

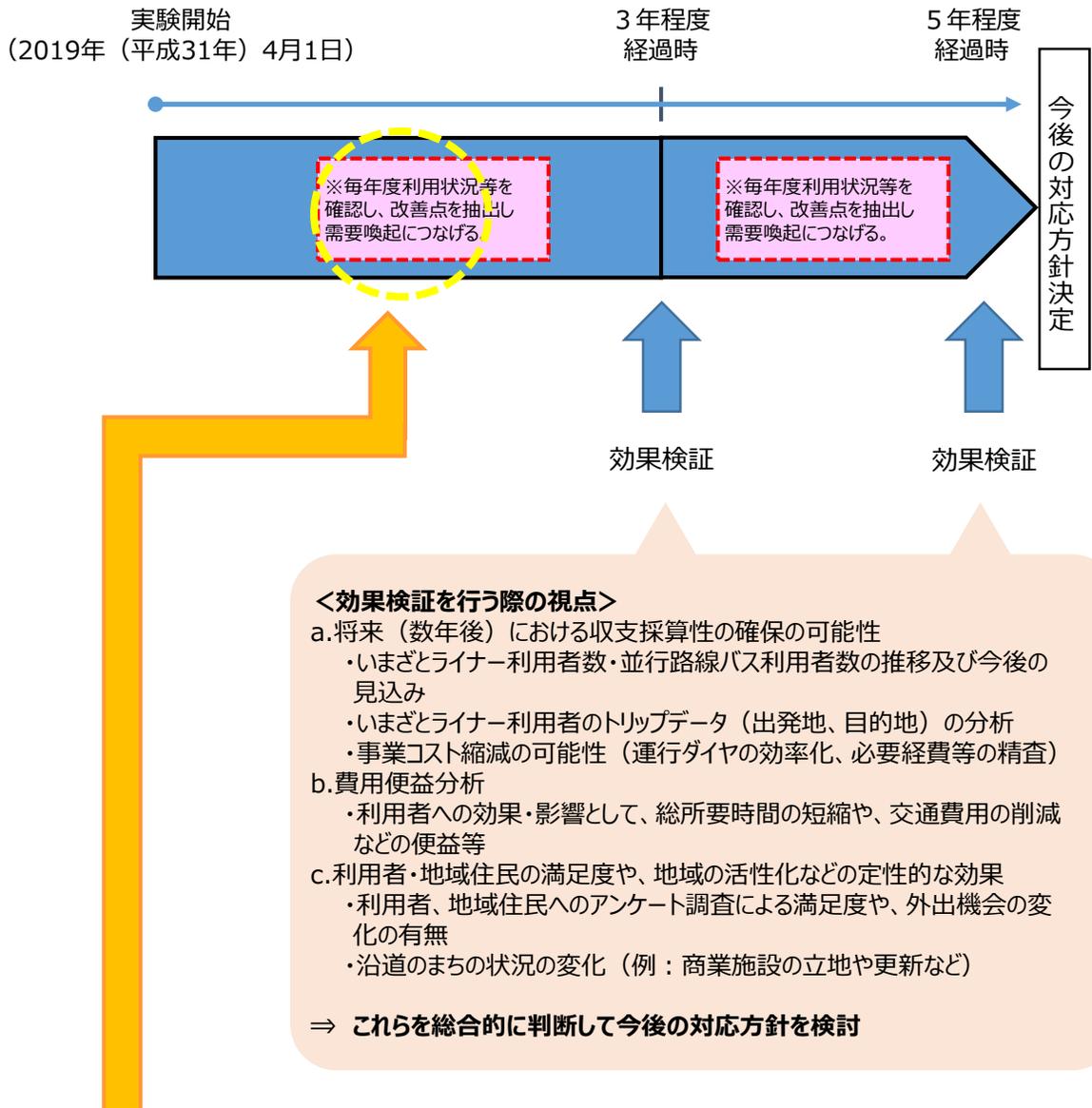
# **いまざとライナー(BRT)の運行による社会実験 2年目の利用状況等と今後の進め方(案)について**

