

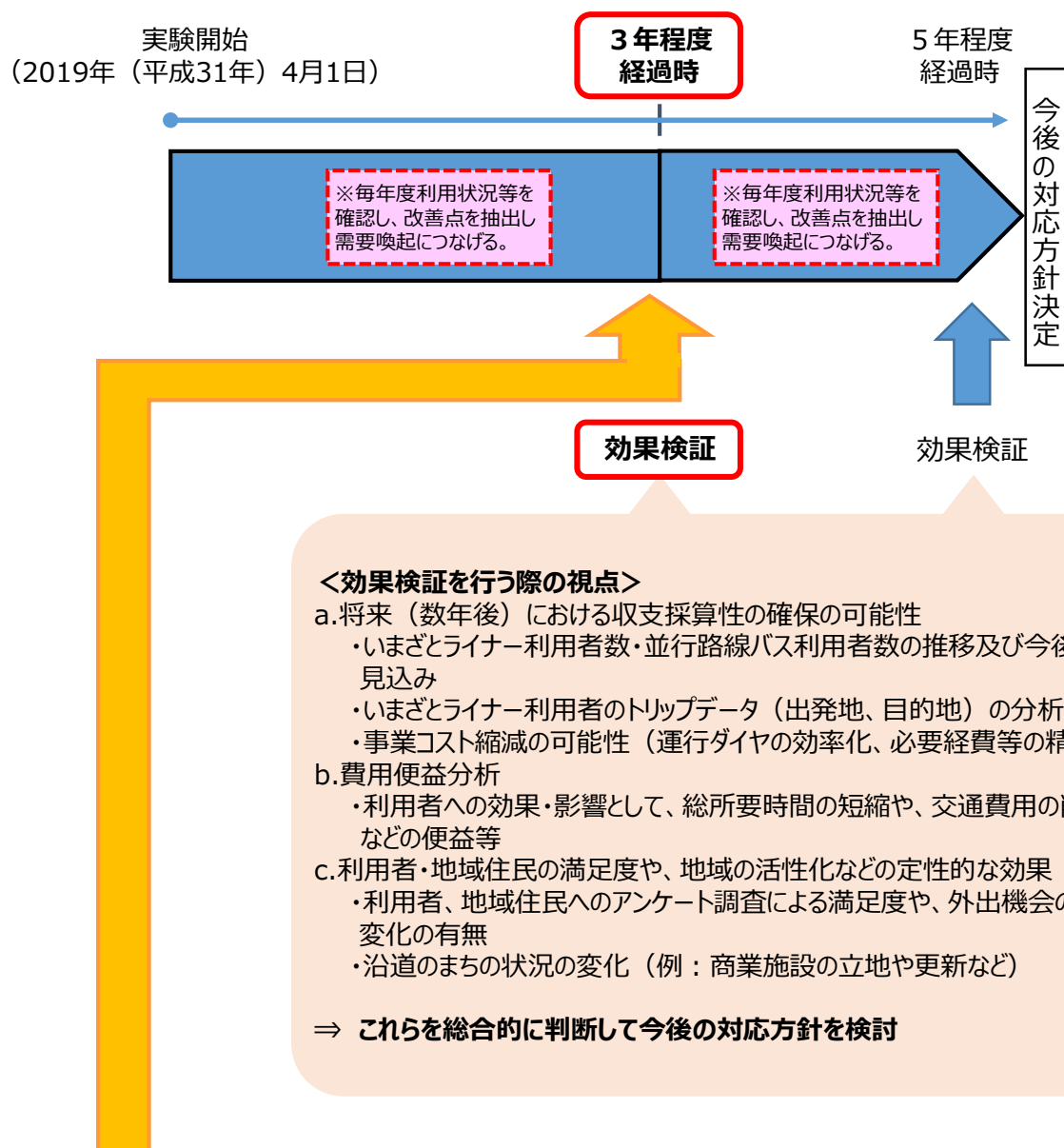
いまざとライナー(BRT)の運行による社会実験 3年目の効果検証と今後の進め方(案)について

