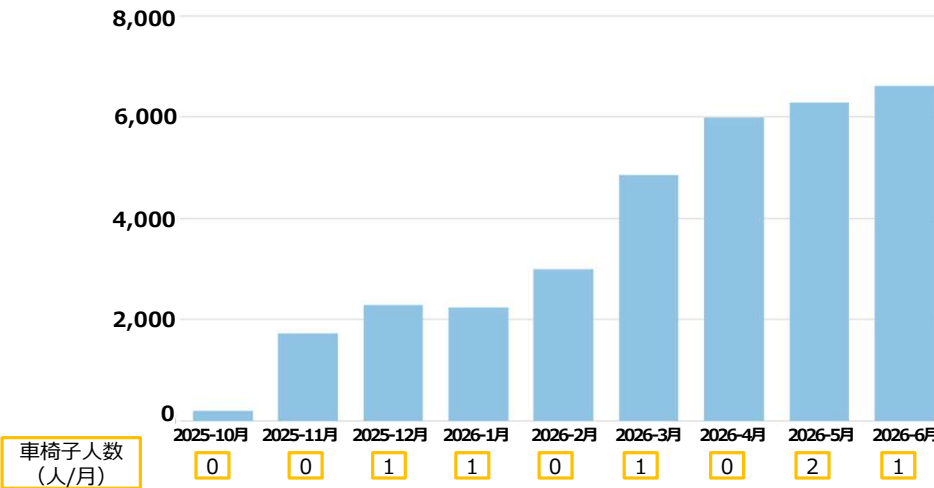
・都心区のキタ・福島と同様、利用者のうち女性が60%を占め、年代としては30～40代の利用が多い。



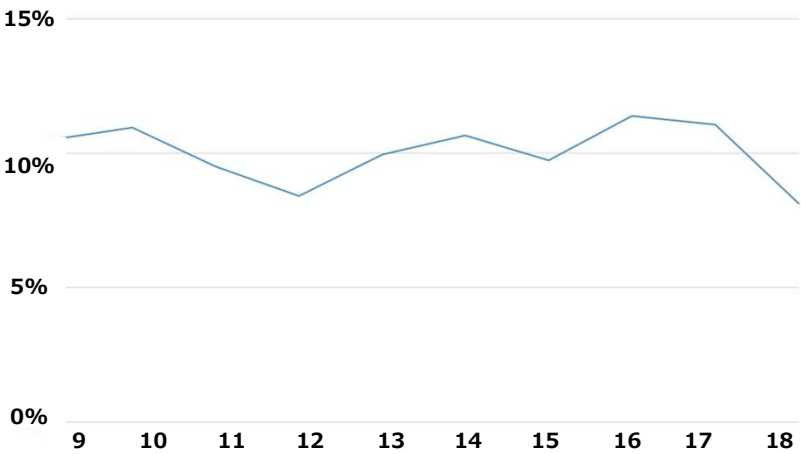
3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率とも増加傾向。乗合率は直近増加傾向。
- ・10時16時17時の需要が同程度で最も高いが、時間帯ごとの需要の差は比較的小さい。
- ・予約成立率は45%～50%を推移している。

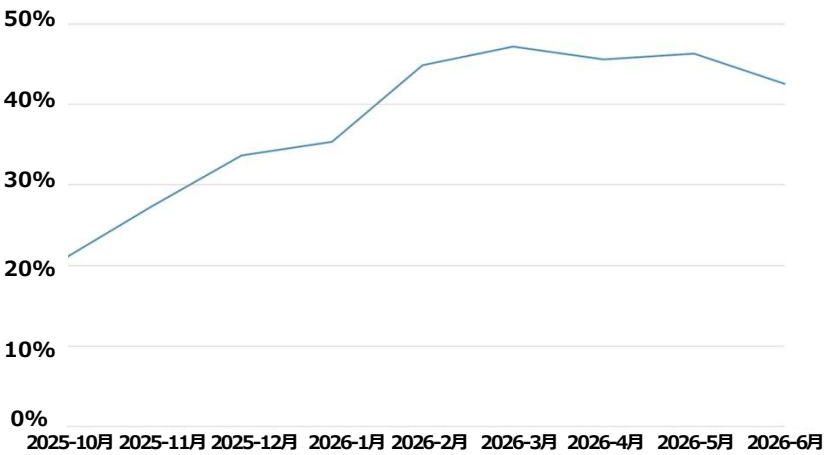
乗車人数推移



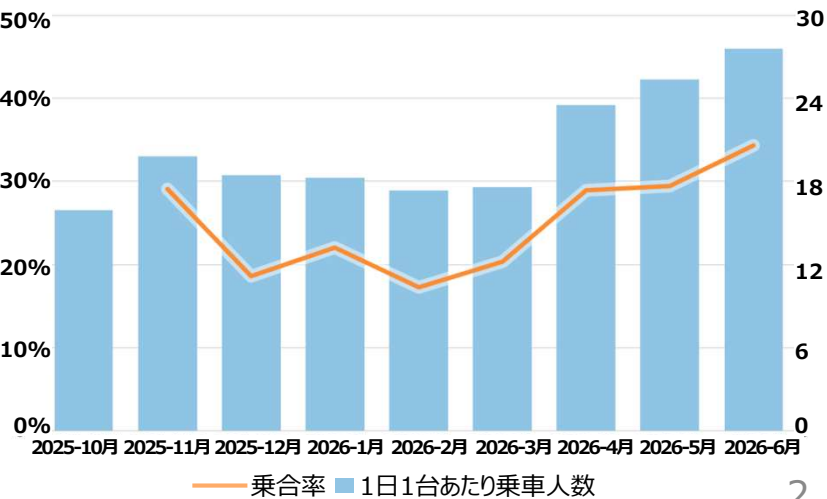
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

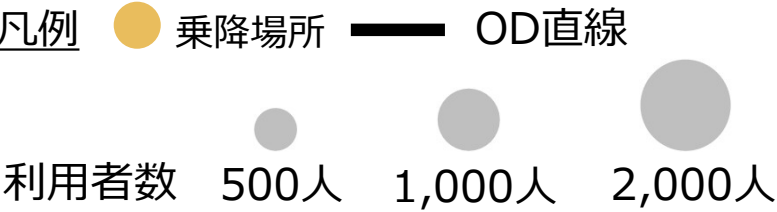
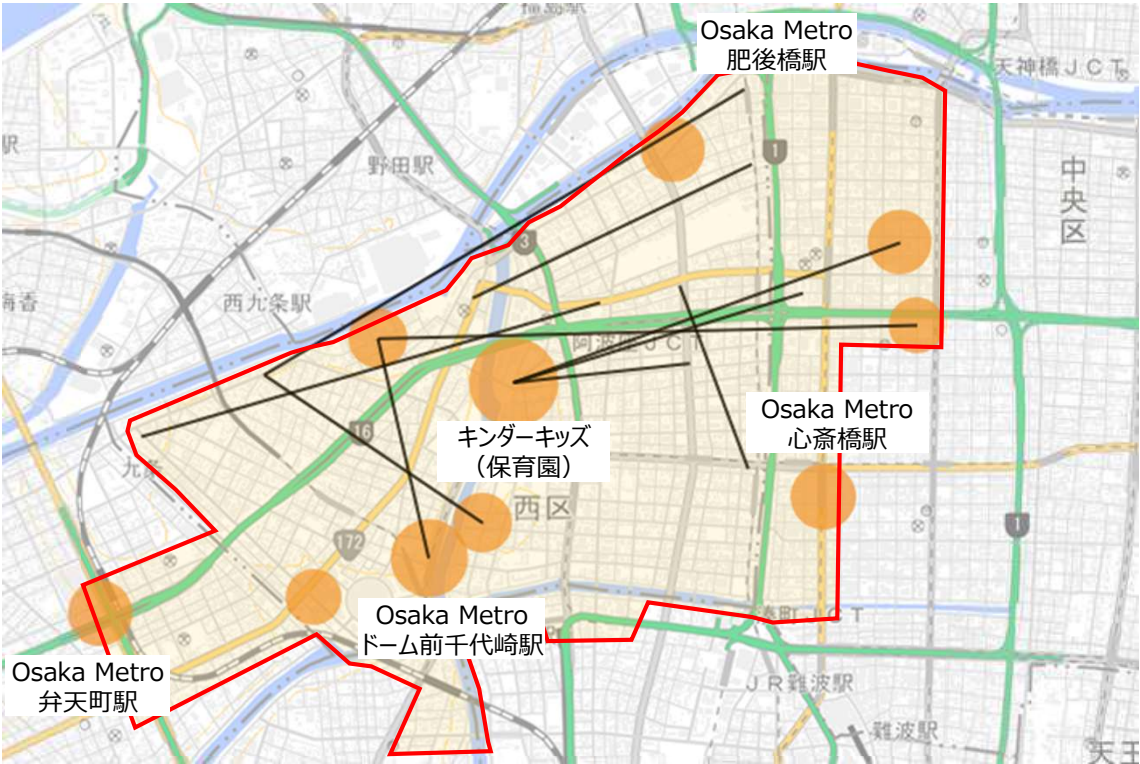


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・弁天町、肥後橋、心斎橋などの主要駅やキンダーキッズなどの保育施設での利用が多くみられる。
- ・発着地でみると、安治川・川口エリアでの利用も多い。
- ・東西移動が多く、駅に向かう利用が多い。

乗車人数上位OD・乗降場所

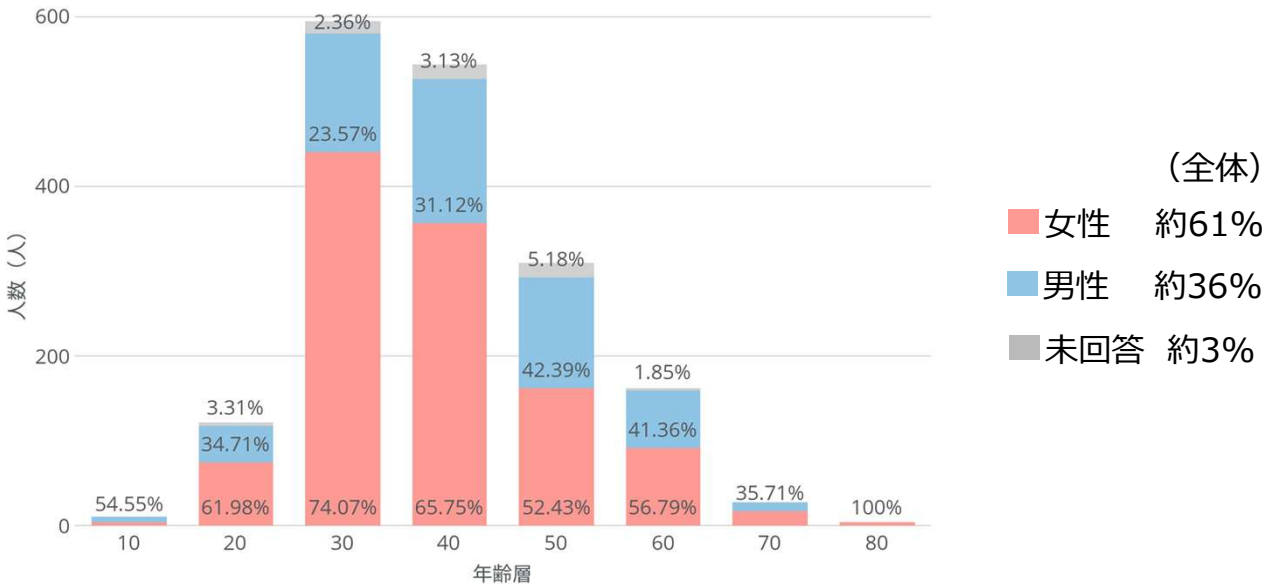


乗車人数上位10乗降場所

1	キンダーキッズ阿波座校前(4607-80)
2	ドーム前千代崎 4 0 (1112-40)
3	心斎橋筋一丁目 3 0 (0357-30)
4	モビリティハブ弁天町(4833-90)
5	備後町二丁目南(4024-80)
6	土佐堀一丁目 8 0 (0867-80)
7	南堀江四丁目北(4636-90)
8	川口三丁目西(4606-70)
9	境川 1 0 (0821-10)
10	Osaka Metro堺筋本町駅(4039-80)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

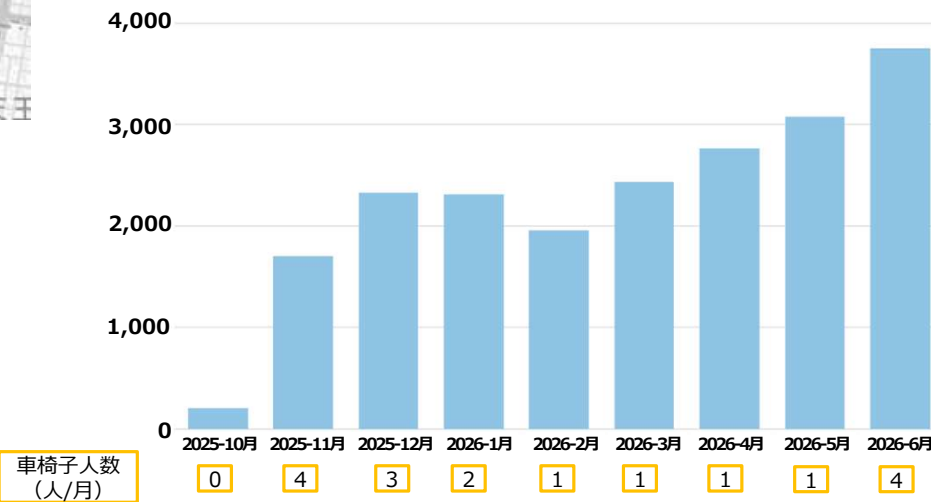
・都心区のキタ・福島と同様、利用者のうち女性が60%を占め、年代としては30～40代の利用が多い。



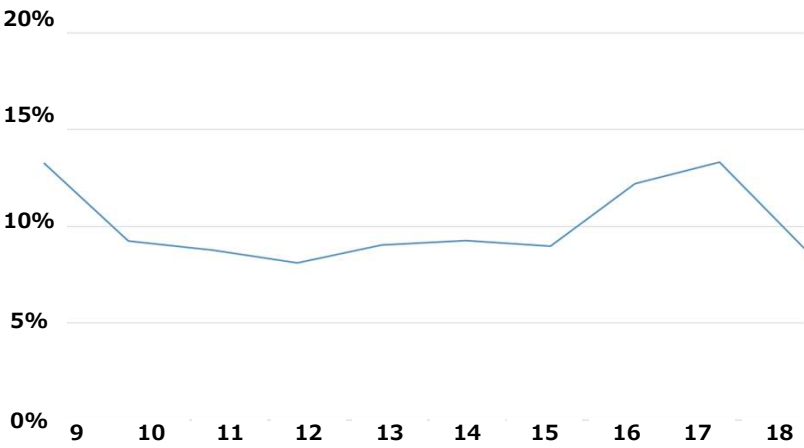
3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率は増加傾向。乗合率は30%～40%で推移している。
- ・9時台の利用比率が最も高く、次いで17時台、16時台の利用が多い。
- ・乗車人数の増加に伴い、予約成立率は低下し、40%程度で推移している。

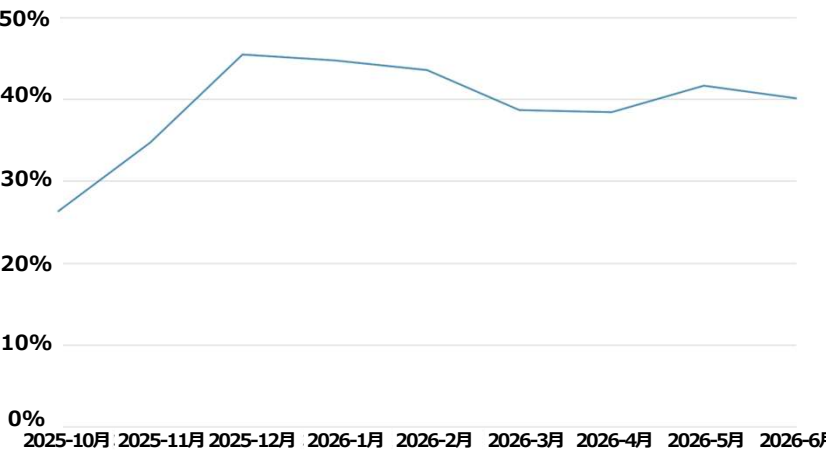
乗車人数推移



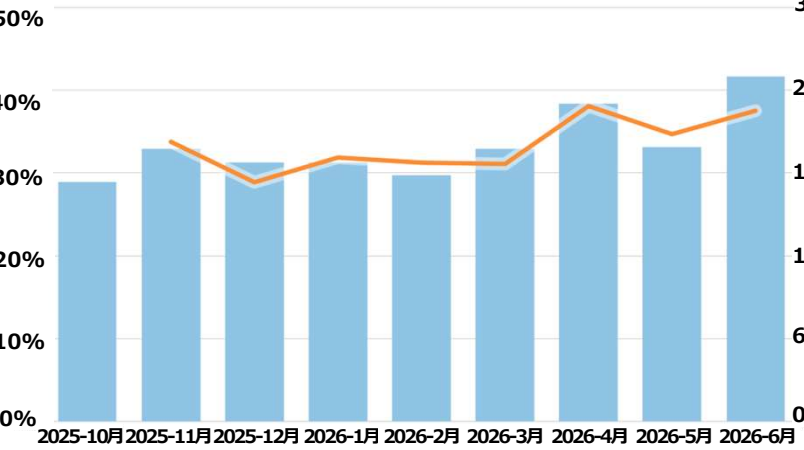
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

