

<地域⑨>

周辺地域の鉄道駅が充実しており、多くの駅に利用が分散している。移動の目的地としては、北区や堺市堺区等、南北方向への長距離トリップが多くみられる。

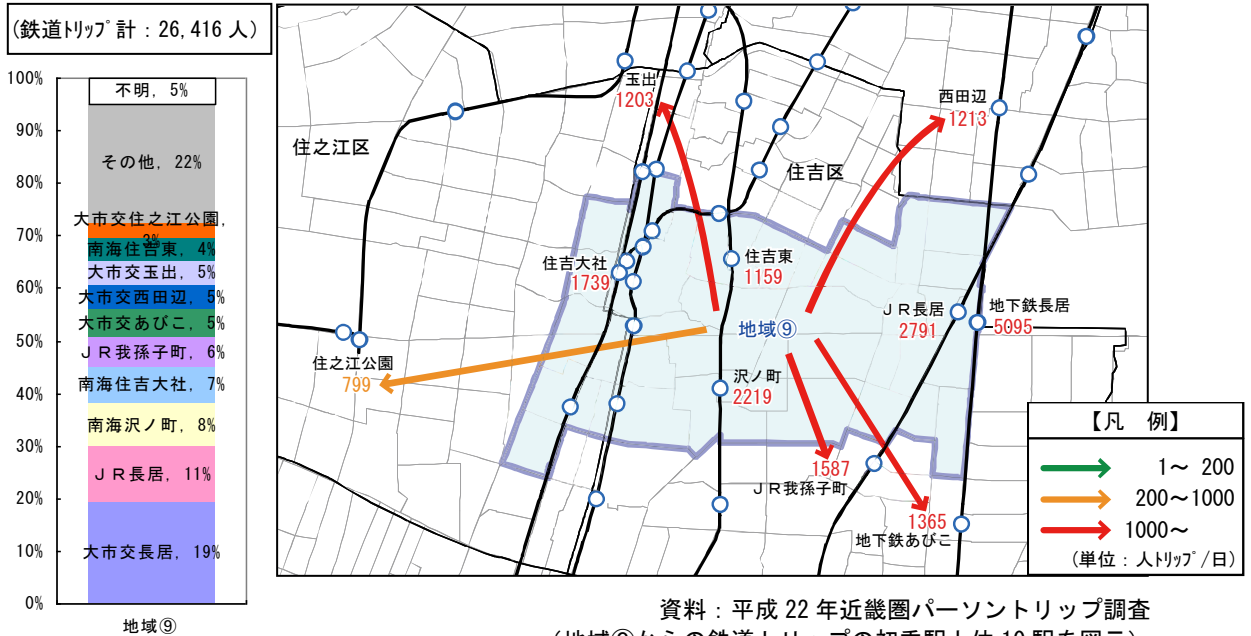


図 3-19 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑨>

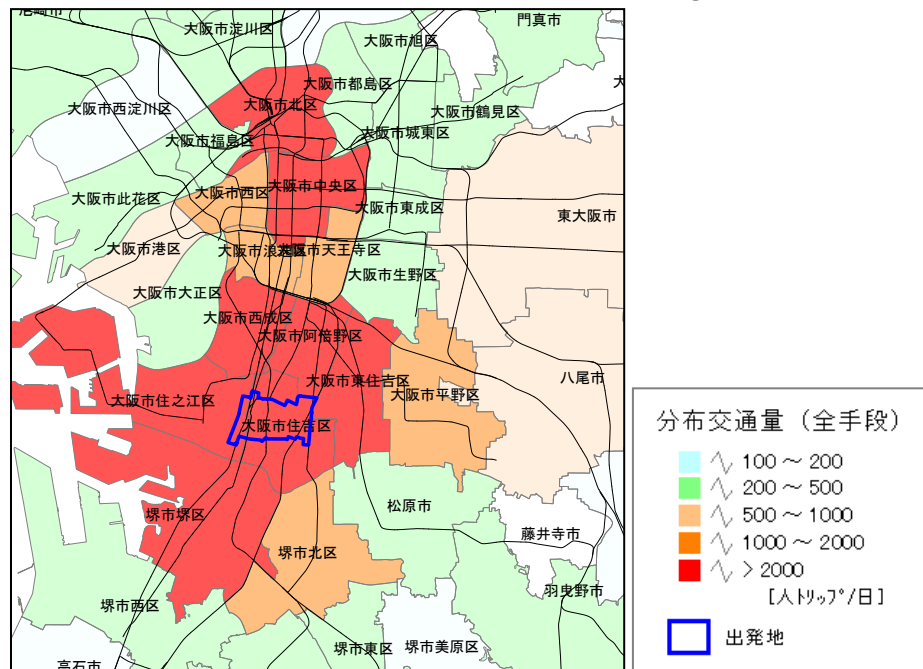


図 3-20 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑨>

<地域⑩>

地下鉄長居駅の利用が多く、約4割を占めている。周辺地区への移動が多く、長トリップはあまりみられない。

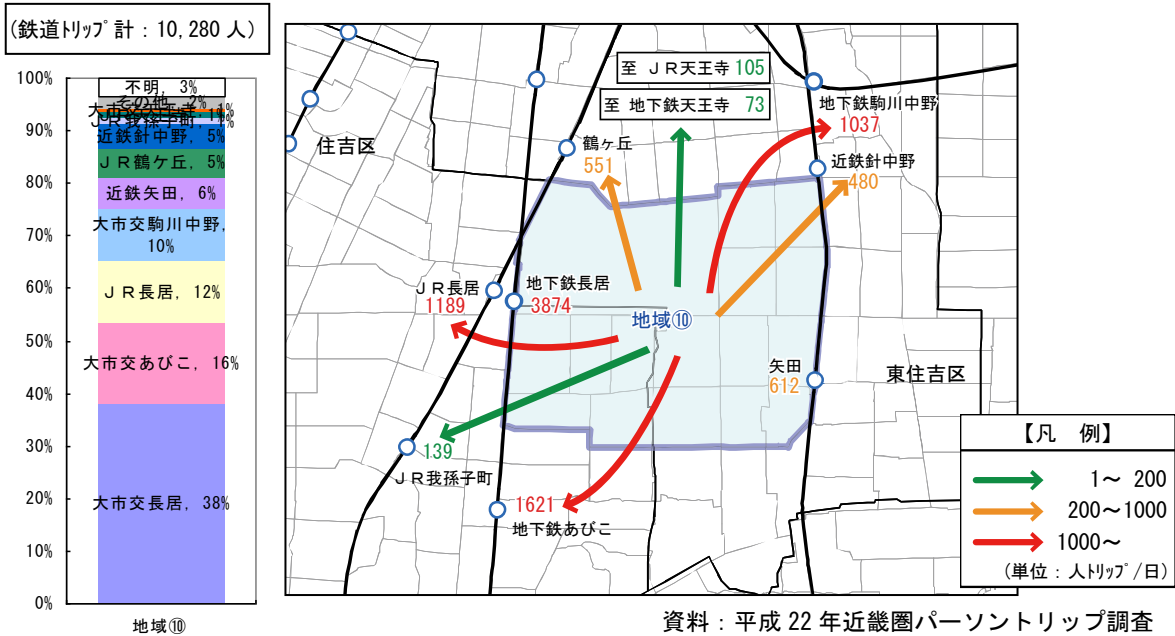


図 3-21 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑩>