**令和4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



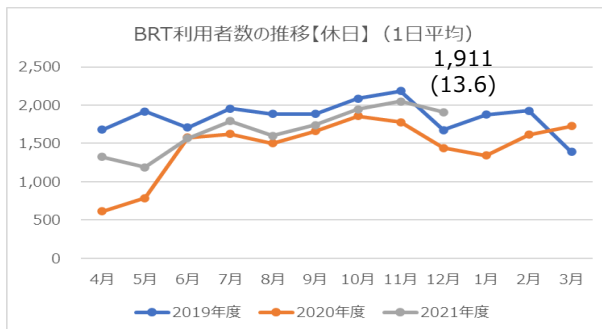
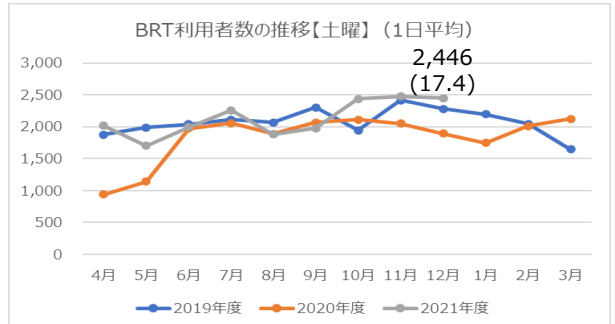
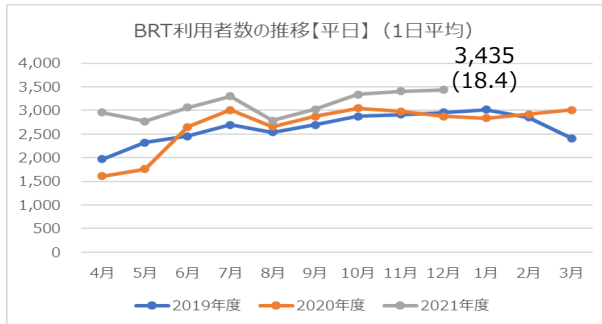
○社会実験 3 年目のまとめ内容

- 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
 - ・社会実験 1 年目と同様のアンケート調査を実施し、1 年目と 3 年目の調査結果を比較することにより、経時変化を分析
- ② 費用便益分析の実施
- ③ 収支採算性の検討
- ④ 今後の取り組み

※本資料において「新型コロナウイルス感染症」は「新型コロナ」という。

利用者数の推移

- ✓ 平日は、新型コロナの影響により、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2020年5月以降は増加傾向にある。2021年度も、新型コロナの影響を受けるものの増加傾向が継続しており、2021年12月時点では1日約3,400人の利用者数となっている。
- ✓ 土曜・休日は、平日に比べると新型コロナによる影響が大きく、利用者数の回復は鈍いが、2021年12月時点では新型コロナの影響を受ける前の水準まで回復している。