**令和3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



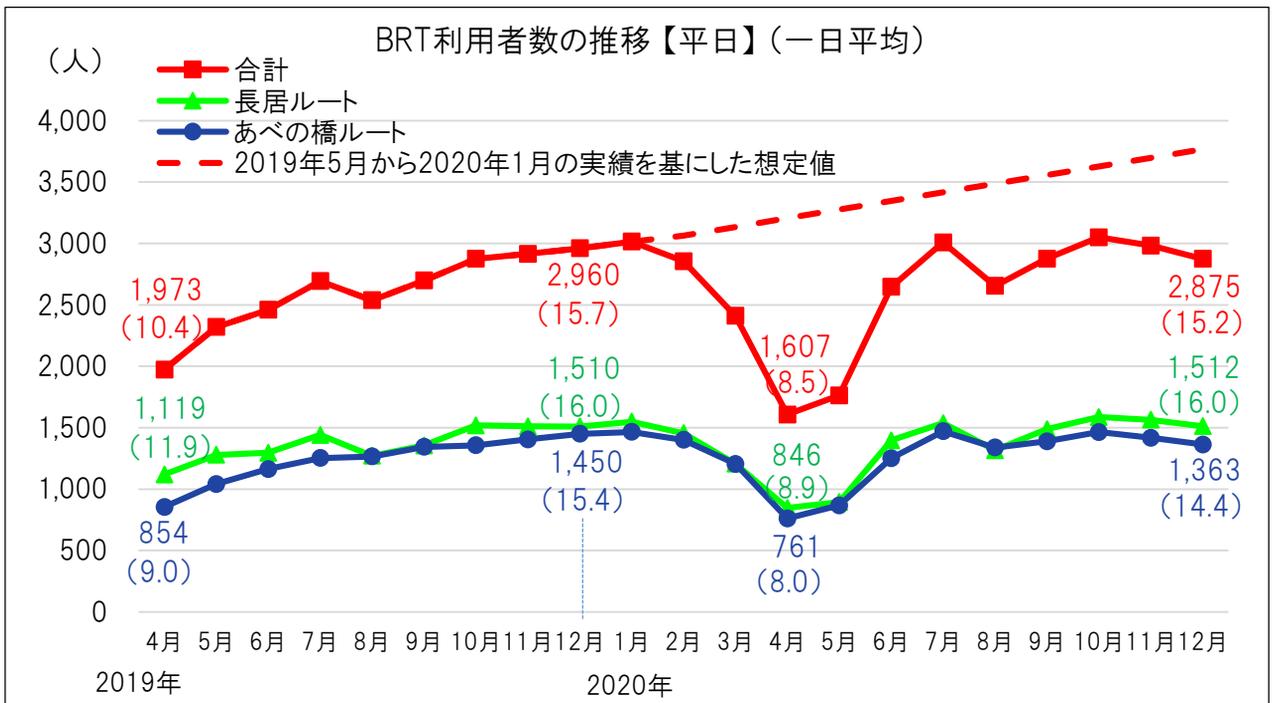
### ○社会実験2年目のまとめ内容

- 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
- ② 需要喚起策の取り組み
  - ・1年目のとりまとめで抽出された改善点に対し実施した取り組み
- ③ さらなる需要喚起策の検討
  - ・利用実績等の分析で改善点を抽出し、需要喚起につなげる方策を検討

利用者数の推移【平日】

- ✓ 平日は、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年2月以降利用者数が大きく減少したものの、緊急事態宣言（1回目）が解除された5月以降は増加に転じている。新型コロナウイルス感染症の影響により増減はあるものの、2020年12月時点で2019年12月と概ね同水準まで利用者数は回復している。
- ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響がなかった2019年5月から2020年1月の平日の実績を基に、2020年2月以降も利用が定着し、新規需要が継続的に増加していくと仮定した想定値と比べると、2020年12月時点（平日）では約75%の利用者数となっている。