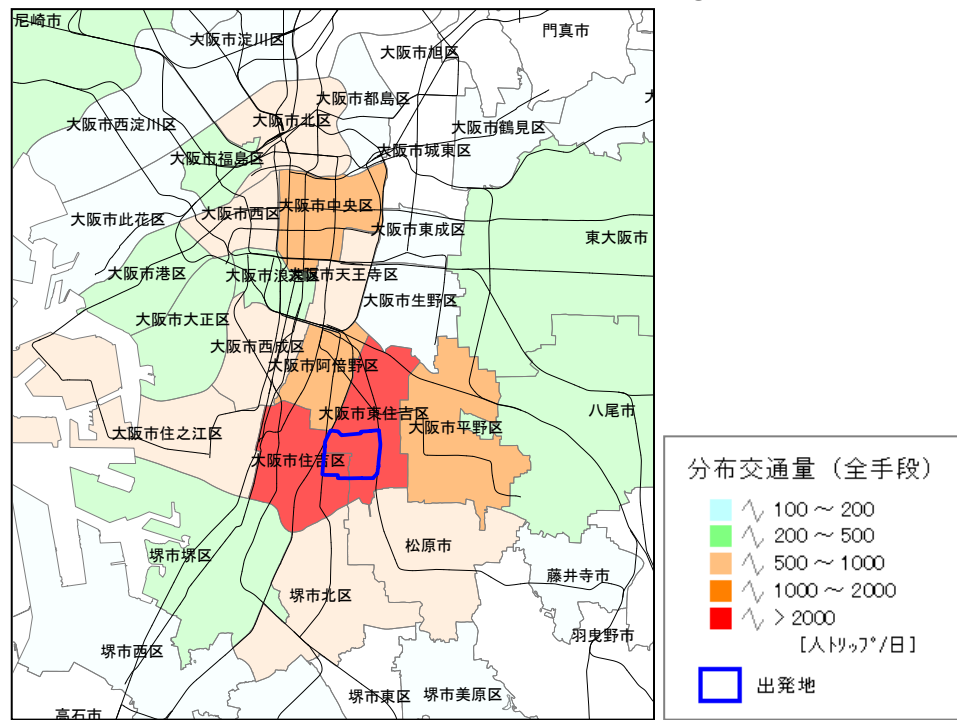


図 3-22 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑩>

<地域⑪>

喜連瓜破駅の利用が最も多く、次いで駒川中野駅の利用が多い。周辺地区の他、市内中心部へ向かうトリップが多くみられる。

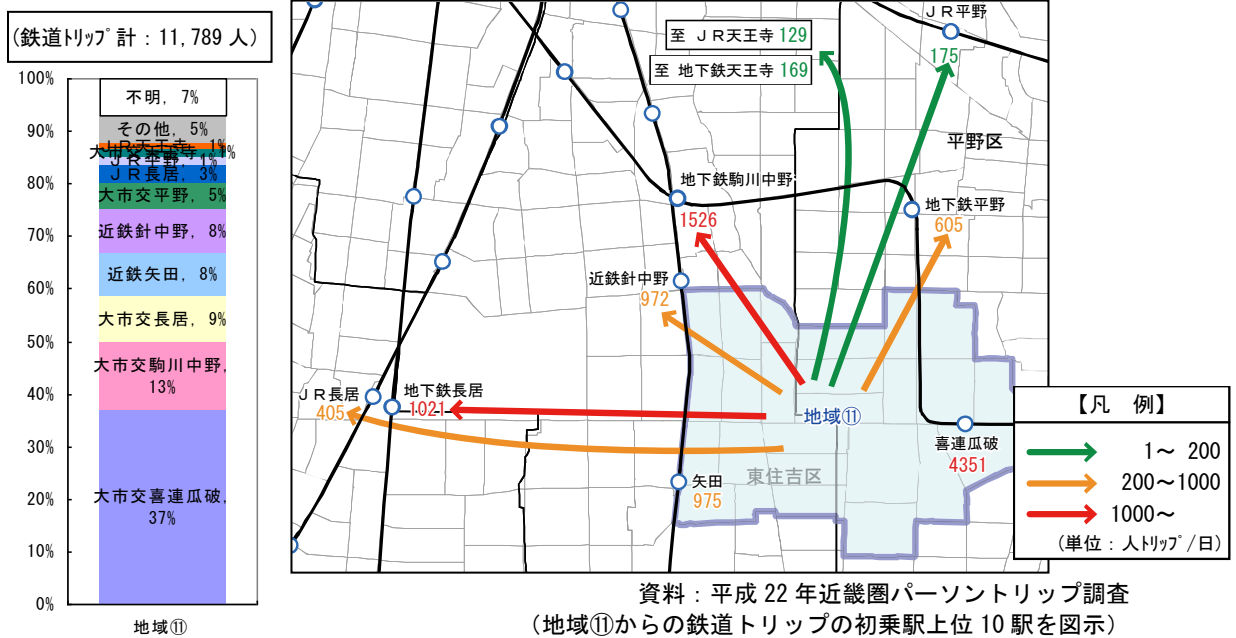


図 3-23 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑪>

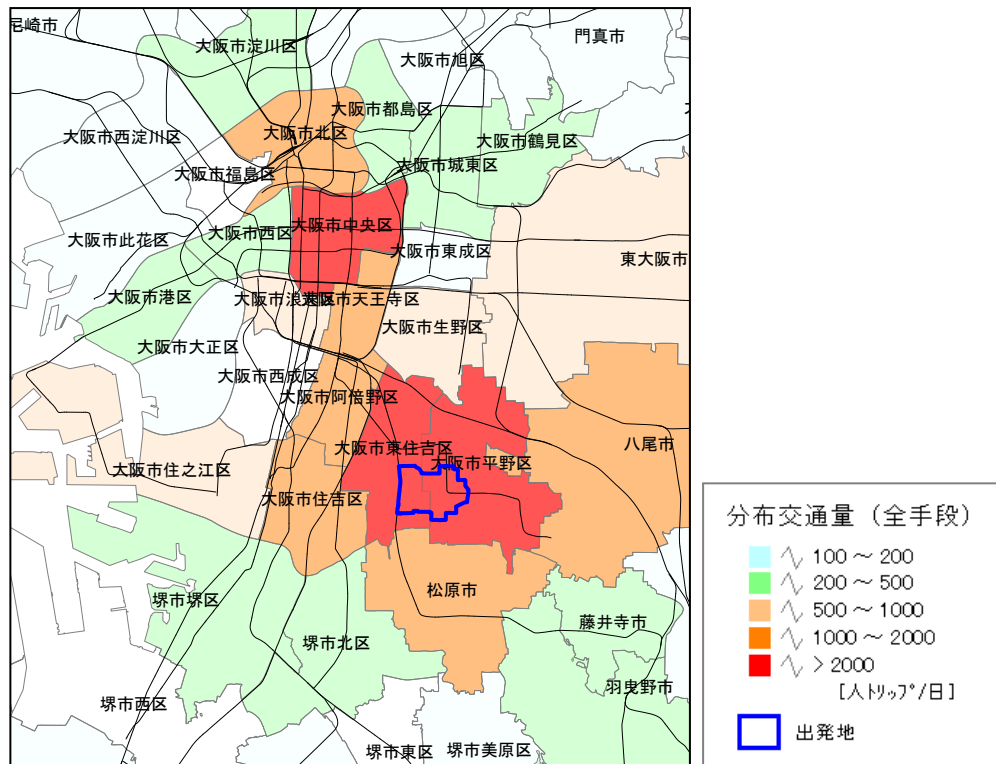


図 3-24 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑪>

③ 延伸区間のバス系統

(現状)