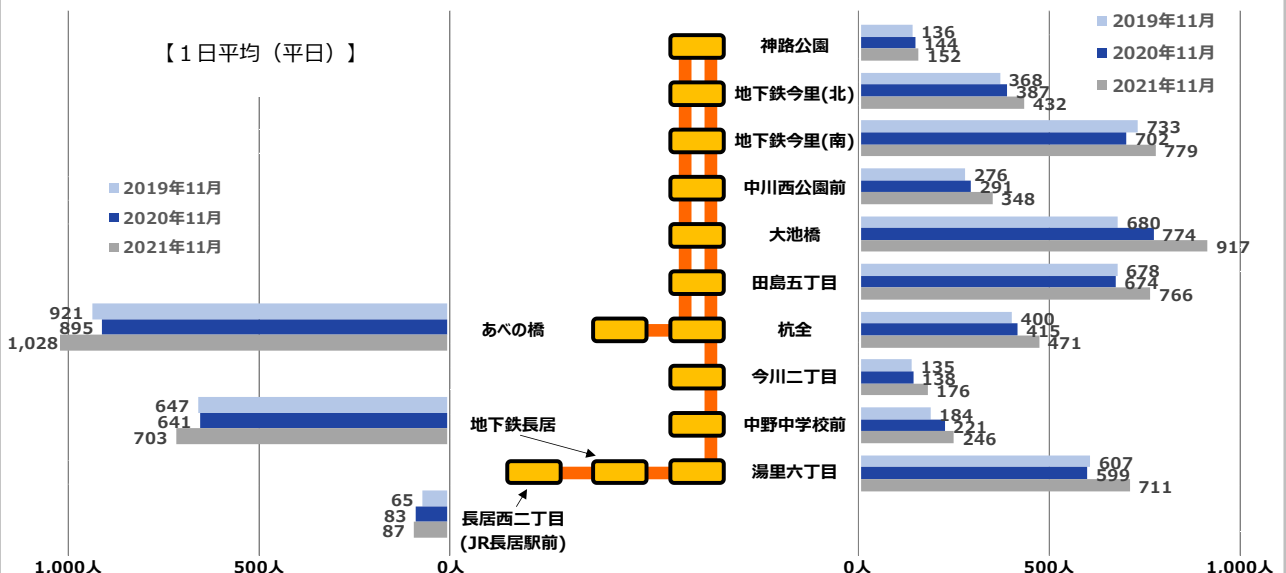
※（ ）内の値は、1便あたりの利用者

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。

停留所別利用者数

- ✓ 2021年11月時点では、2019年11月時点と比較して、全停留所において利用者数は増加している。
- ✓ 停留所別では、「大池橋」が利用者数も多く、伸び率も高い（2019年比＋35%）。一方、「中川西公園前」、「今川二丁目」、「中野中学校前」は、他の停留所と比べ利用者数は少ないが伸び率は高い（2019年比＋30%程度）。端部の「神路公園」「長居西二丁目」については、利用者数が少ない状況が続いている。



➤ 利用状況等

停留所間利用者数

【停留所間・往復別・乗降別利用者数（2021年11月）】

- ✓ 今里筋線延伸部（地下鉄今里から湯里六丁目）各停留所間の1便あたりの利用者数は、7人程度で概ね一定となっている。
- ✓ 今里筋線延伸部から東西方向に延びる「あべの橋～杭全」、「長居～湯里六丁目」は、いずれもターミナルに接続しており、ノンストップで利便性が高いことから利用者数が多い。
- ✓ 「杭全」より北側は、長居ルート、あべの橋ルートの2ルートが重複しており、利用者数が多い。
- ✓ 利用者の平均乗車距離は3.60kmであり、3km以上の利用者が過半数となっている。
- ✓ 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いることから、地下鉄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。

BRT利用者の平均乗車距離 3.60km
3km以上の乗車が51%

【利用区間上位5位】 <1日平均（平日）>

2021年11月		
1	湯里六丁目～地下鉄長居	405人
2	田島五丁目～あべの橋	375人
3	地下鉄今里南～大池橋	309人
4	大池橋～あべの橋	271人
5	地下鉄今里南～田島五丁目	157人



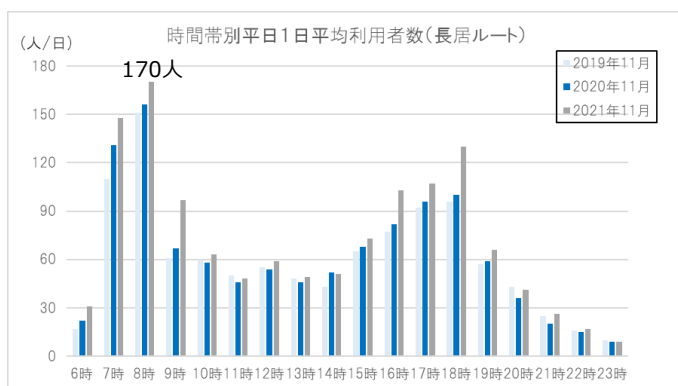
<1日平均（平日）>

※（ ）内の値は、
1便あたりの利用者数

時間帯別利用者数

- ✓ 長居ルート、あべの橋ルートともに増加傾向にあり、特に、朝夕ラッシュ時間帯の利用者が増加していることから、通勤及び通学の交通手段として定着が進んでいると考えられる。
- ✓ 長居ルートは、朝夕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。
- ✓ 一方、あべの橋ルートは、朝夕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日平均（平日）>