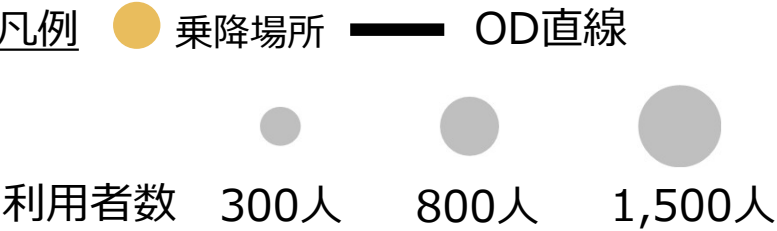
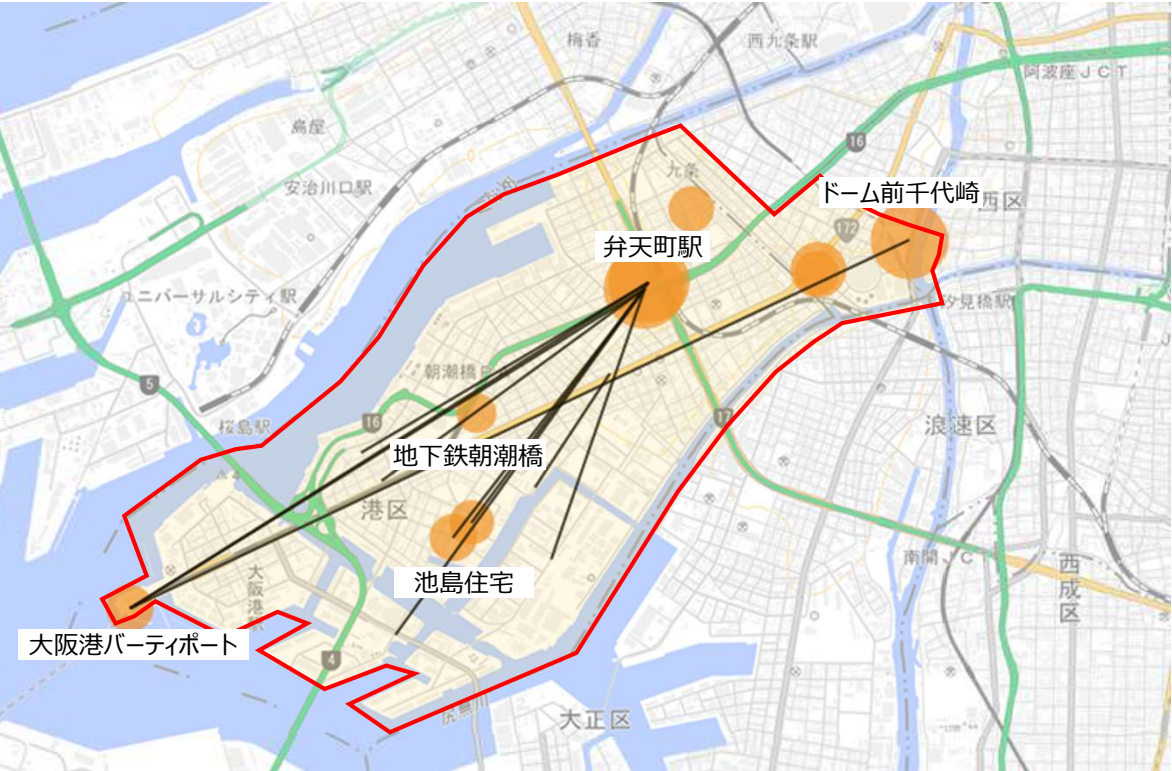


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・弁天町やドーム前千代崎などの駅利用が多い。
- ・市営住宅からの移動も多く発生している。
- ・東西移動が多い。
- ・大阪港パーティポートのイベント時の局所的な需要も発生している。

乗車人数上位OD・乗降場所

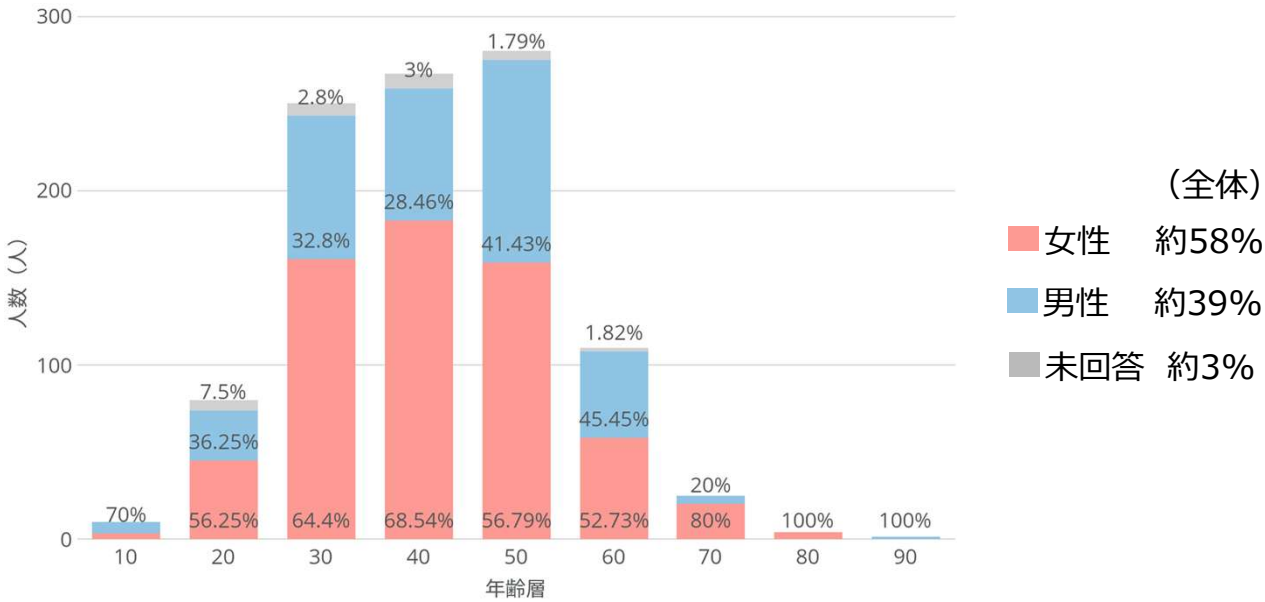


乗車人数上位10乗降場所

1	弁天町駅前 6 0 (1060-60)
2	モビリティハブ弁天町(4833-90)
3	ドーム前千代崎 4 0 (1112-40)
4	境川 1 0 (0821-10)
5	大阪港パーティポート(4829-70)
6	池島南住宅 7 0 (1505-70)
7	波除四丁目南(4807-60)
8	境川 2 0 (クラウン保育園) (0821-20)
9	池島住宅 9 0 (1504-90)
10	地下鉄朝潮橋 9 0 (0845-90)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

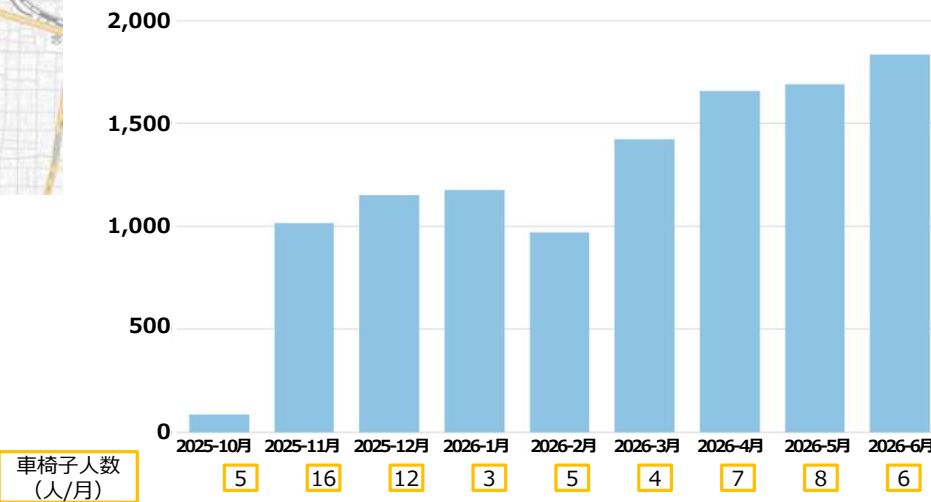
・女性割合が60%を下回っている。年代は30代～50代が多く、都心に比べると利用者層が広い。



3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率とも増加傾向。乗合率は直近増加傾向。
- ・17時台の利用比率が最も高いが、時間帯ごとの需要の差は小さい
- ・予約成立率は50%程度と比較的高い水準で推移している。

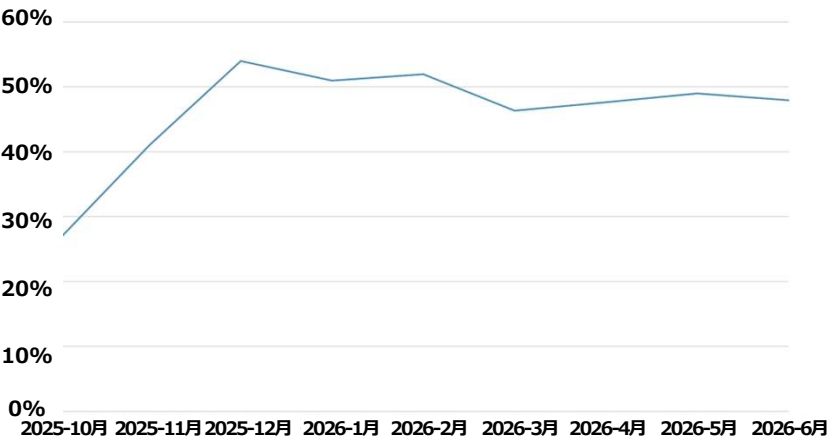
乗車人数推移



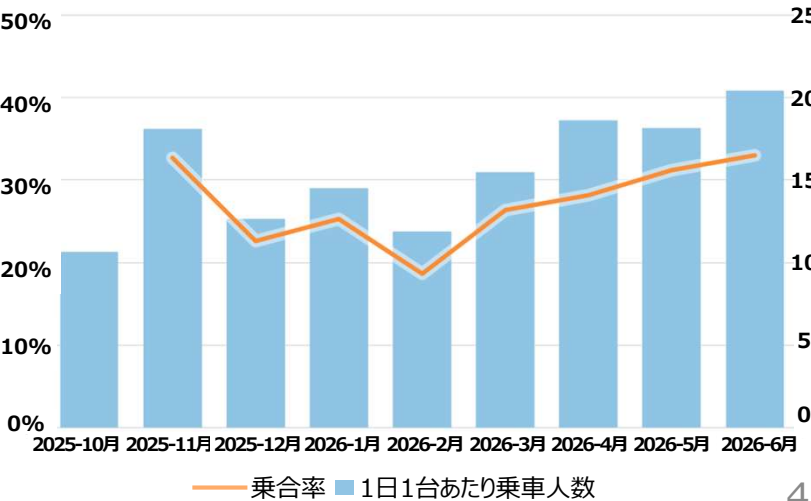
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

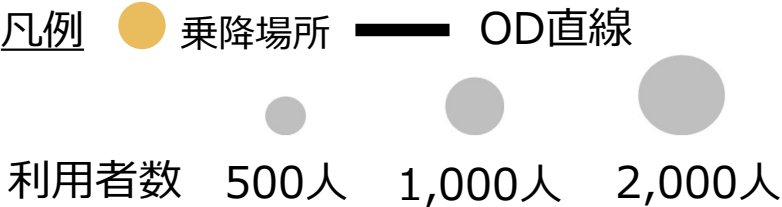
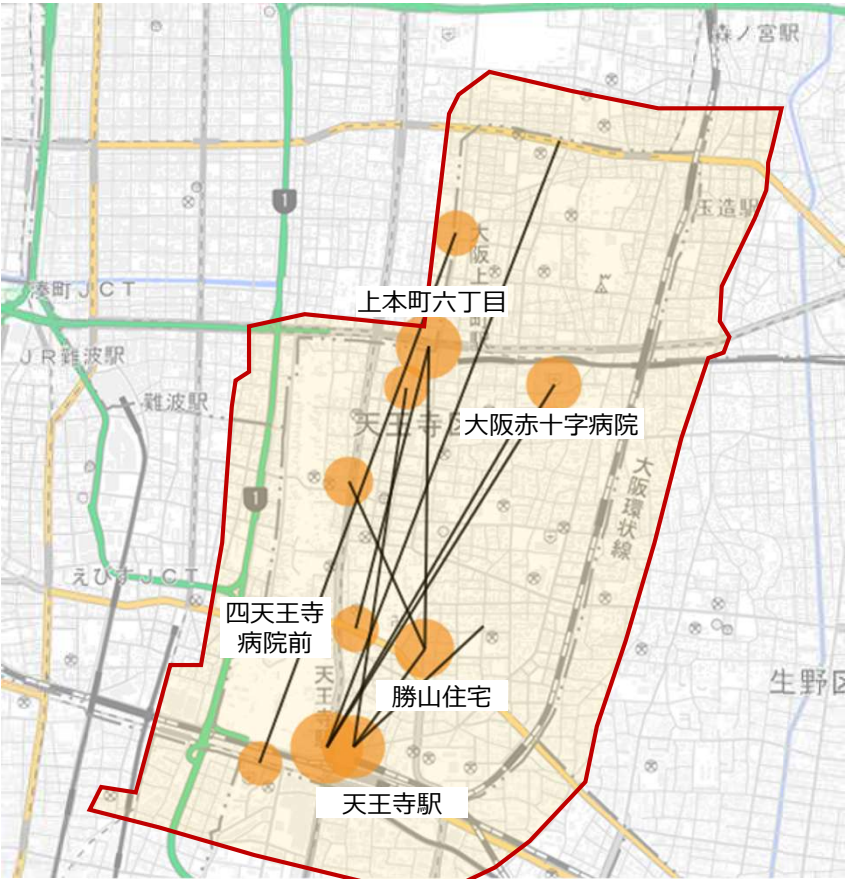


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- 天王寺駅や大阪上本町駅などの駅利用や病院での利用が多い。
- 南北移動が多いが、エリア北部での利用は少なく、移動距離は比較的短い傾向にある。

乗車人数上位OD・乗降場所

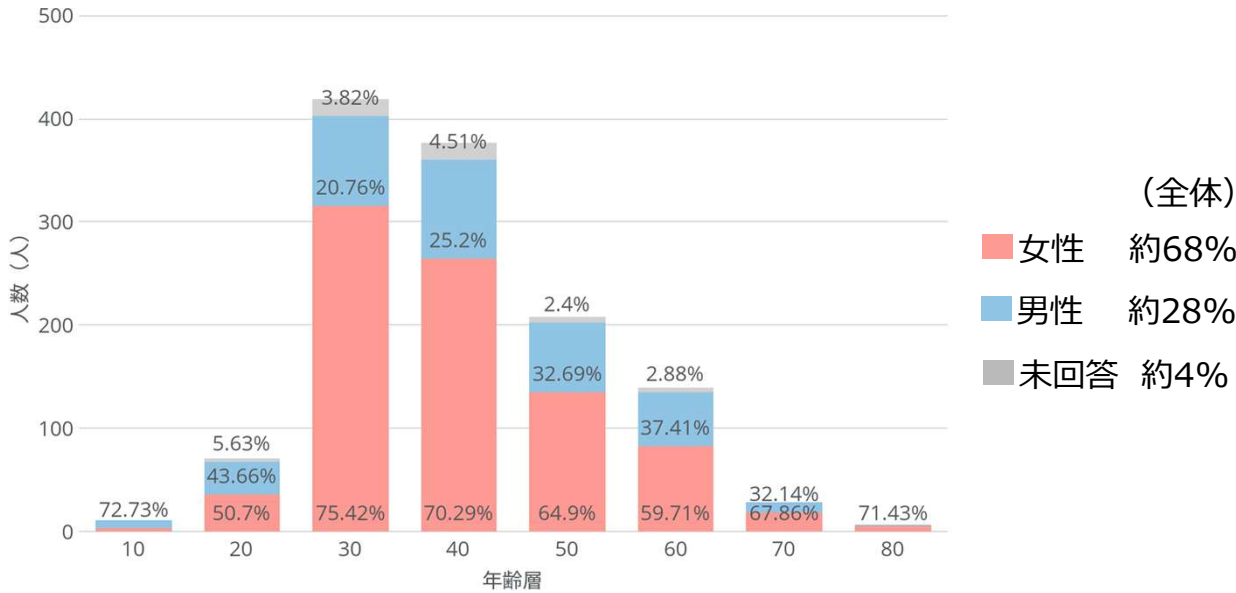


乗車人数上位10乗降場所

1	あべの橋 4 0 (0322-40)
2	上本町六丁目 2 0 (0413-20)
3	Osaka Metro天王寺駅北(5226-60)
4	勝山住宅 3 0 (1578-30)
5	大阪赤十字病院(5246-60)
6	天王寺区民センター 9 0 (1271-90)
7	四天王寺病院前(5240-60)
8	上本町四丁目 9 0 (0412-90)
9	生魂会館・老人憩の家(5203-70)
10	大阪公立大学附属病院 7 0 (0342-70)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