※（ ）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。

2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響がなかったと仮定した際の想定値について（点線）

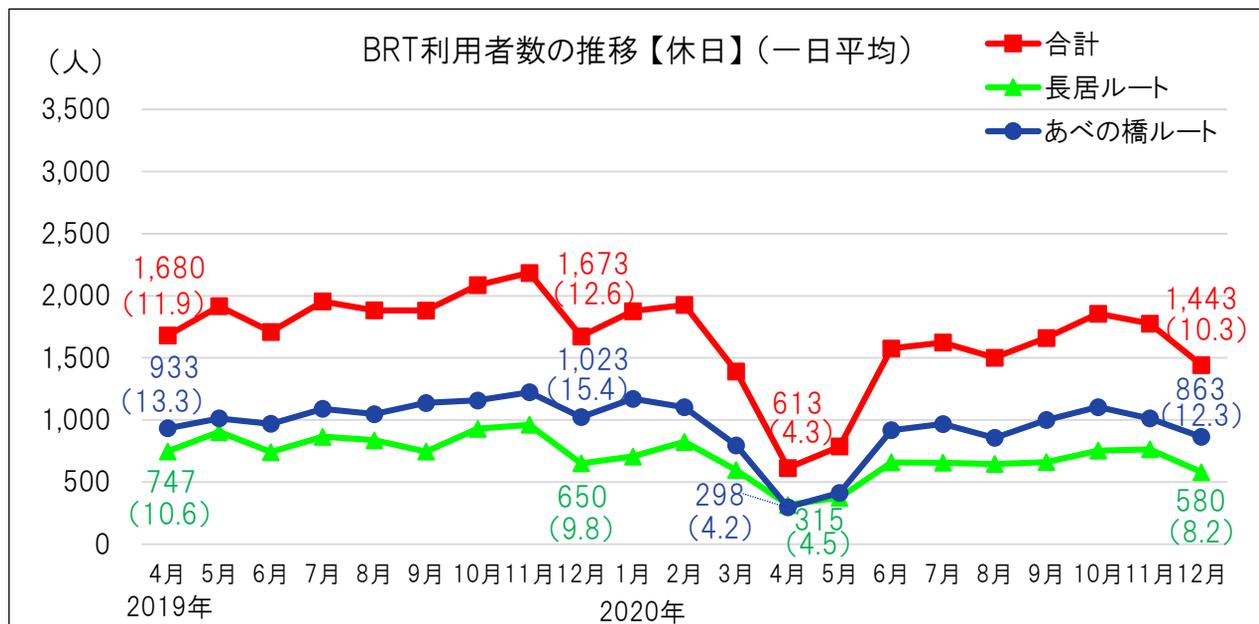
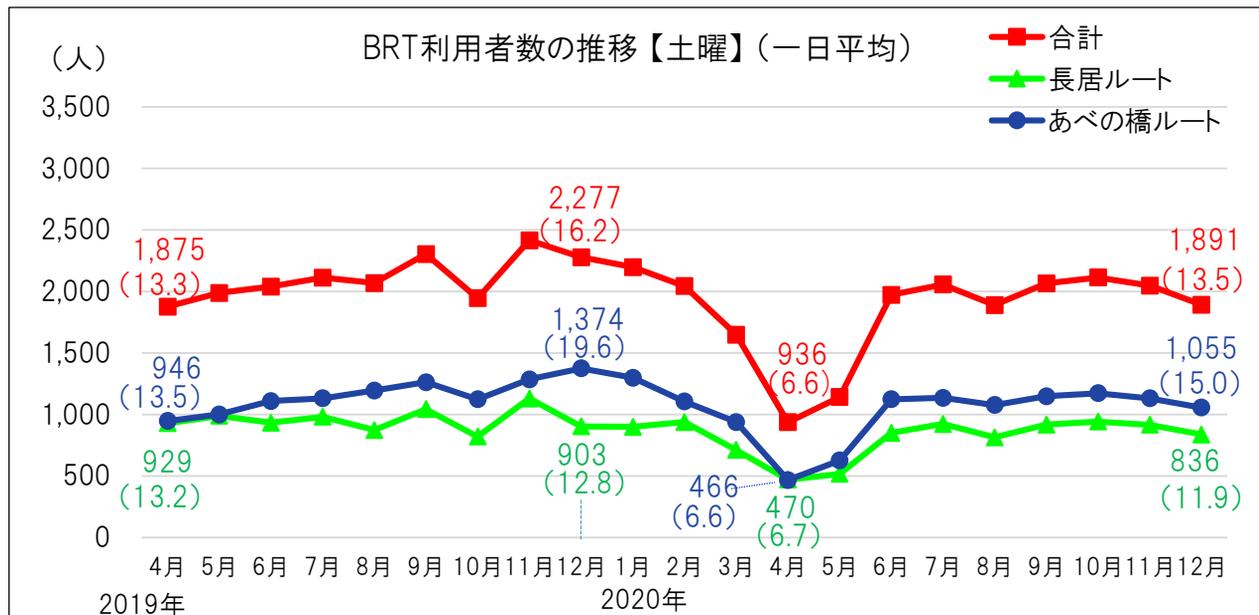
社会実験開始直後（2019年4月）を除く、2019年5月から2020年1月までの利用実績を基に、2020年2月以降も利用が定着し、新規需要が継続的に増加していくと仮定した場合の平日の利用者数。