時間帯別利用者数について

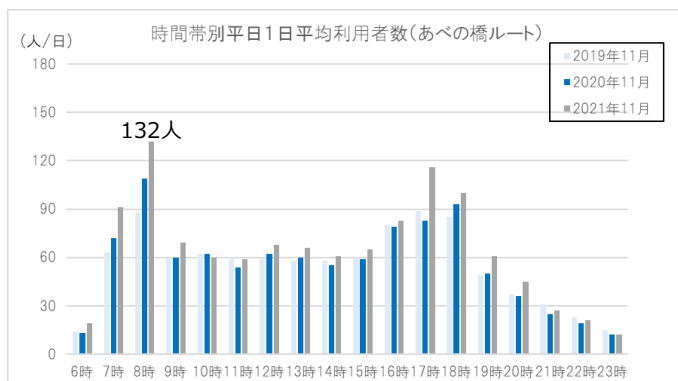
時間帯別利用者数は、対象者を全利用者のうち、システムで把握可能なICカード（大阪市敬老優待乗車証含む）で利用されたお客さまに限定し、降車時の時間帯別に集計したもの。

○長居ルート

2019年11月：全利用者数1,549人のうち1,076人
2020年11月：全利用者数1,564人のうち1,116人
2021年11月：全利用者数1,782人のうち1,289人

○あべの橋ルート

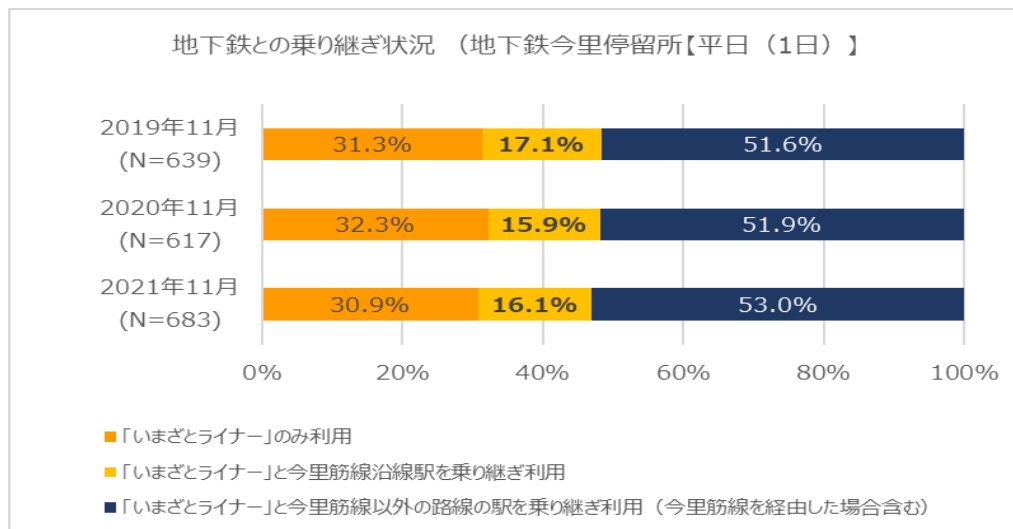
2019年11月：全利用者数1,466人のうち990人
2020年11月：全利用者数1,418人のうち1,002人
2021年11月：全利用者数1,626人のうち1,156人



➤ 利用状況等

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 7 割、いまざとライナー単独利用は約 3 割となっている。
- ✓ 2019年から構成比にほとんど変化は見られず、地下鉄今里筋線との乗り継ぎ利用の割合は変化していない。