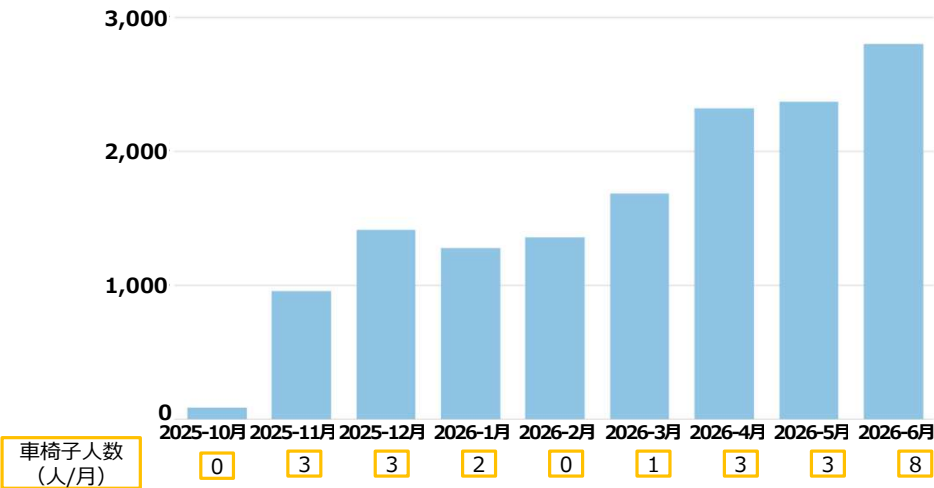
・女性割合が65%以上と高い。年代は都心エリアの傾向どおり30～40代が多い。



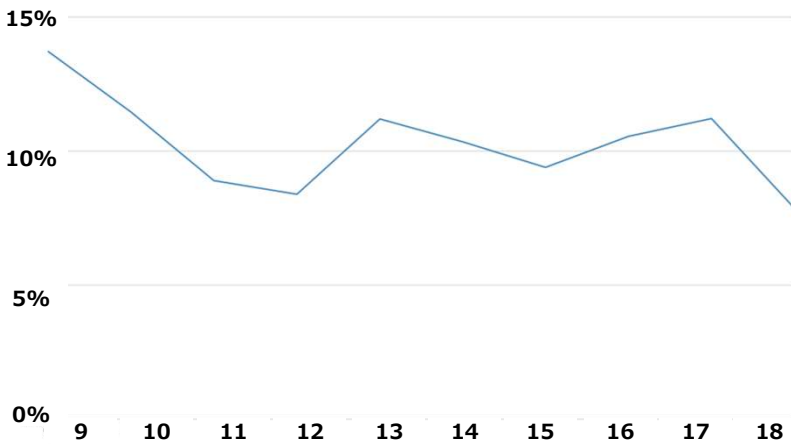
3. 利用状況

- 乗車人数、運行効率および乗合率は増加傾向。
- 9時台の利用比率が最も高い。13時台にも利用が多くなっている。
- 予約成立率は40%程度を推移している。

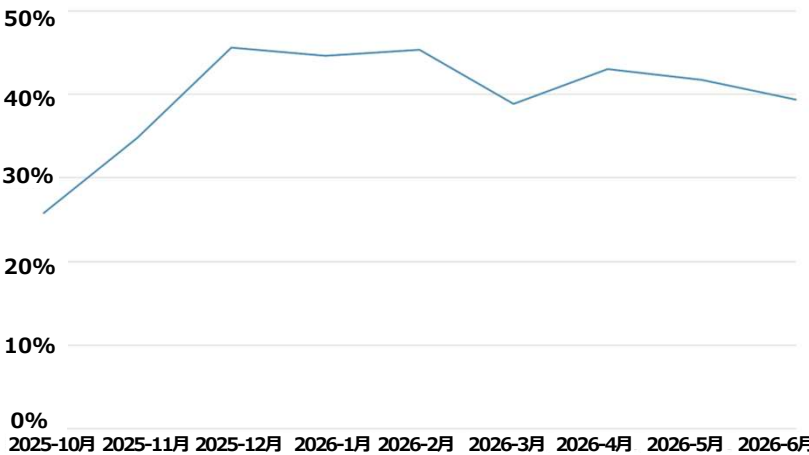
乗車人数推移



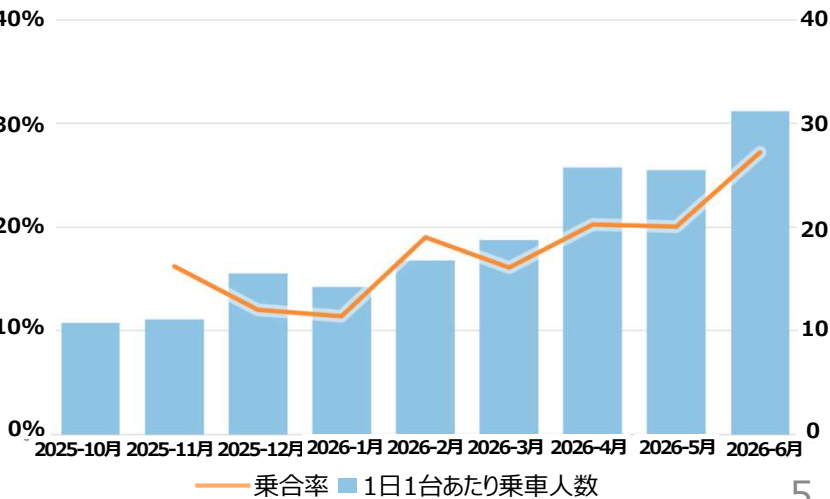
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

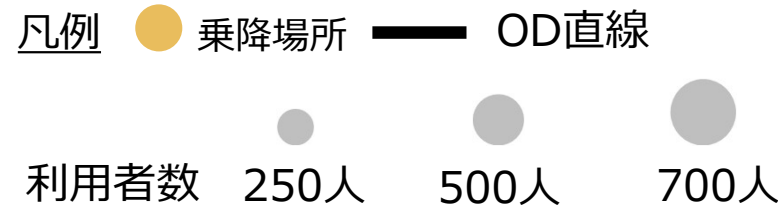
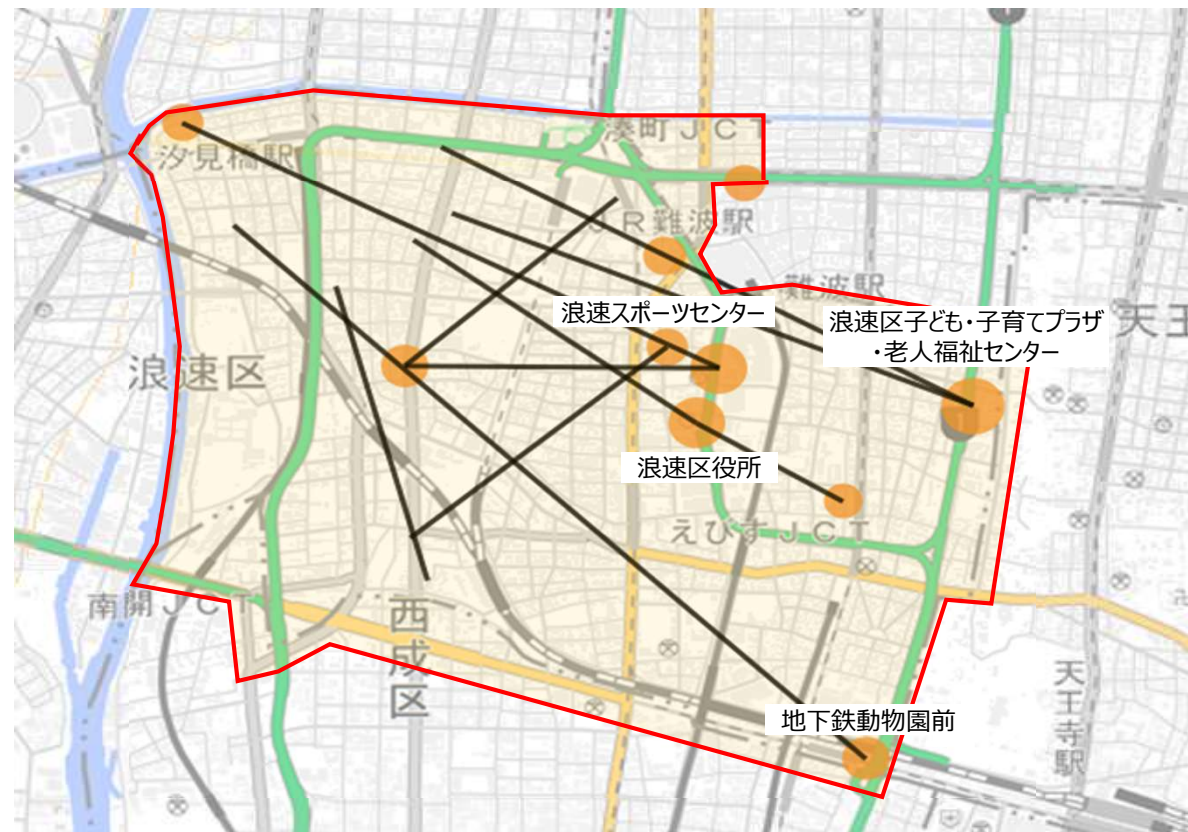


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- 区役所や子育てプラザ、スポーツセンターなど公共施設の利用が多い。
- 東西移動が多い。
- エリア中部～北部の利用が多く、南部は利用が少ない。

乗車人数上位OD・乗降場所

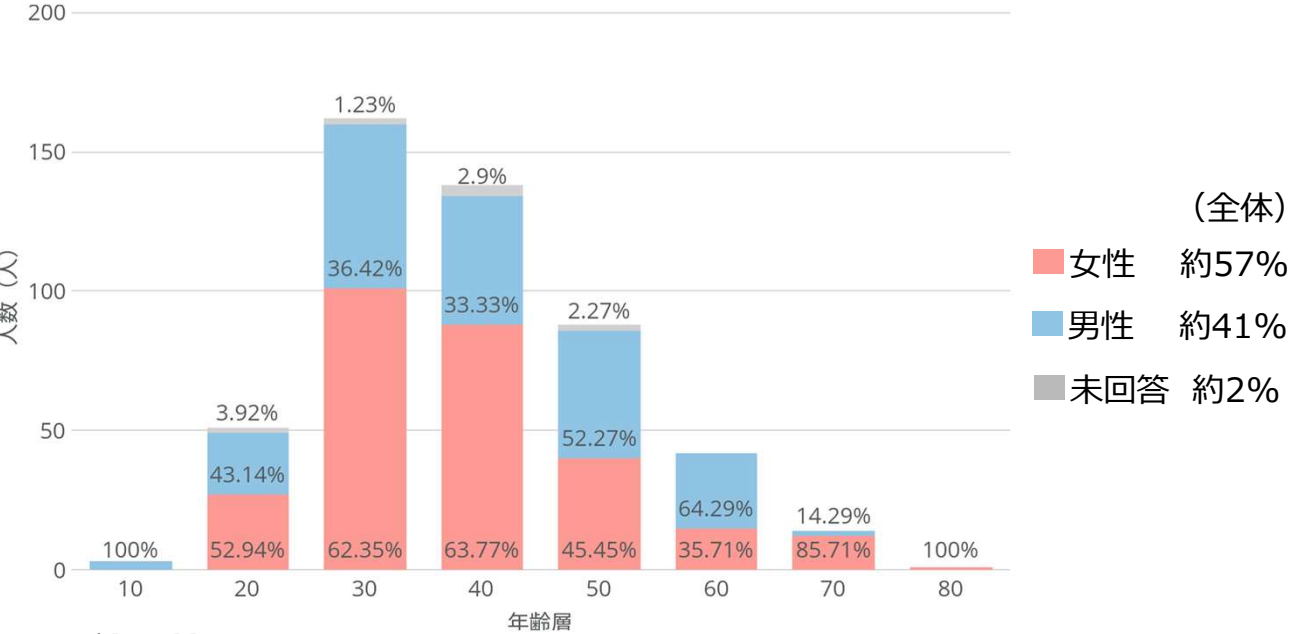


乗車人数上位10乗降場所

1	浪速区子ども・子育てプラザ・老人福祉センター(5422-80)
2	浪速区役所(5444-90)
3	難波中二丁目西(5421-80)
4	地下鉄動物園前 6 0 (0340-60)
5	塩草三丁目東(5419-90)
6	Osaka Metroなんばビル（モビリティハブなんば）(5429-60)
7	浪速スポーツセンター(5402-60)
8	幸町三丁目西(5428-70)
9	戎橋 2 0 (0359-20)
10	日本橋五丁目中(5407-90)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

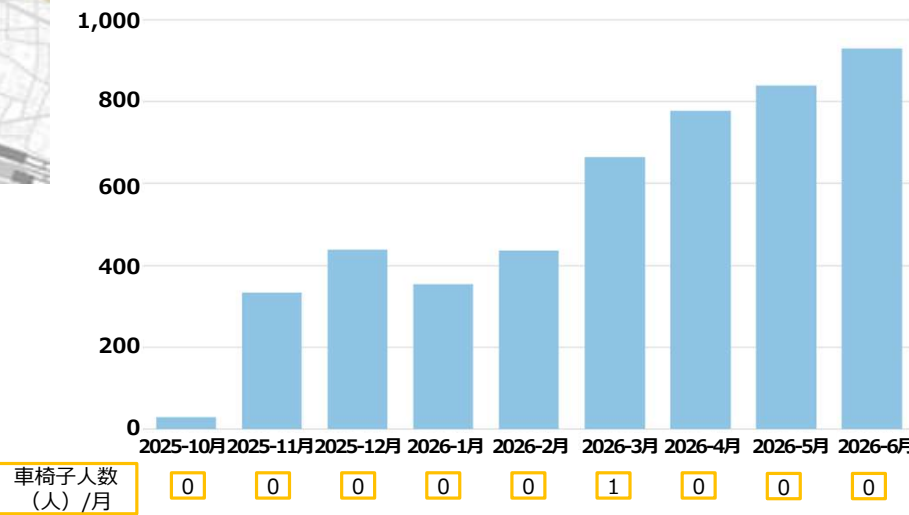
- 男性割合が他エリアに比べて高い。年代は30代が多く、次いで40代50代と続く。



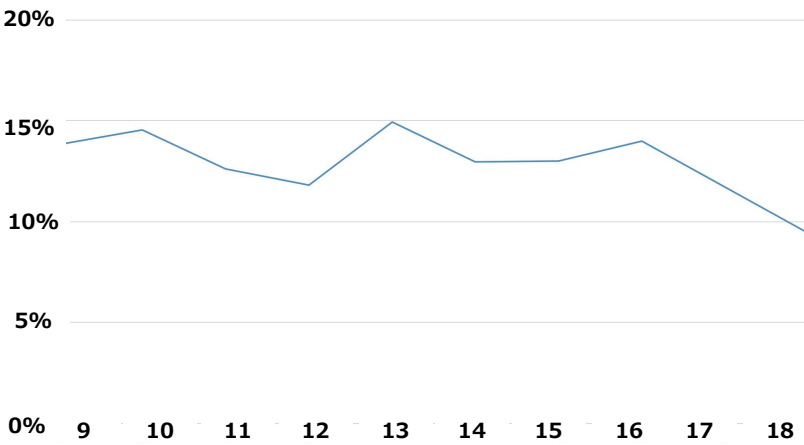
3. 利用状況

- 乗車人数、1台あたり乗車人数とも増加傾向ではあるが、他エリアと比較して利用人数は少なく、乗合が発生しづらい。
- 18時台は少ないが、その他の時間帯での利用比率に大きな差はない。
- 予約成立率は比較的高く、50%程度で推移している。

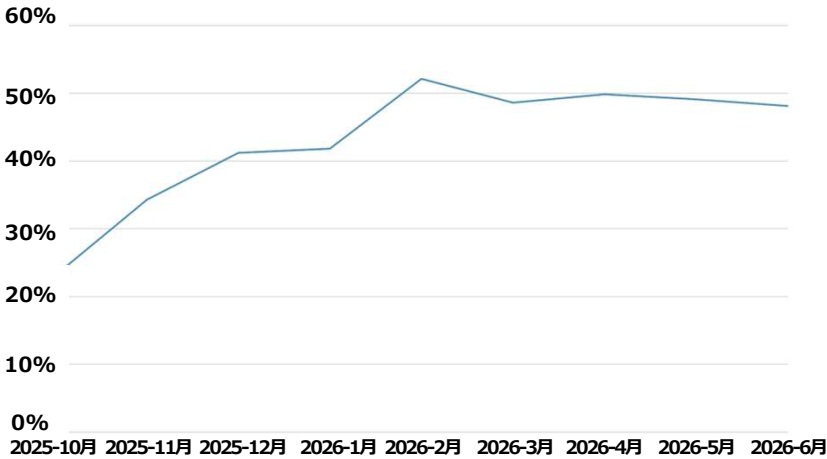
乗車人数推移



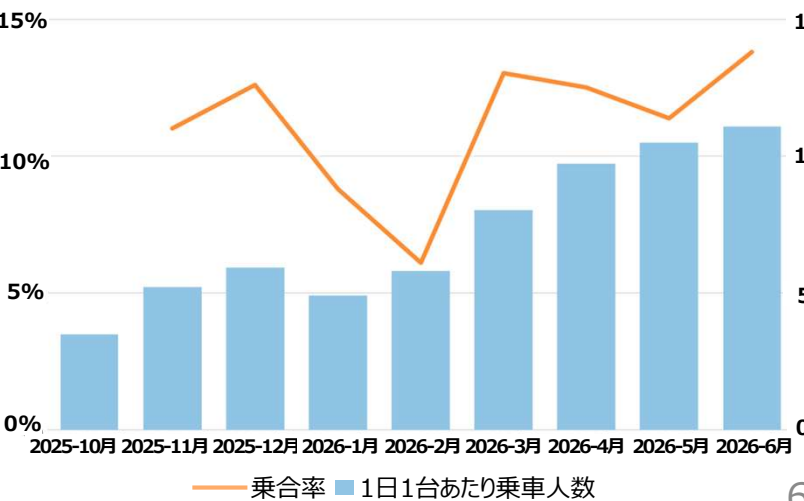
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