延伸区間のバス路線は、平成 22 年時点で往復 478 本/日運行しており、延伸区間の輸送人員（延伸区間へ流入もしくは延伸区間で乗車）は、約 8,100 人/日となっている。

運行系統	運行本数			合計	478
	住之江公園(方面) ⇒喜連瓜破(方面)	喜連瓜破(方面) ⇒住之江公園(方面)			
24	25	26			
15	24	24			
15-1	12	10	※1		
48	26	27			
63	27	28			
65	24	24			
66	19		※1		
4	33	32			
4A	38	39			
5	14	26			
小計	242	236		合計	478

※1: 朝夕時間帯のみ運行・運行回数が少ない系統

注) 敷津長吉線を一部でも併行運行するバス系統を抽出した

	住之江公園(方面) ⇒喜連瓜破(方面)	喜連瓜破(方面) ⇒住之江公園(方面)	輸送人員
流入	774	1,502	8,106
乗車	3,331	2,499	

図 3-25 敷津長吉線の並行区間のバス系統

(推移)

延伸区間の輸送人員は、平成 4 年から平成 10 年においては同程度であったが、平成 22 年にかけては大きく減少している。

表 3-7 敷津長吉線の並行区間のバス利用者数の推移

		住之江公園(方面) ⇒喜連瓜破(方面)	喜連瓜破(方面) ⇒住之江公園(方面)	輸送人員	運行本数
平成4年	流入	537	1,952	10697(100)	704(100)
	乗車	4,766	3,442		
平成10年	流入	886	2,036	10275(96)	689(98)
	乗車	4,235	3,118		
平成22年	流入	774	1,502	8106(76)	478(68)
	乗車	3,331	2,499		

資料: 交通調査結果による

注) 敷津長吉線を一部でも併行運行するバス系統を抽出し、敷津長吉線の区間のバス利用者数を抽出した。

()は平成4年を100とした場合の値



図 3-26 敷津長吉区間のバス路線図(平成 22 年時点)