## 利用状況等

### 利用者数の推移【土曜・休日】

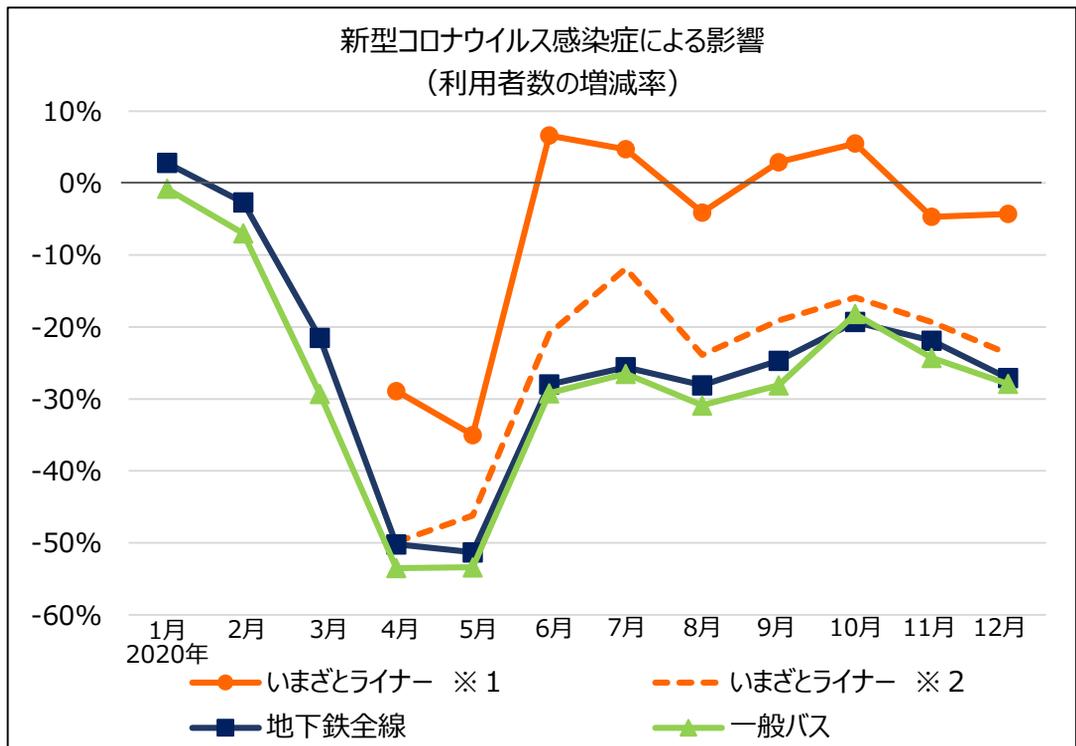
- ✓ 土曜・休日は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、平日とほぼ同様の傾向で利用者数が推移している。平日に比べると利用者数の回復は鈍く、2020年12月時点で2019年12月の約8割程度の利用者数となっている。

※ ( ) 内の値は、1便あたりの利用者



新型コロナウイルス感染症による影響

- ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響により、地下鉄・一般バス（大阪シティバス運行）の利用者数は、対前年比較で、2020年4月・5月は約5割減少しており、6月以降は約2～3割の減少となっている。
- ✓ 一方、いまざとライナーの利用者数は、2020年4月・5月では、対前年比較で約3割減少したが、6月以降はコロナ禍においても概ね前年と同水準となっている。これは、運行開始してまだ2年目で、利用が定着していく途上にあるため、1年目に比べ新規需要が増加したものと考えられる。
- ✓ 2020年2月以降も利用が定着し新規需要が継続的に増加していくと仮定した想定値と利用実績との比較（点線）をコロナの影響とみた場合、2020年4・5月は地下鉄と一般バスと同様に約5割減少しているが、6月以降は1～2割程度の減少となっており、地下鉄や一般バスに比べ影響は小さい。その一因としては、沿線企業にテレワークの実施が難しいとされる製造業等が多いことや、朝ラッシュ時間帯の利用が増加していることから、新型コロナウイルス感染症の影響が少なかったものと考えられる。



新型コロナウイルス感染症による影響（利用者数の増減率）について

- ・地下鉄及び一般バスについては、月別の利用実績の対前年との比率（全日）
- ・いまざとライナー※1については、月別の利用実績の対前年との比率（全日）
- ・いまざとライナー※2については、2019年5月から2020年1月までの利用実績を基に、2020年2月以降も利用が定着し、新規需要が継続的に増加していくと仮定した想定値と利用実績の比率（平日・同年同月比）