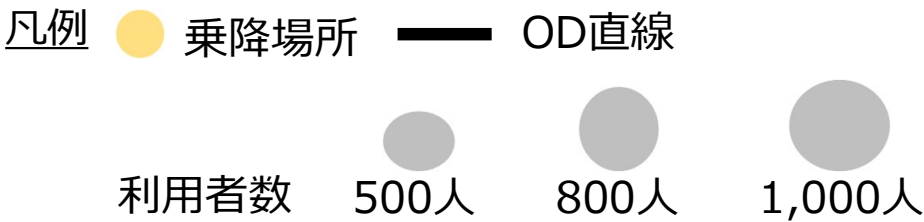
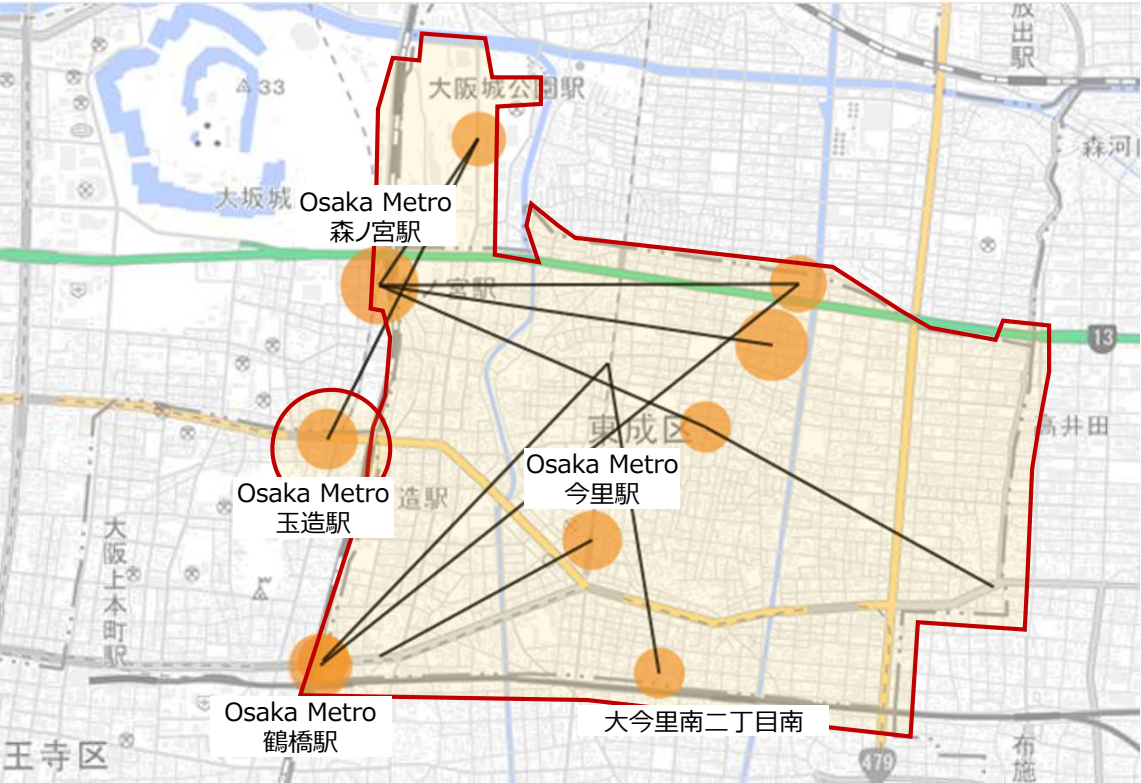


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・森ノ宮駅を起点とした移動が特に多い。
- ・今里駅および鶴橋駅、区外の交通結節点である玉造駅の利用者も多く、駅を起点として目的地へ向かうまたは駅へ向かう移動が多くなっている。

乗車人数上位OD・乗降場所

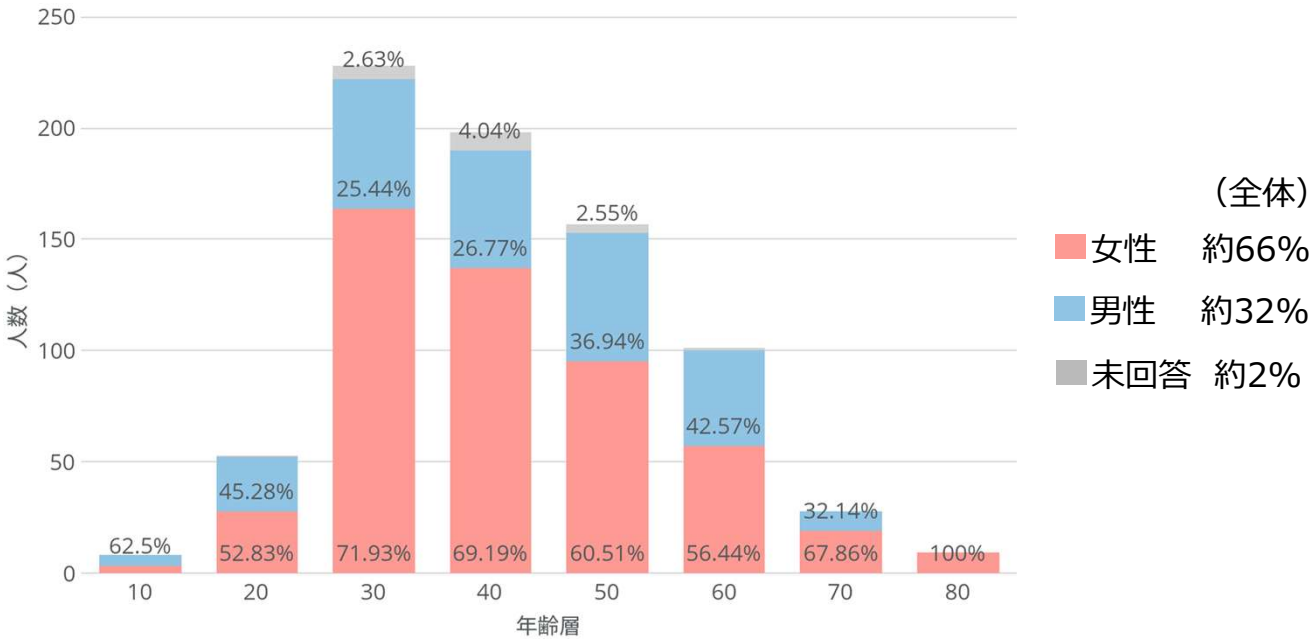


乗車人数上位10乗降場所

1	森ノ宮駅前(0942-80)
2	矢木脳神経外科病院(4241-90)
3	鶴橋駅前 2 1 (0443-21)
4	玉造 7 0 (0432-70)
5	地下鉄今里 8 2 (0449-82)
6	東今里一丁目東(4222-90)
7	UR森之宮第 2 西(3809-80)
8	医療法人正滯会 林クリニック(4243-90)
9	鶴橋駅前 1 0 (0443-10)
10	大今里南二丁目南(4223-80)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

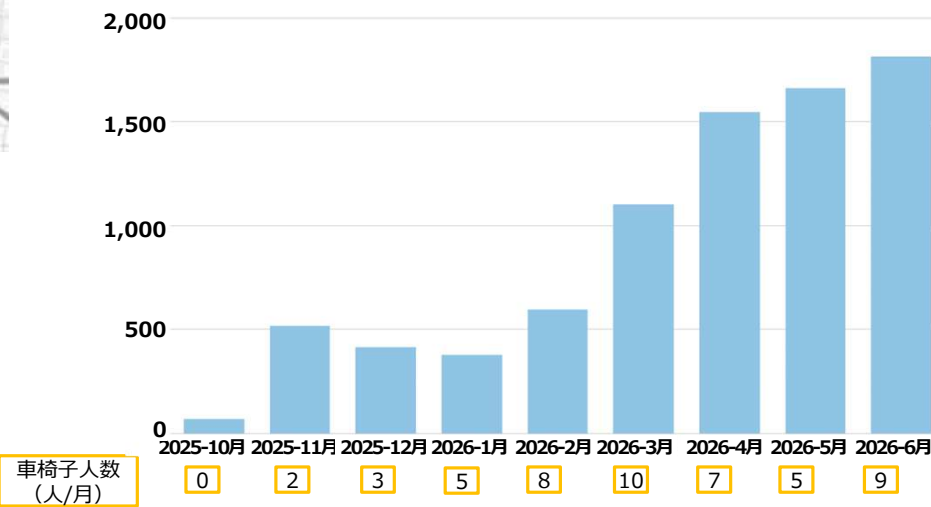
- ・利用者のうち女性が65%以上を占め、年代としては30代が最も多く、続いて40代、50代と利用されている。



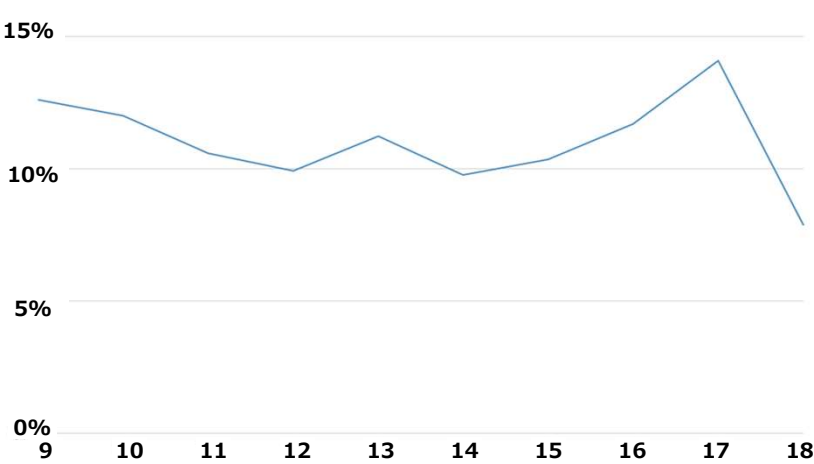
3. 利用状況

- ・乗車人数および運行効率は増加傾向にある。乗合率は直近増加傾向。
- ・17時台の利用比率が最も高く、次い9時台、10時台の利用が多い。
- ・予約成立率は3月以降40%～50%で推移している。

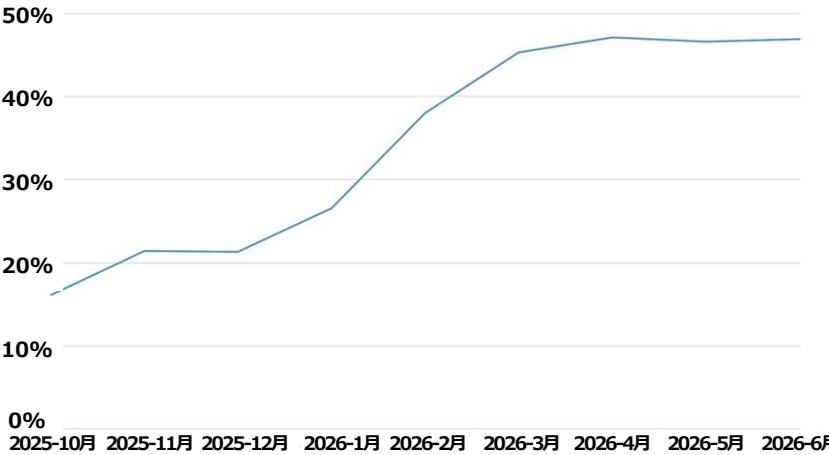
乗車人数推移



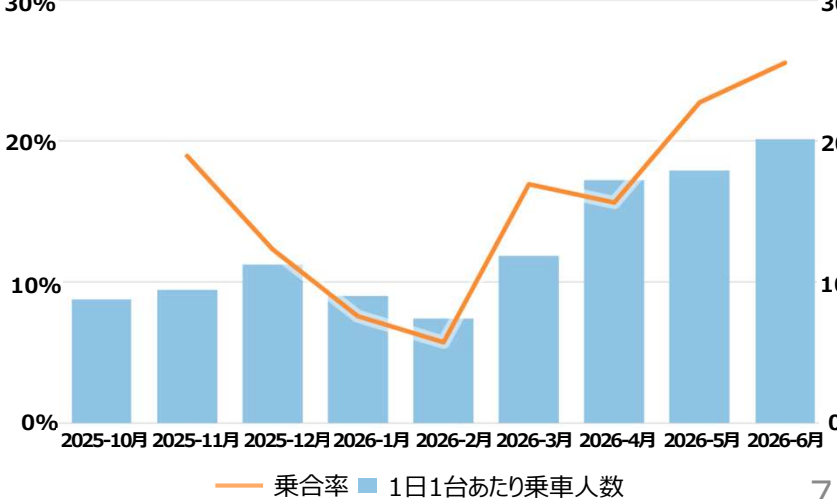
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

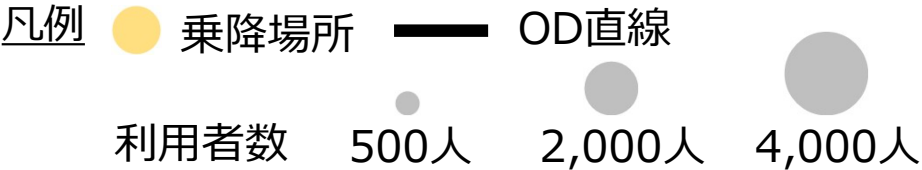
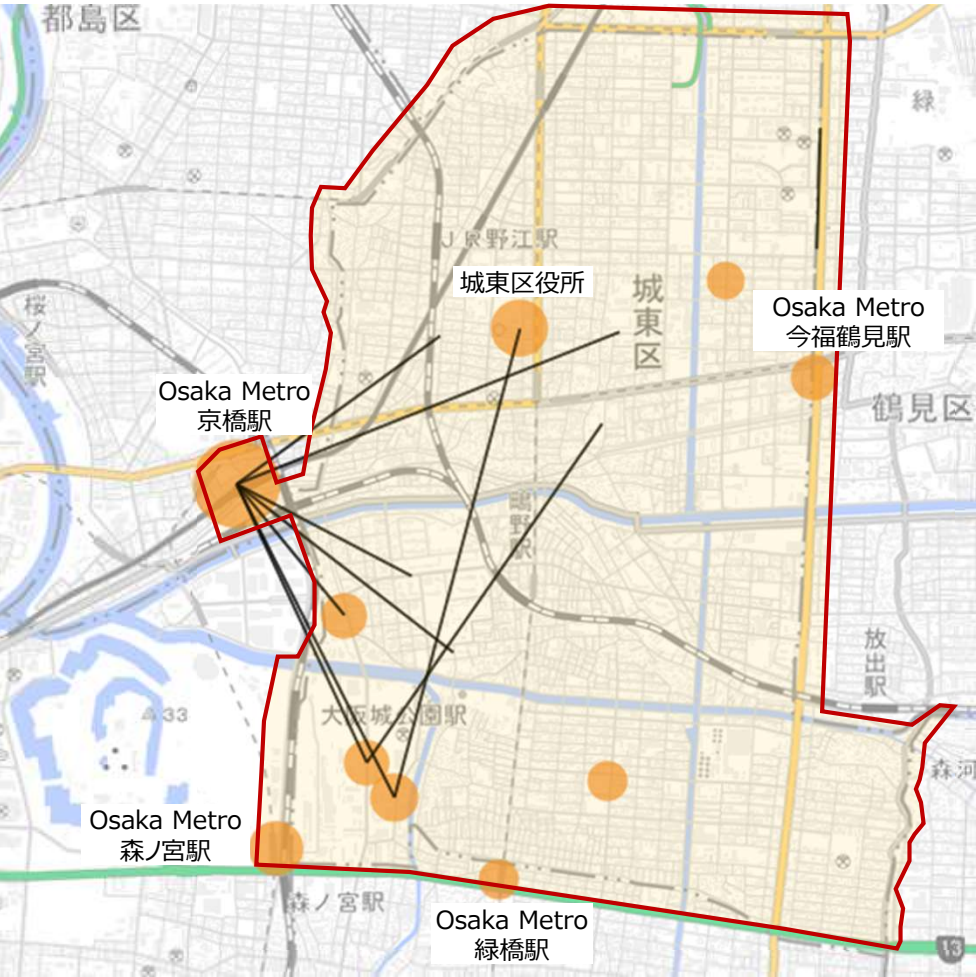


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・エリアの西側にある京橋駅を起点とした移動が特に多い。
- ・森ノ宮駅、今福鶴見駅および緑橋駅の利用者も多く、駅を起点として目的地へ向かうまたは駅へ向かう移動が多くなっている。
- ・エリア西部～南部の利用が多く、東部および北部は利用が少ない。

乗車人数上位OD・乗降場所

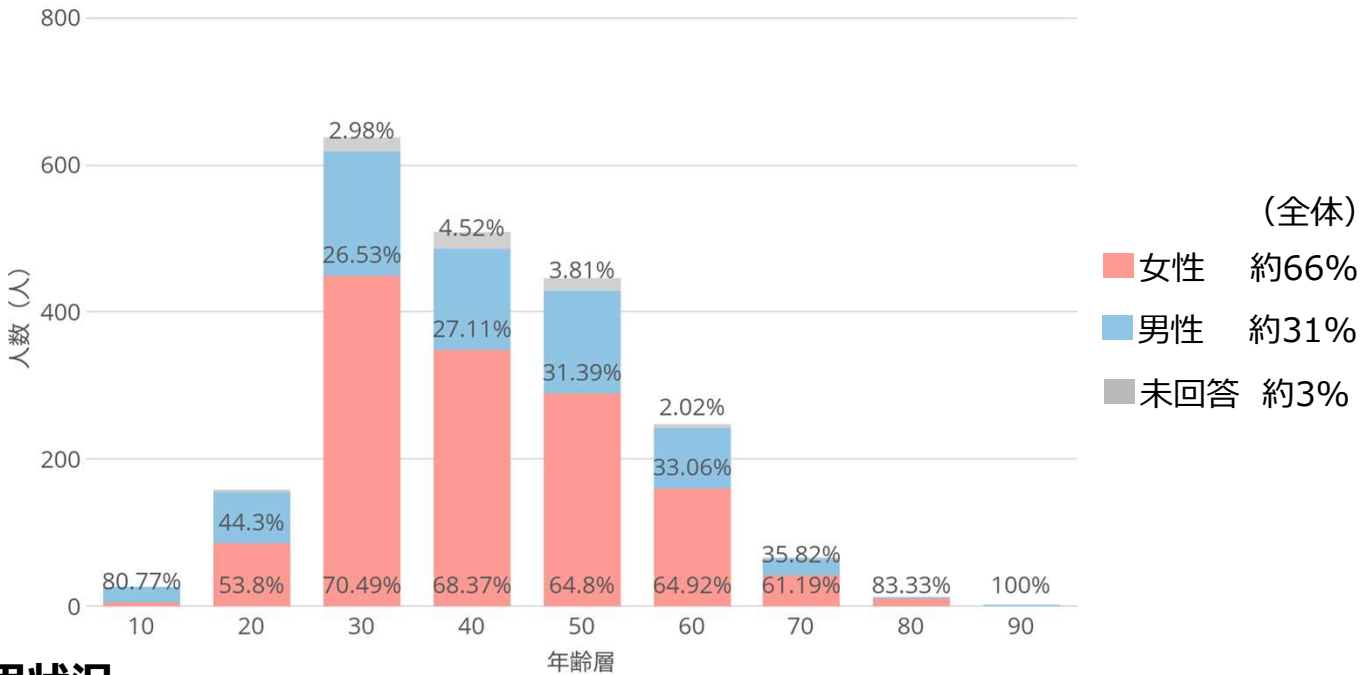


乗車人数上位10乗降場所

1	京橋駅前 5 0 (0380-50)
2	城東区役所(3818-90)
3	Osaka Metro森ノ宮駅①（大阪城遊具広場前）(4004-90)
4	UR森之宮第2東(3810-90)
5	地下鉄今福鶴見 9 1 (0388-91)
6	UR森之宮第2西(3809-80)
7	城東スポーツセンター(3803-90)
8	今福東三丁目 8 0 (0200-80)
9	地下鉄緑橋 9 0 (0423-90)
10	東中浜公園 9 0 (0203-90)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