(5) 沿線の特徴と今後の課題

沿線地域は東西方向の交通が少ないものの、全ての鉄道路線が南北方向に走行しており、東西方向の鉄道での移動が不便な地域である。

また、大阪市臨海部においては、今後の成長が期待される地域でもあり、住之江公園駅は、ニュートラムにより臨海部と直結していることから、大阪南部からの臨海部アクセスとなる可能性もあり、これらも踏まえた検討が必要となってくる。

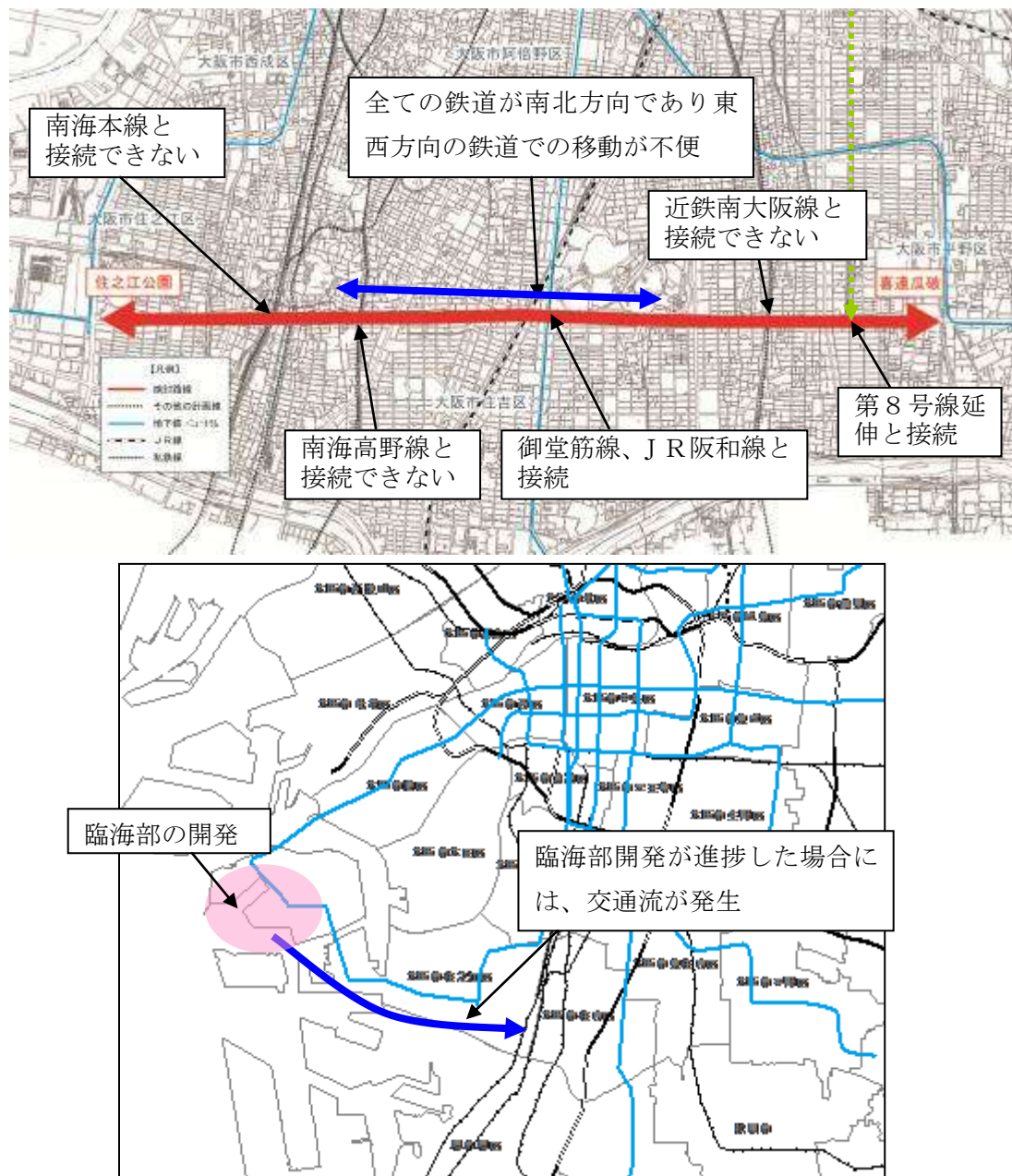


図 3-27 敷津長吉線沿線の特徴と課題