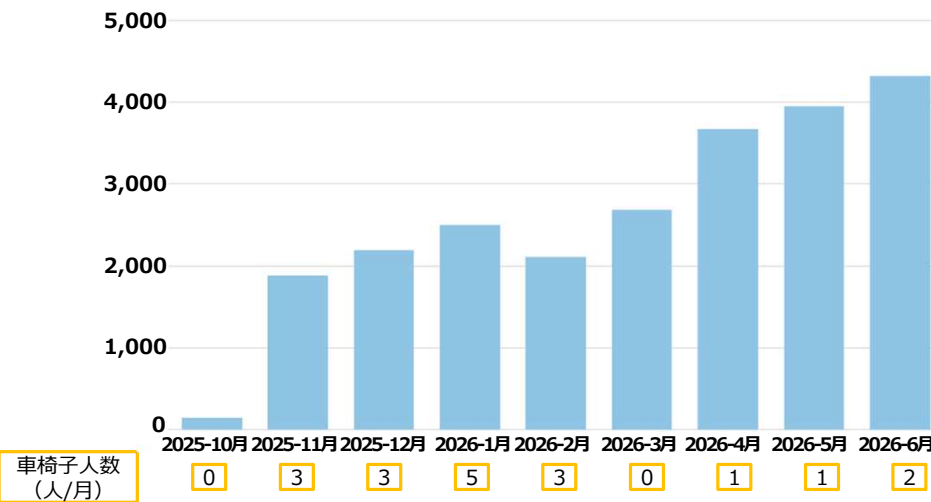
・利用者のうち女性が65%以上を占め、年代としては30代が最も多く、続いて40代、50代と利用されている。



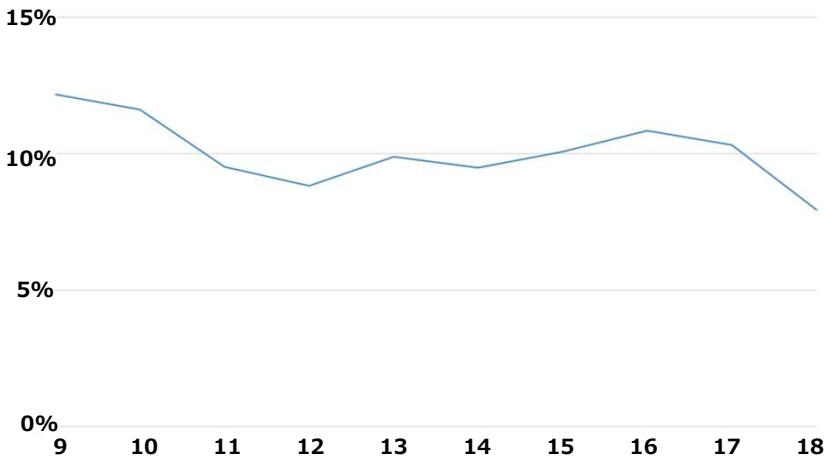
3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率とも増加傾向。乗合率は30%～40%程度で推移している。
- ・9時台の利用比率が最も高い。以降は横ばいで推移する傾向にある。
- ・乗車人数の増加に伴い、予約成立率は低下し、40%弱で推移している。

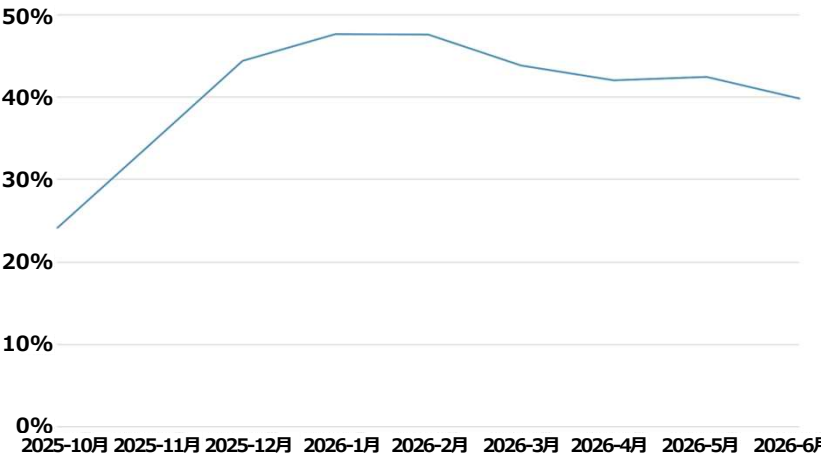
乗車人数推移



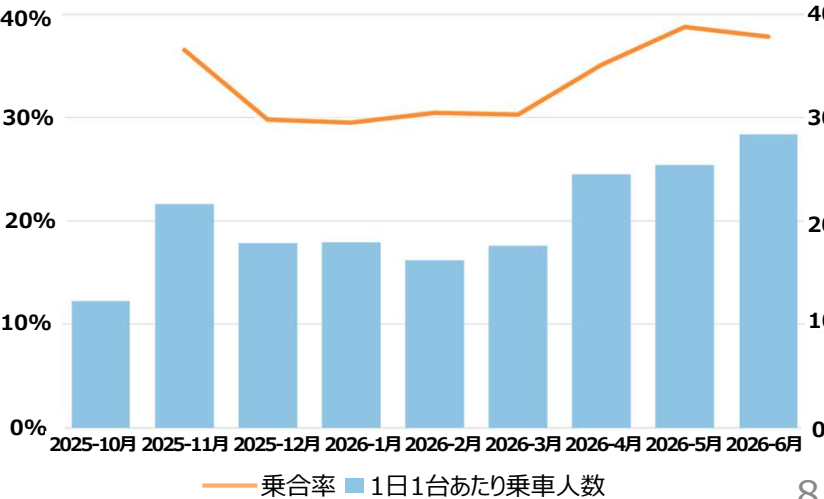
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

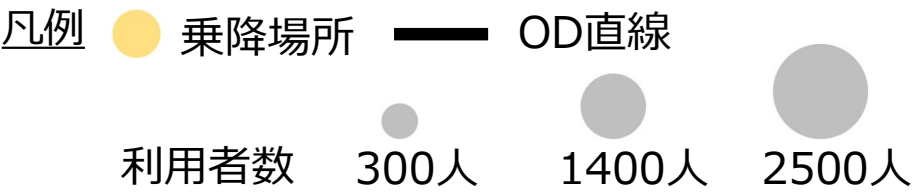
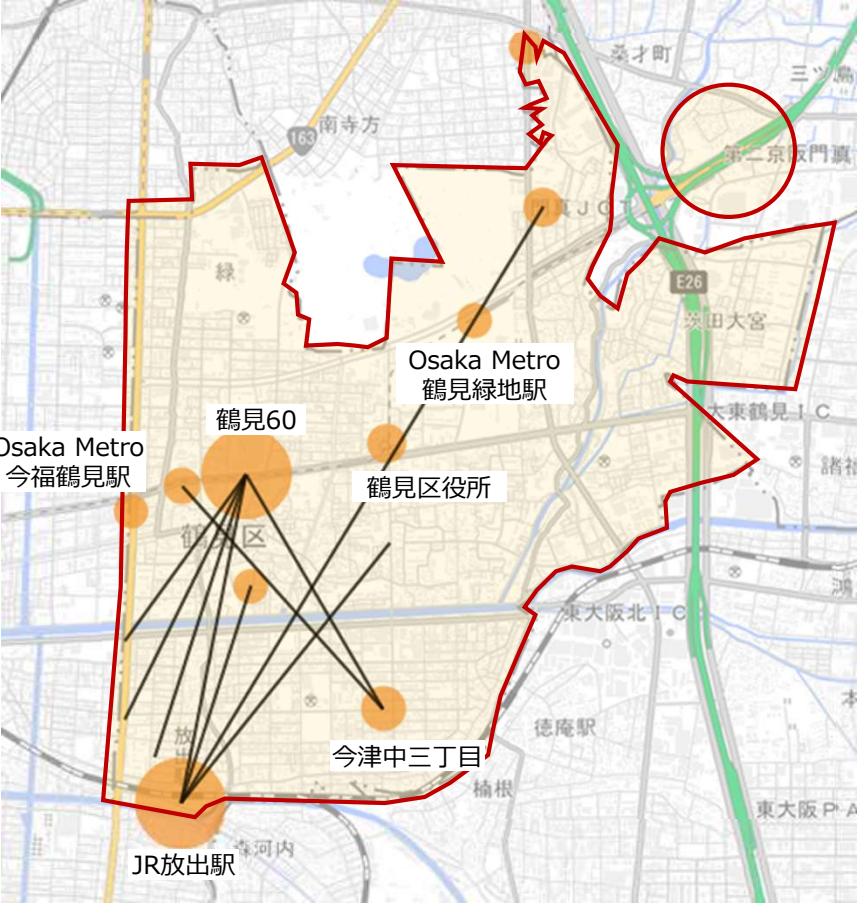


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・南北方向への移動が多い。
- ・エリア南西にあるJR放出駅を起点とした移動が多い。
- ・大型商業施設最寄りの鶴見バス停を起点とした移動も多い。
- ・エリアの南西での移動が特に多く、東側での移動が少ない傾向にある。

乗車人数上位OD・乗降場所

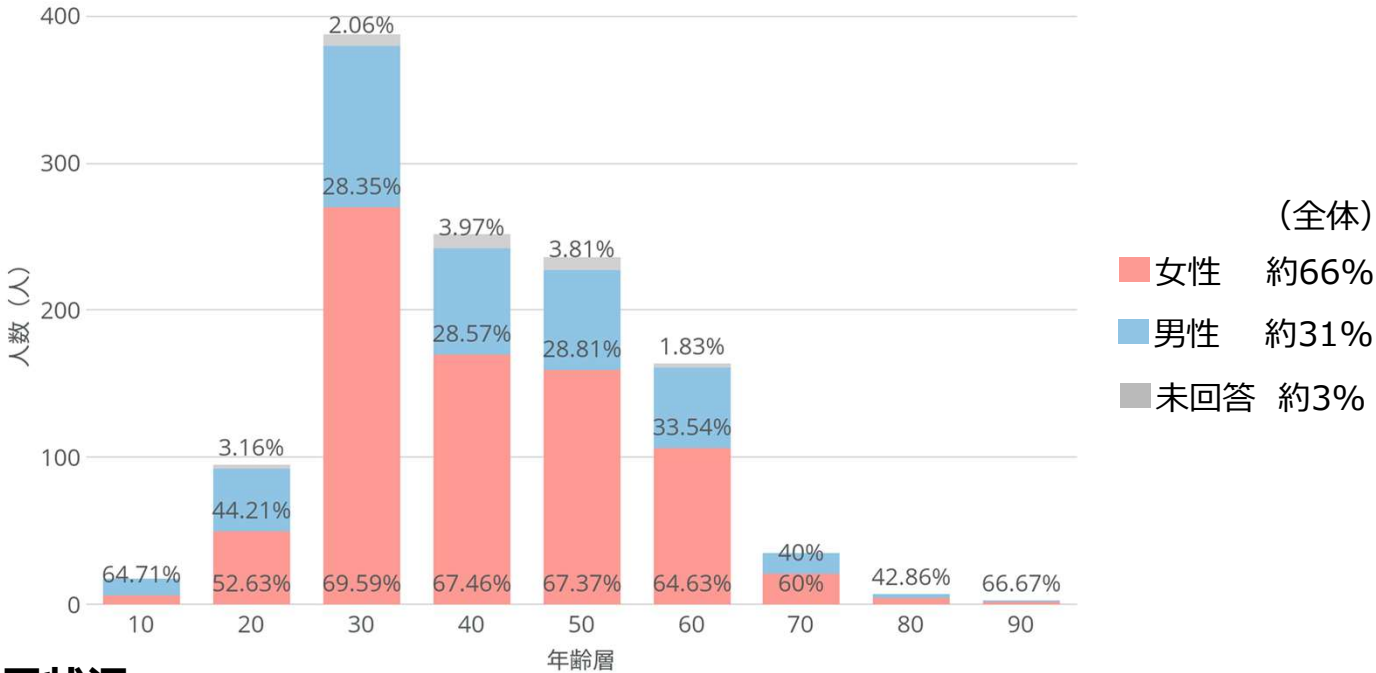


乗車人数上位10乗降場所

1	JR放出駅南口(5043-60)
2	鶴見 6 0 (0153-60)
3	今津中三丁目 6 0 (0948-60)
4	鶴見区役所前 9 0 (0155-90)
5	コープおおさか病院(5046-70)
6	焼野福祉会館(5005-80)
7	地下鉄今福鶴見 9 1 (0388-91)
8	鶴見一丁目東(5023-90)
9	Osaka Metro鶴見緑地駅(5001-70)
10	焼野三丁目北(5044-80)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

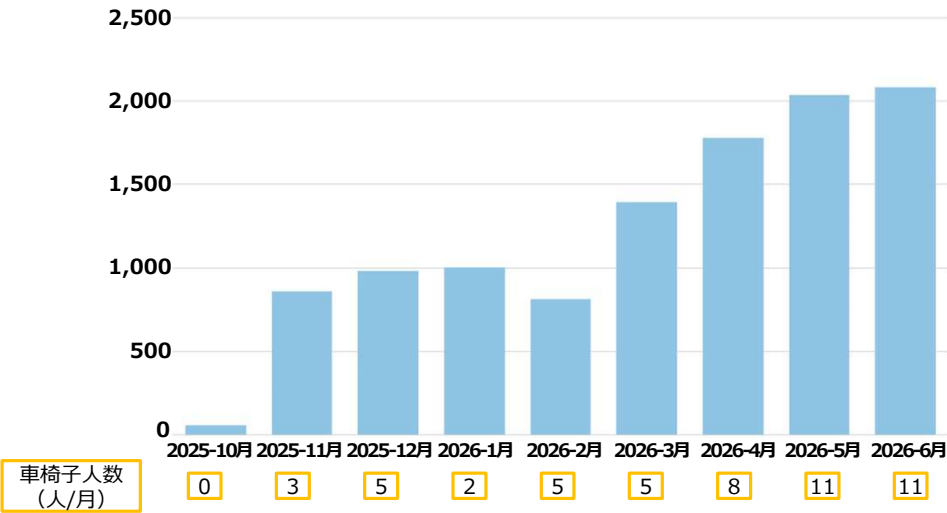
・利用者のうち女性が65%以上を占め、年代としては30代に特に多く利用されている。



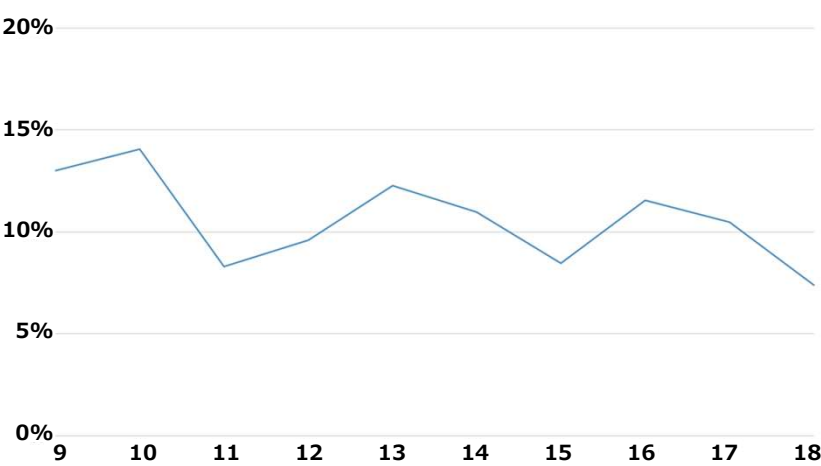
3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率および乗合率は増加傾向にある。
- ・10時台の利用が最も多く、次いで9時台、13時台、16時台と平均的に利用されている。
- ・乗車人数の増加に伴い、予約成立率は低下している。

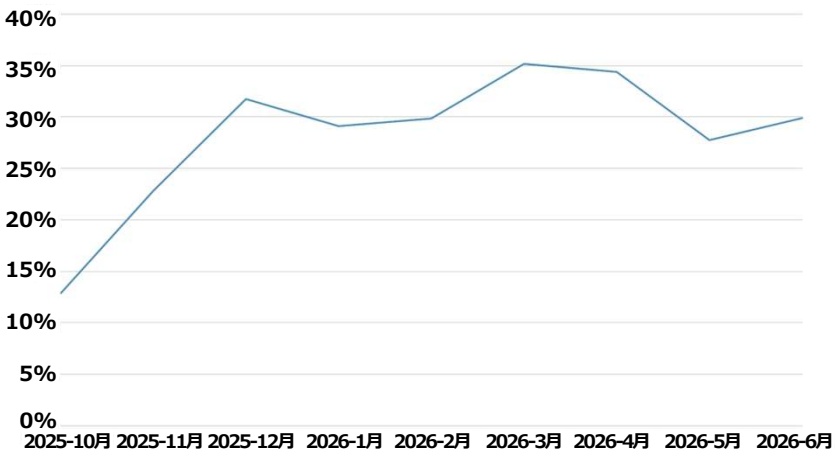
乗車人数推移



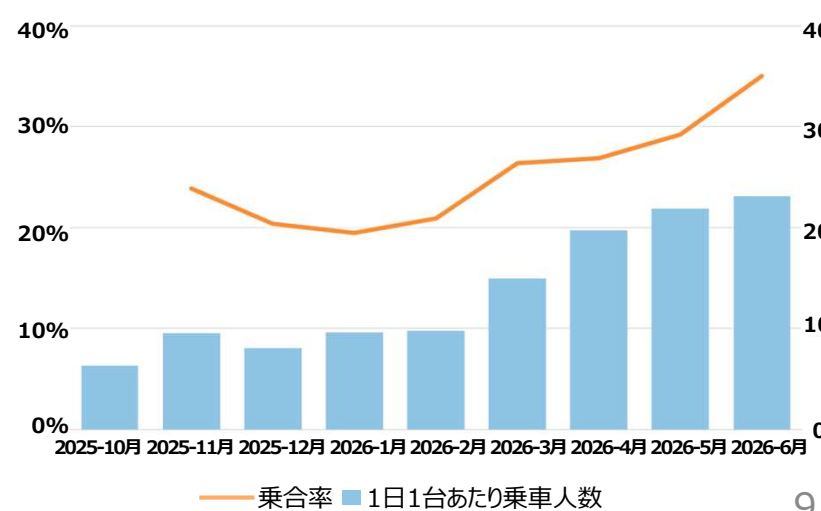
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

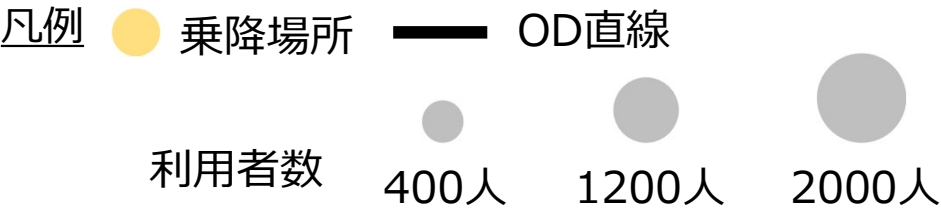
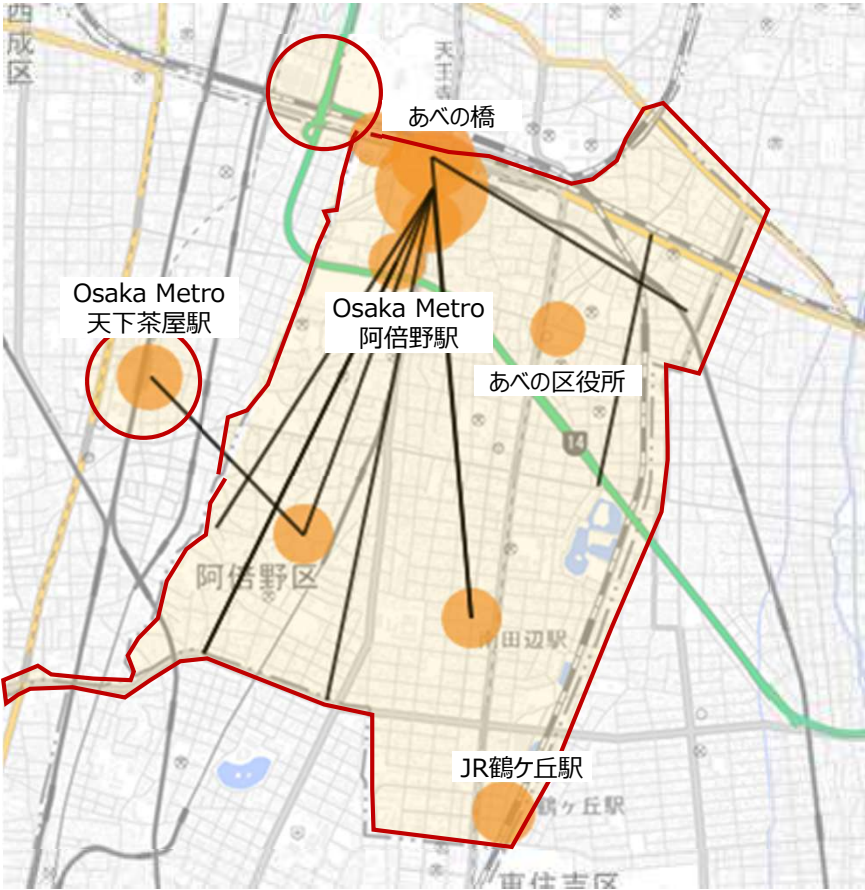


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・南北方向への移動が多い。
- ・あべの橋周辺を起点とした利用が多い。
- ・区役所は特定の経路のみで多く利用されているわけではなく、区内一円から利用されている。
- ・交通結節点である天下茶屋駅の利用も多い。

乗車人数上位OD・乗降場所

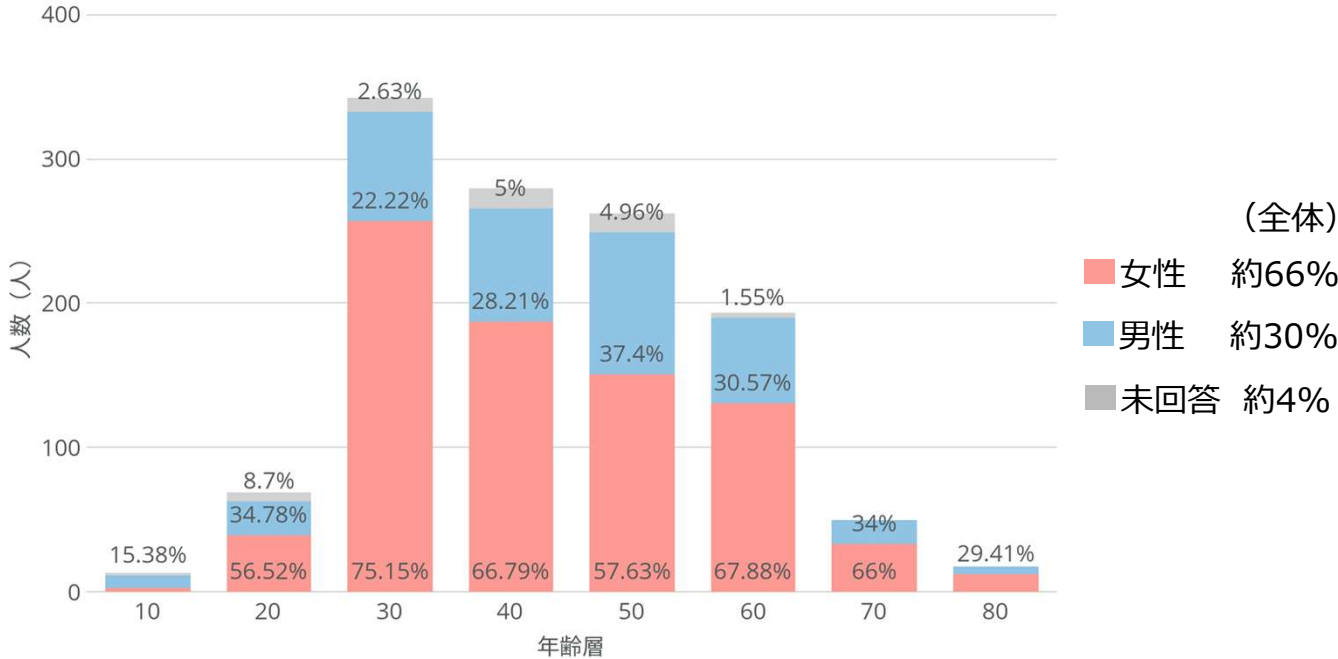


乗車人数上位10乗降場所

1	あべの橋 4 1 (0322-41)
2	あべの橋西 7 0 (1752-70)
3	Osaka Metro天下茶屋駅(5641-80)
4	JR鶴ヶ丘駅(5608-80)
5	Osaka Metro阿倍野駅(5601-80)
6	相生通一丁目中(5628-60)
7	阪南町四丁目中(5629-80)
8	阿倍野スポーツセンター(5609-90)
9	大阪公立大学附属病院 7 0 (0342-70)
10	あべの区役所前 7 0 (0496-70)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

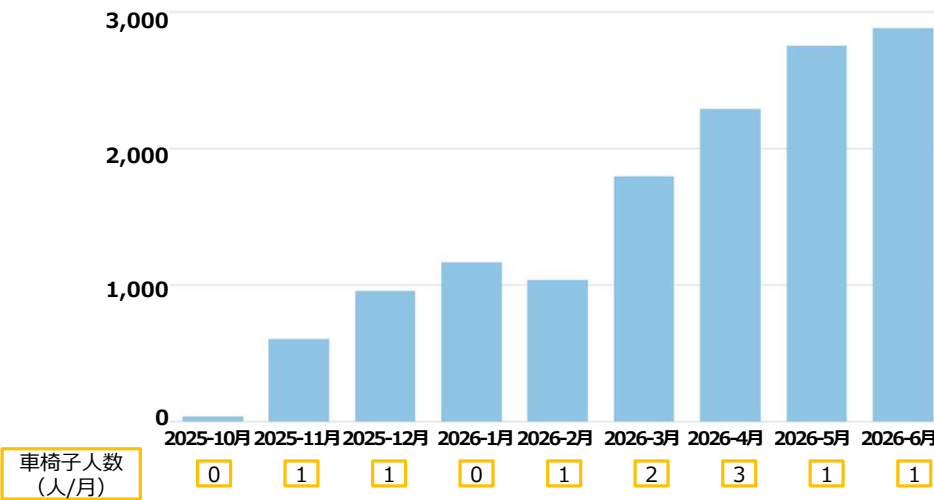
・利用者のうち女性が65%以上を占め、年代としては30代に特に多く利用されている。



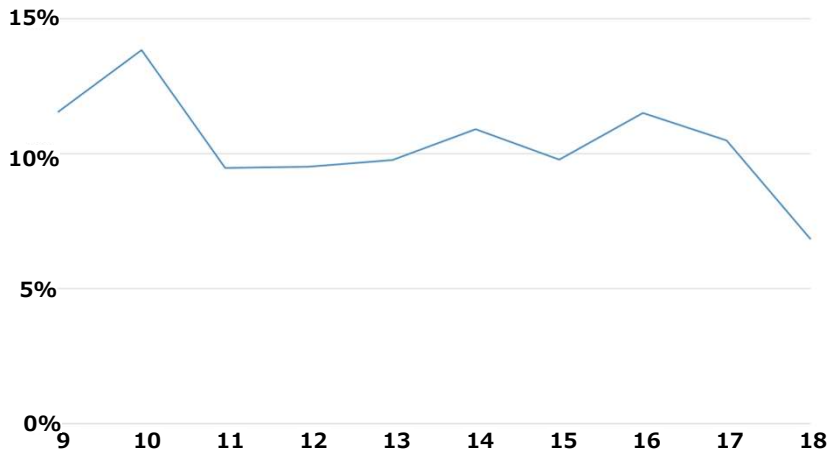
3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率および乗合率は増加傾向にある。
- ・10時台の利用が多く、次いで9時台、14時台、16時台が多く幅広い時間帯で利用されている。
- ・予約成立率は、40%前後で横ばいとなっている。

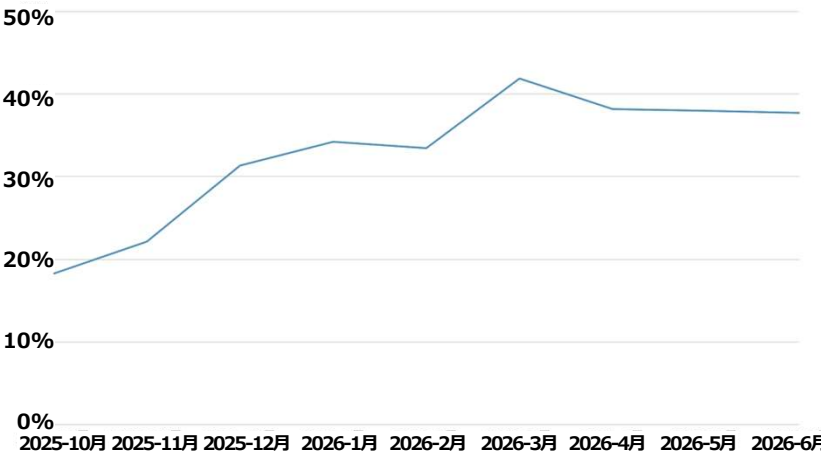
乗車人数推移



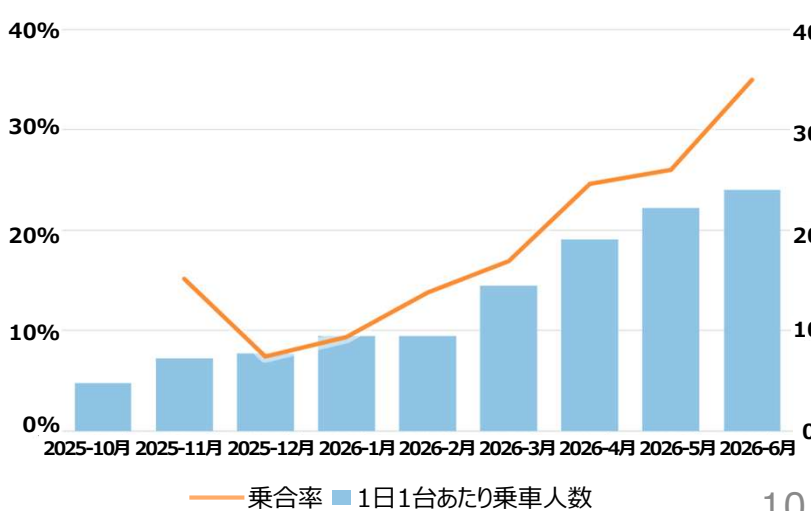
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

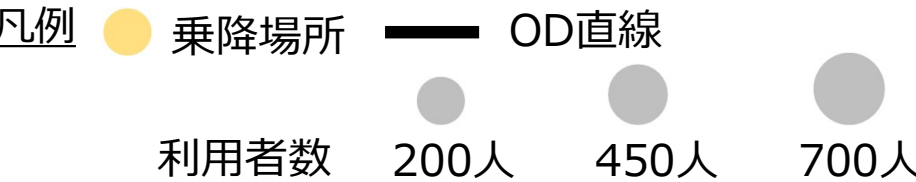
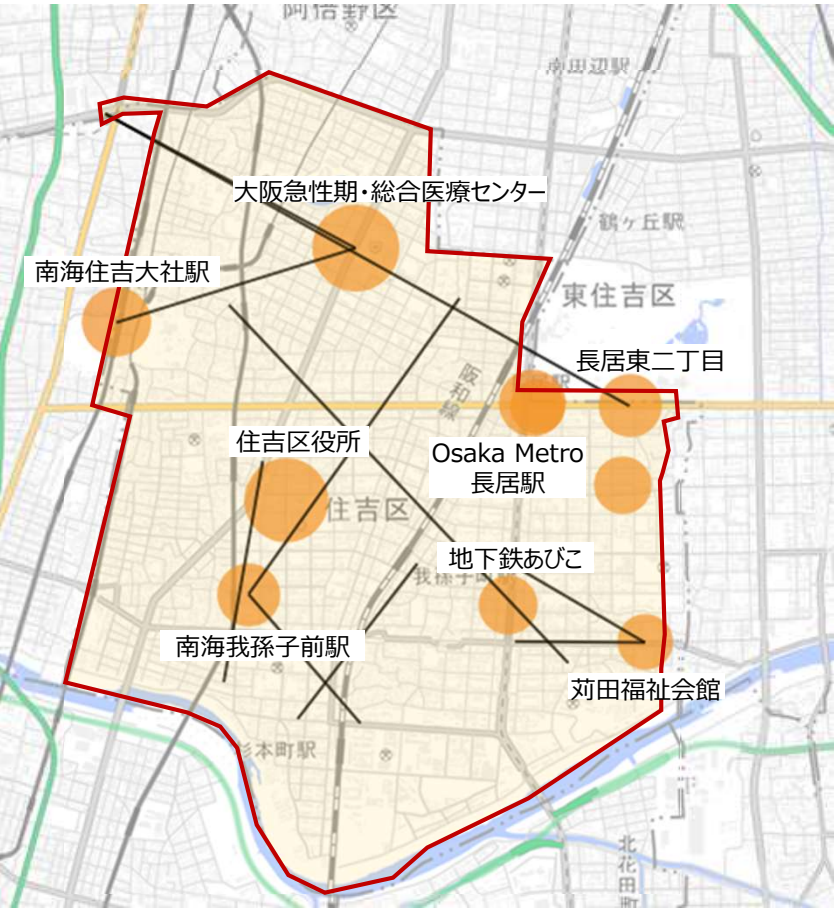


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・区役所や南海住吉大社駅では特定の経路のみで多く利用されているわけではなく、区内一円から利用されている。
- ・あびこ駅へ向かう利用が多い。
- ・他エリアとの共通乗降場所である長居駅周辺の利用も多くみられる。

乗車人数上位OD・乗降場所

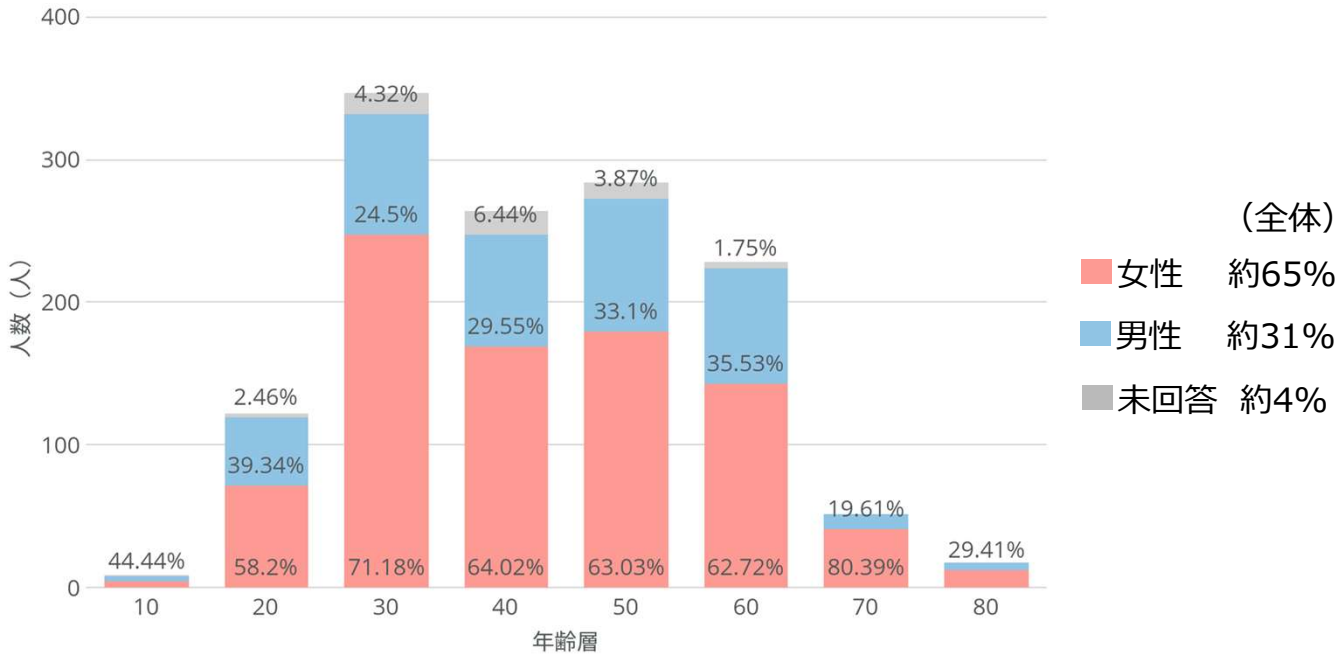


乗車人数上位10乗降場所

1	大阪急性期・総合医療センター(6042-80)
2	住吉区役所区民センター 8 0 (0996-80)
3	南海住吉大社駅(6005-80)
4	地下鉄長居 1 1 (0507-11)
5	南海我孫子前駅(6003-60)
6	長居東二丁目 7 0 (0510-70)
7	地下鉄あびこ 4 0 (ロイヤルホストあびこ駅前店) (0533-40)
8	長居東二丁目南(6029-70)
9	苅田福祉会館(6035-60)
10	地下鉄長居 2 0 (0507-20)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

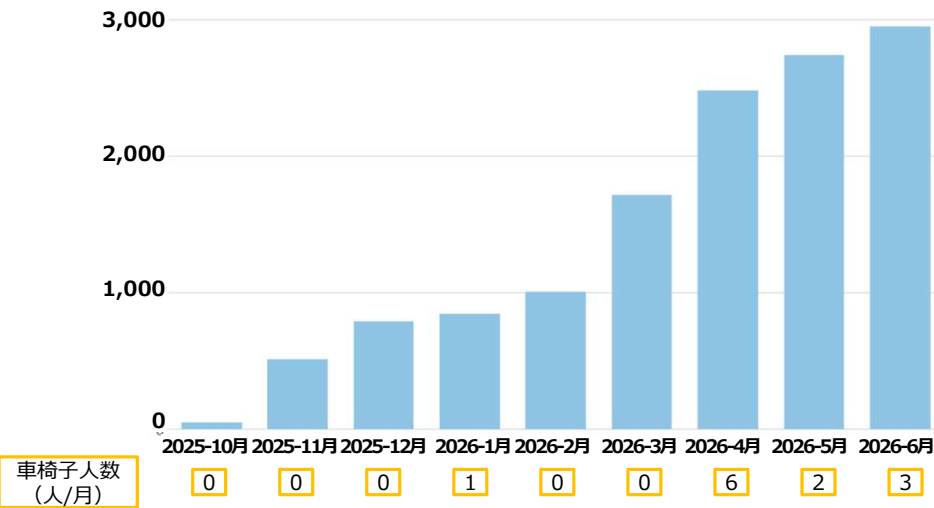
・利用者のうち女性が60%以上を占め、年代としては30～60代の広い世代から利用されている。



3. 利用状況

- ・乗車人数、運行効率、乗合率および予約成立率はすべて増加傾向にある。
- ・9時台の利用が多く、昼間の利用者数は横ばいで、夕方は少ない。
- ・乗車人数等は増加傾向にあるため、今後は利用状況の特性がさらに現れると想定される。

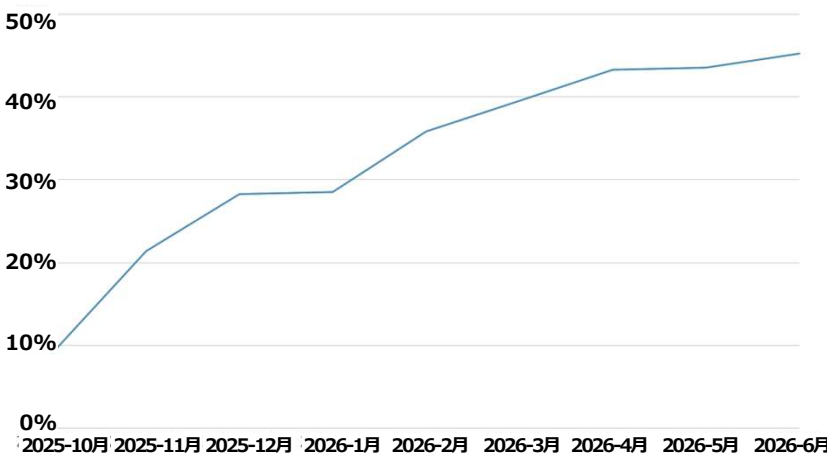
乗車人数推移



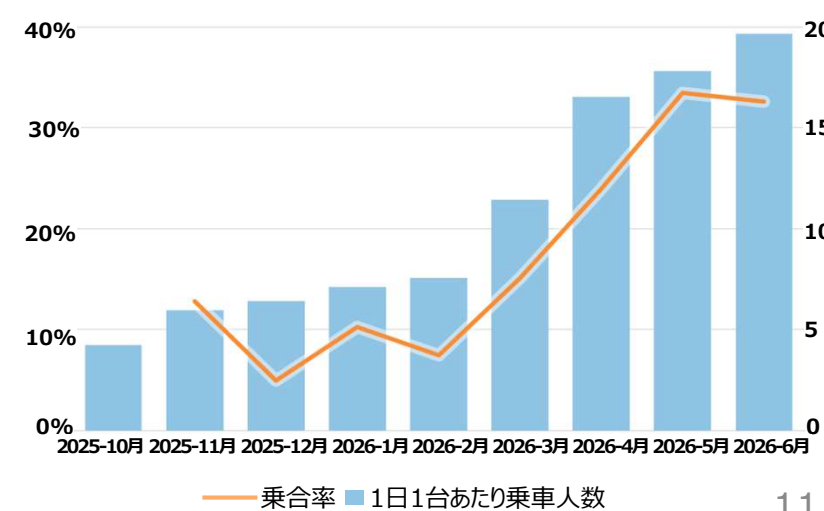
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率

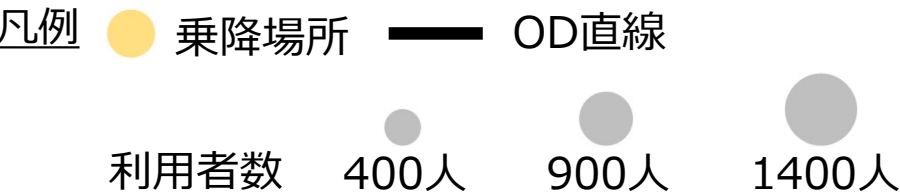


1. 運行エリアの特徴

移動状況

- ・南北方向への移動が比較的多い。
- ・エリア中心部での移動が多い傾向にある。
- ・交通結節点である長居駅周辺の利用も多い

乗車人数上位OD・乗降場所

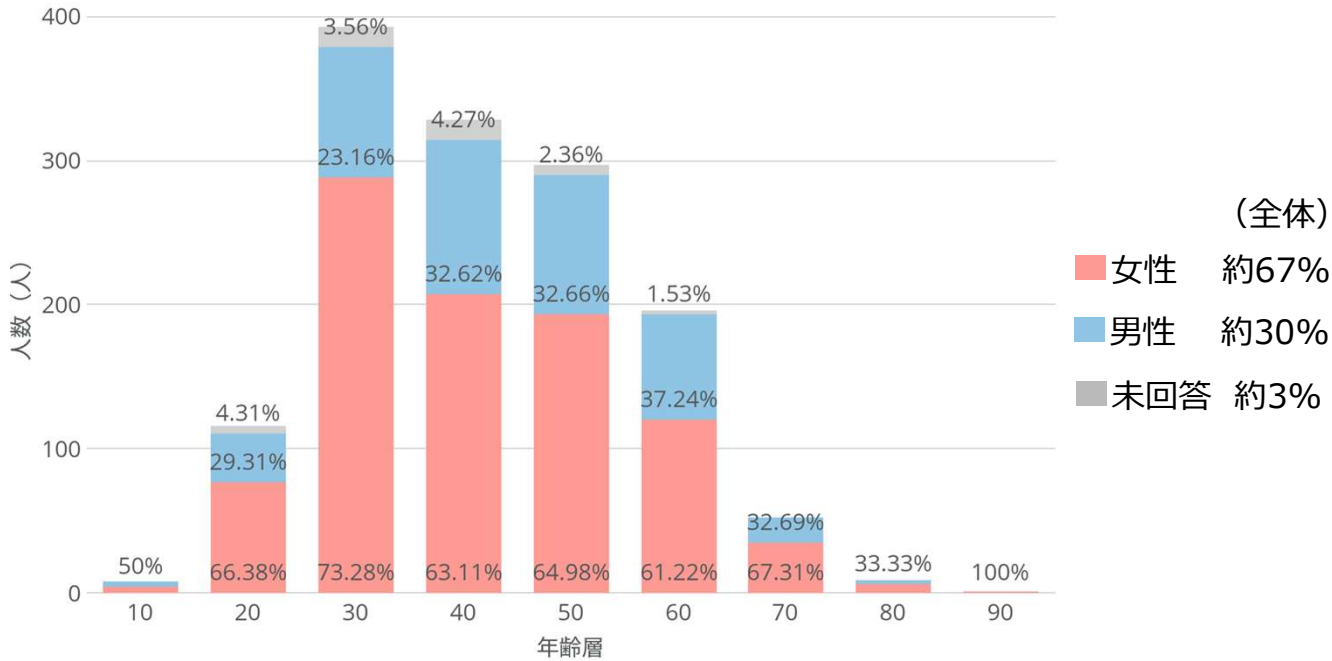


乗車人数上位10乗降場所

1	近鉄針中野駅(5831-60)
2	東住吉区役所前 6 0 (0522-60)
3	地下鉄長居 1 1 (0507-11)
4	地下鉄長居 2 0 (0507-20)
5	喜連西住道矢田 6 0 (1664-60)
6	地下鉄駒川中野 6 0 (1749-60)
7	瓜破西二丁目西(2005-80)
8	駒川 7 0 (0544-70)
9	JR南田辺駅(5607-80)
10	長居東二丁目 7 0 (0510-70)

2. 利用者の属性（アプリ利用）

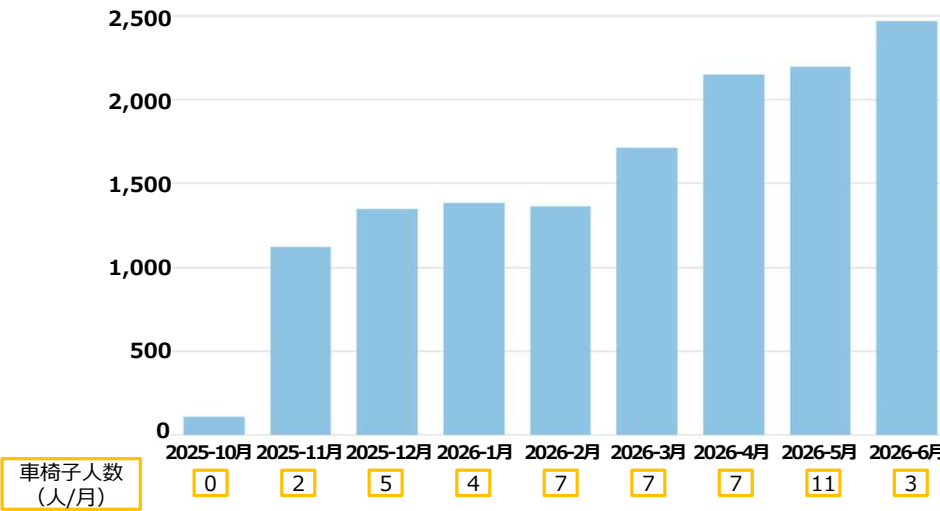
・利用者のうち女性が65%以上を占め、年代としては30代に特に多く利用されている。



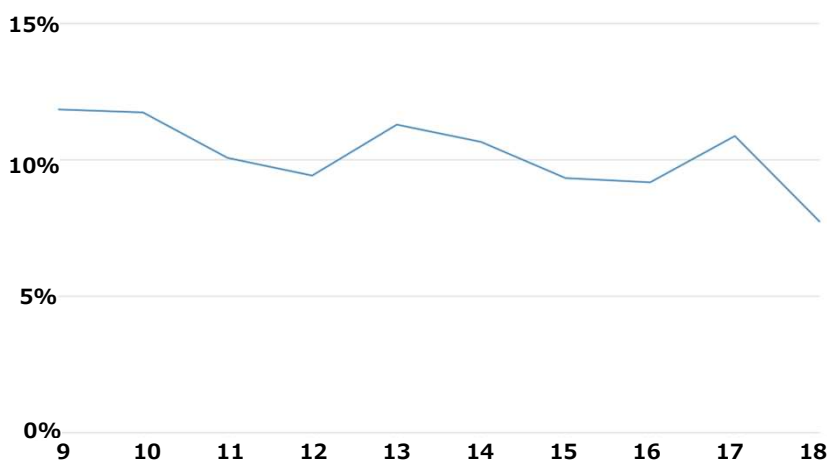
3. 利用状況

- ・乗車人数および運行効率は増加傾向にある。乗合率は20%～30%で推移している。
- ・9時台、10時台の利用が多く、次いで13時台、17時台が多く幅広い時間帯で利用されている。
- ・予約成立率は、50%前後で横ばいとなっている。

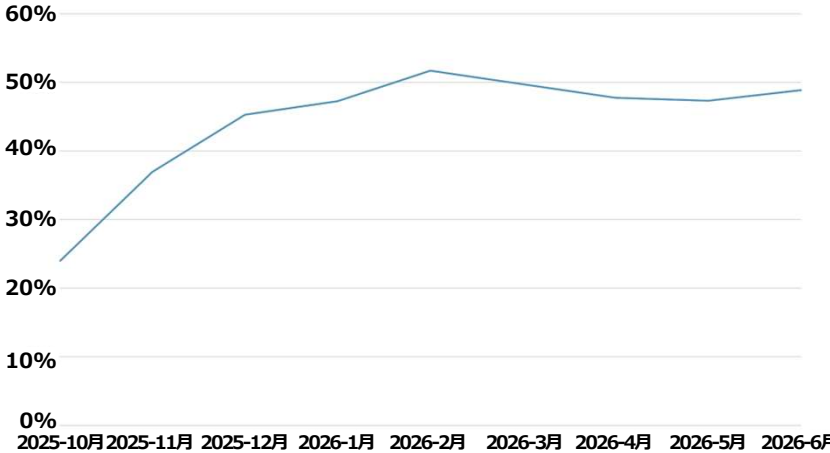
乗車人数推移



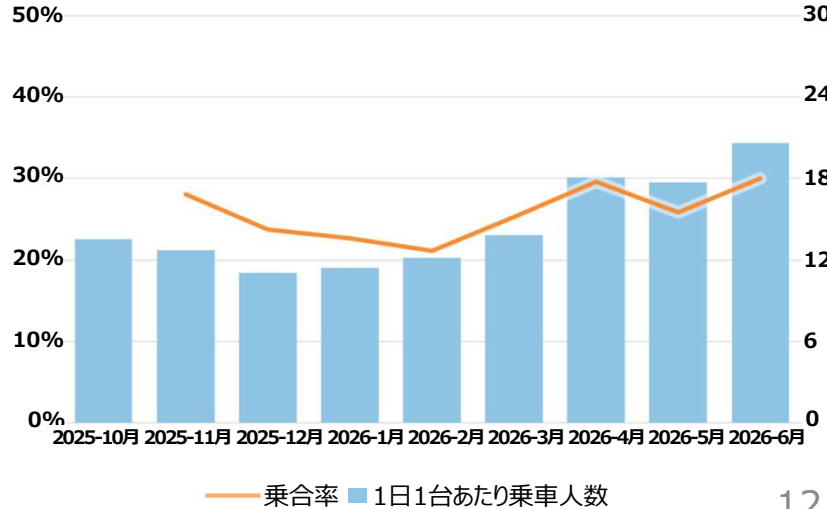
時間帯別利用者数（1日平均）



予約成立率



運行効率（1日1台あたりの乗車人数）と乗合率



1. 運行効率について

○1日1台あたりの乗車人数（運行効率）

- 2026年6月（運行開始8ヶ月目）において、過去に期間限定で運行していたエリア（以下「期間限定運行エリア」※とする）は平均24.22人/台・日

期間限定運行エリア以外の6エリアは平均21.58人/台・日

→期間限定運行エリアにおいては認知度が比較的高く、運行開始当初から利用が多い

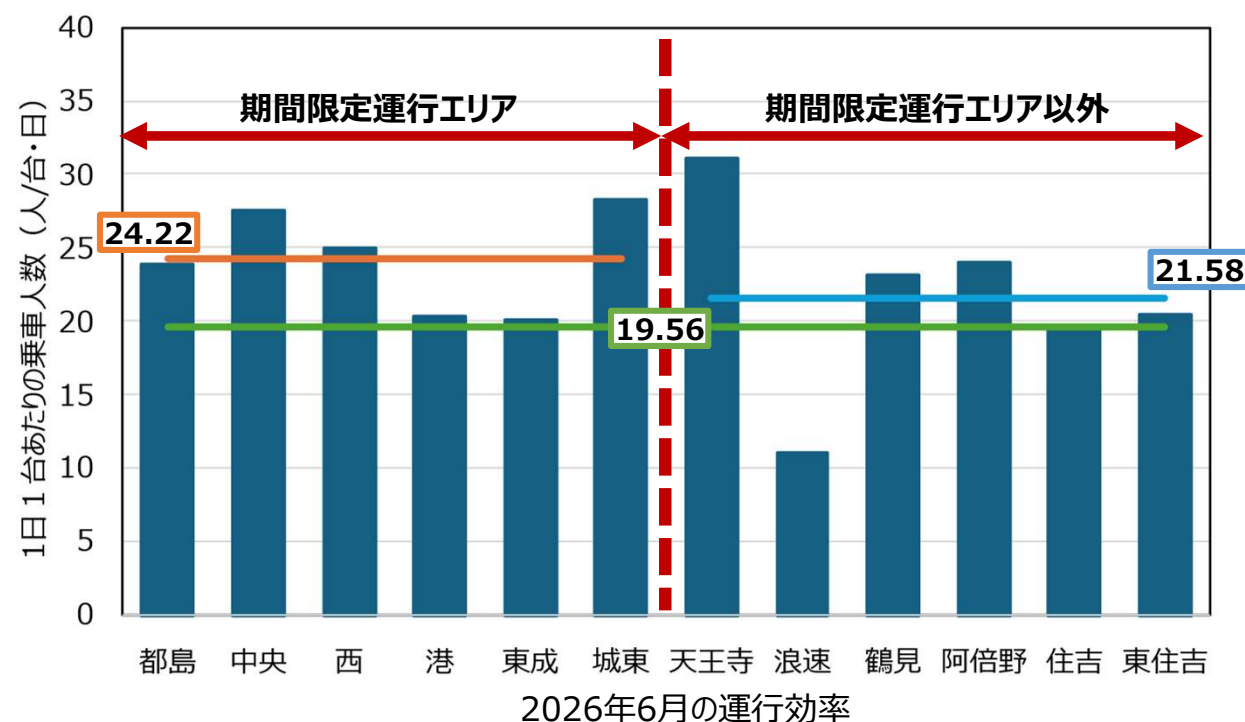
- 2021年11月（運行開始8ヶ月目）の生野、平野ABエリア、
2022年11月（運行開始8ヶ月目）のキタ、福島エリアの平均は19.56人/台・日
※運行時間9時～19時に限定

→すでに運行開始している5エリア（以下、「継続運行5エリア」とする）と比較すると、
運行開始8ヶ月目の運行効率は高い

※期間限定運行エリア

・森之宮（都島・東成・城東・中央）エリア[運行期間：2024/11/29～2025/10/27]

・西エリアおよび港エリア[運行期間：2025/1/27～2025/10/27]

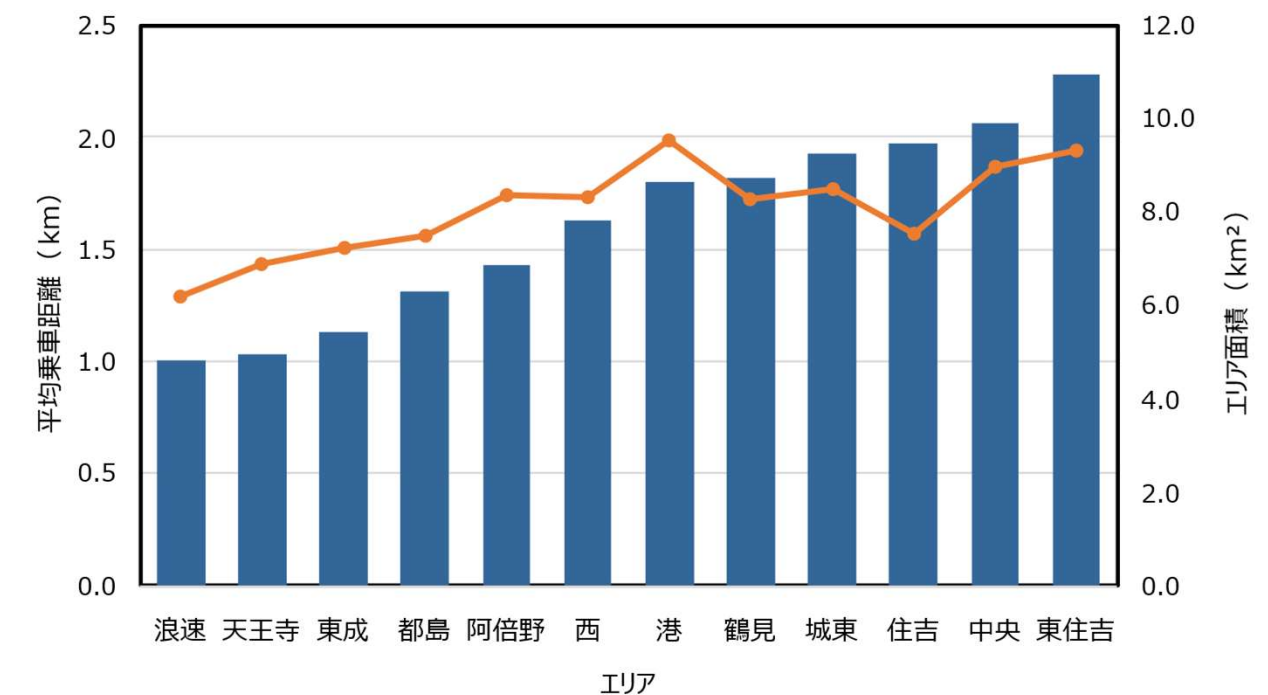


- 1日1台あたりの乗車人数（運行効率）
- 2026年6月（運行開始8ヶ月目）の期間限定運行エリアの平均
- 2026年6月（運行開始8ヶ月目）の期間限定運行エリア以外の平均
- 2021年11月（運行開始8ヶ月目）の生野、平野ABエリア、
2022年11月（運行開始8ヶ月目）のキタ、福島エリアの平均

2. 乗車距離について

○乗車距離とエリア面積の関係

- エリア面積が大きくなると1件あたりの平均乗車距離が長くなる傾向にある。

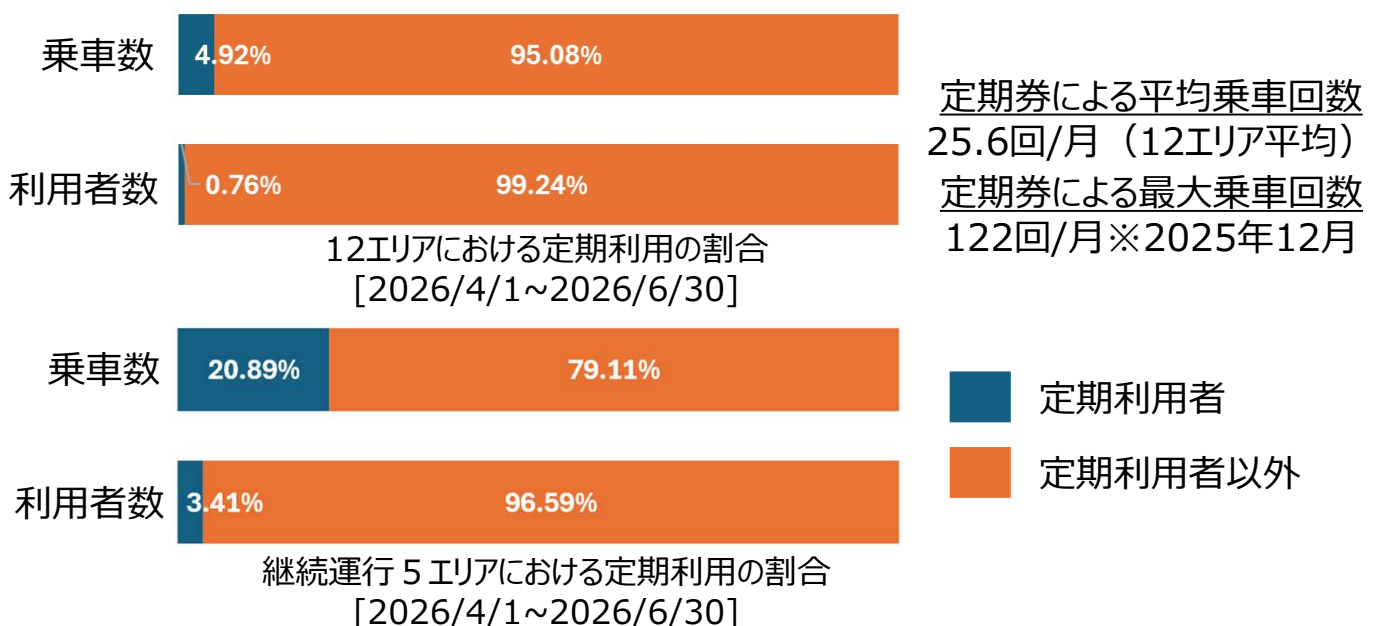


平均乗車距離とエリア面積の関係[2025/10/28～2026/6/30]

— 平均乗車距離 (km/回) ■ エリア面積 (km²)

3. 定期利用について

- 12エリアでは、現時点で定期券による利用は限定的であるが、
継続運行5エリアでは、定期券利用者による利用が乗車数の
5分の1程度を占めている。



乗車数：総乗車件数に対する定期利用者の乗車件数と定期利用者以外の乗車件数の割合
利用者数：ユーザーIDの総数に対する定期利用者ユーザーID数と定期利用者以外のユーザーID数の割合

4. 関連サービス

- 有料乗降場所は133箇所（全乗降場所のうち約12%）

エリア	有料乗降場所割合
都島	15.1%
中央	20.5%
西	14.3%
港	13.3%
天王寺	12.5%
浪速	8.6%
東成	11.8%
城東	5.0%
鶴見	8.9%
阿倍野	5.7%
住吉	9.9%
東住吉	12.1%
全体	11.8%



（参考）ラッピング広告車両（他エリアで運行中）

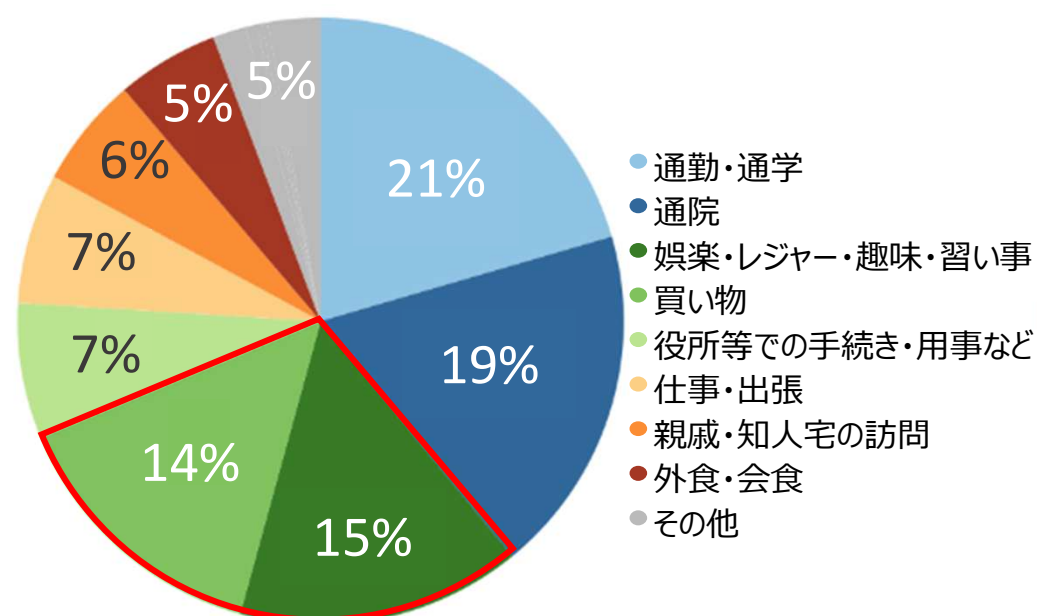
5. 今後の取り組み

- 運行効率について
 - 現在、需要が増加傾向にあるが、1日1台あたりの乗車人員増加に効果のある複数人乗車の促進も含めた利用促進等の施策を実施するなど運行効率を高める取り組みを進める。
- 乗車距離について
 - 12エリアでは、エリア面積が比較的狭いことから、乗車距離に大きな差はみられないが、エリア面積が大きくなると1件あたりの平均乗車距離が長くなる傾向にあり、今後対策を検討していく。
- 定期利用の状況について
 - オンデマンドバスは予約制の運行サービスであるため、定期券による著しい高頻度利用により、定期券利用以外のお客さまへの影響が懸念される。
 - 12エリアにおいては、現時点で定期券による高頻度利用は少ないものの、高頻度利用者の割合が高いエリアもあるため、今後、定期券の運用のあり方について検討を進めていく。
- 関連サービスについて
 - 有料乗降場所販売を拡大し、乗降場所を充実しつつ、収益確保につなげる。
 - 車両ラッピング広告や法人向けサービスについても、導入・拡大を進め、地域・企業への貢献と収益確保を両立する。

利用者（乗車後）アンケート結果（12エリア対象）

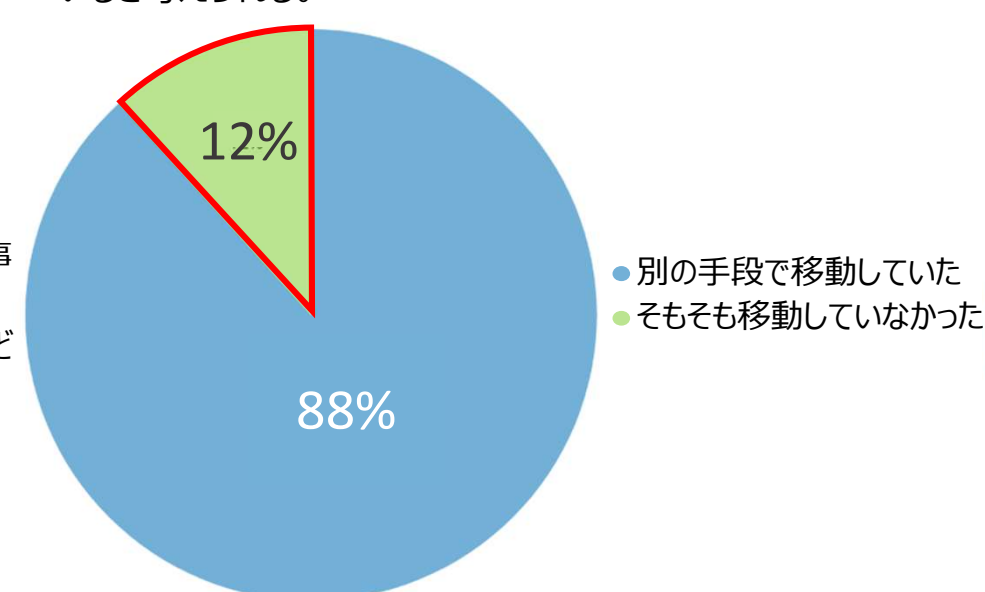
① 本日オンデマンドバスを利用された目的を教えてください。

「娯楽・レジャー」および「買い物」において、継続運行5エリアが約18%なのに対して、12エリアは約29%と高く、運行時間の違いによって利用目的が異なっている。



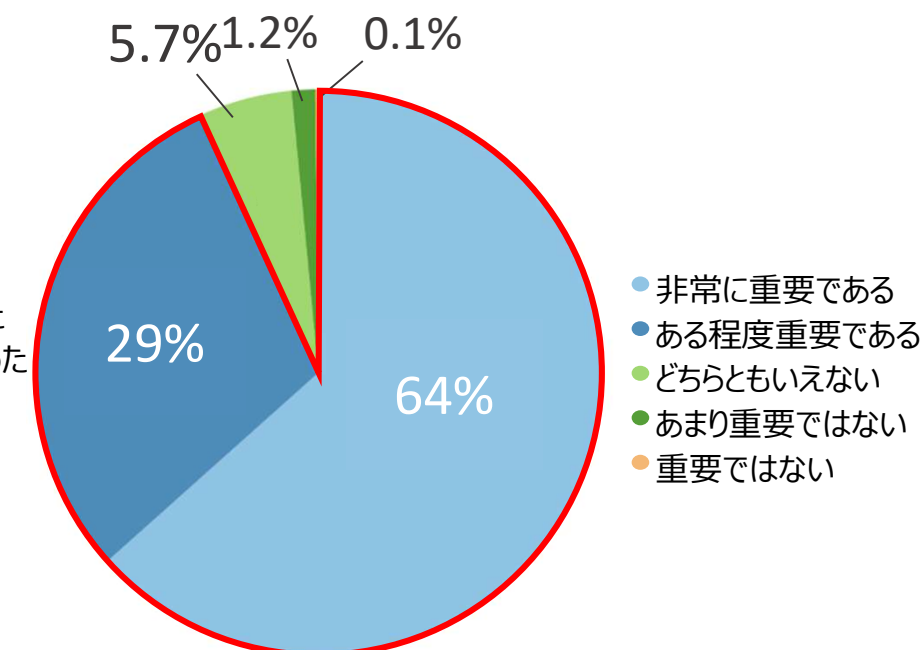
② オンデマンドバスがなければ、本日のご利用区間の移動はどのような交通手段を利用していましたか。

オンデマンドバスがなかった場合、約1割が「そもそも移動していなかった」と回答しており、新たな移動需要の創出につながっていると考えられる。



③ オンデマンドバスは日常の移動において、重要な役割を果たしていますか。

回答者の約93%が、オンデマンドバスが日常の移動において重要と回答している。



総数=678件
2026年6月16日~2026年7月10日の期間で集計