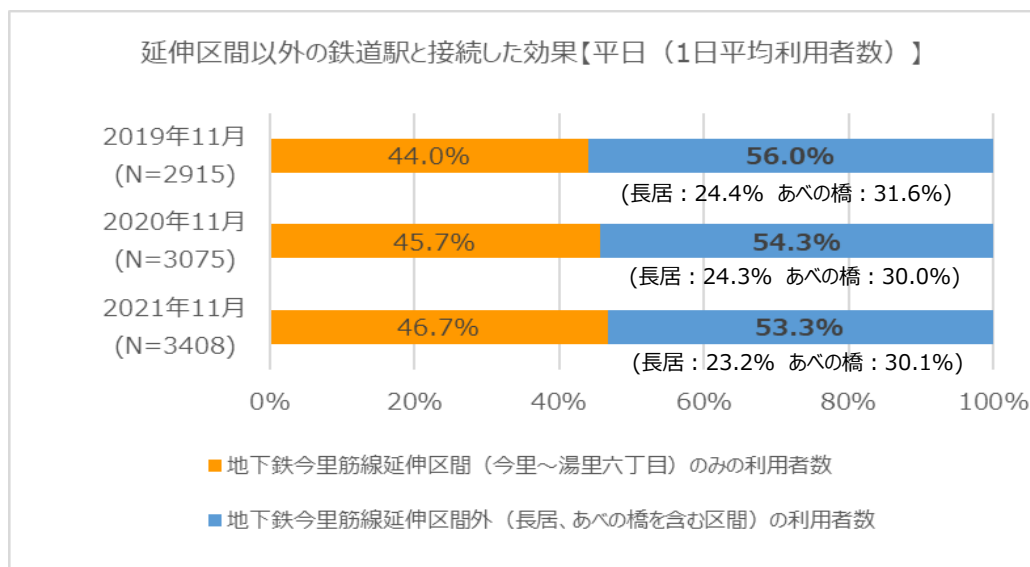


乗り継ぎ状況について

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、2020年11月：617人、2021年11月：683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（今里～湯里六丁目）のみの利用者数は全体の約47%、延伸区間外（長居、あべの橋を含む）を含む利用者数は全体の約53%となっており、鉄道駅のあるターミナルと接続することで、利用者の増加につながっていると考えられる。
- ✓ 2019年から構成比にほとんど変化は見られないが、延伸区間のみの利用者数は微増している。



➤ アンケート調査の実証及び分析

○調査の実施概要

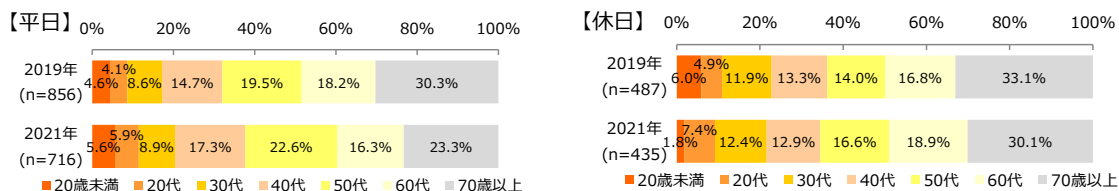
乗り込み アンケート調査 (乗込調査) ※利用者	調査対象	いまざとライナー利用者 ※平日利用者および休日利用者
	調査方法	降車口で調査員がアンケート用紙を手渡し、郵送回収
	調査日	平日および休日 2021年7月13日（火）、11日（日）の終日
	回収数	1,156
WEB アンケート調査 (WEB調査) ※利用者・未利用者	調査対象	いまざとライナー沿線区（東成区、生野区、東住吉区）に <u>お住まいの方</u> いまざとライナー沿線区に <u>通勤・通学</u> されている方
	調査方法	WEBによるアンケート
	調査日	2021年6月23日～25日
	回収数	450
沿線住民 アンケート調査 (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 <u>お住まいの方</u>
	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	2021年7月～8月
	回収数	1,094
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 <u>通勤・通学</u> 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1件、学校2件）
	調査日	2021年7月～8月
	回収数	1,581

○結果概要

いまざとライナーの利用者特性

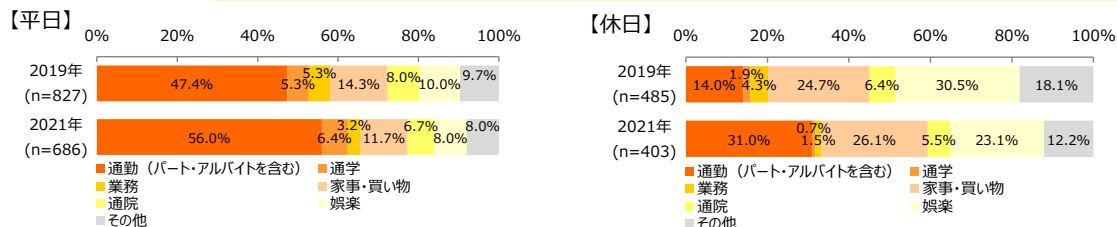
<年齢区分>

- ✓ 平日・休日ともに60歳以上の割合が高い。
- ✓ 平日については2019年と比較して60歳以上の割合が低下し、40代50代の割合が増加している。



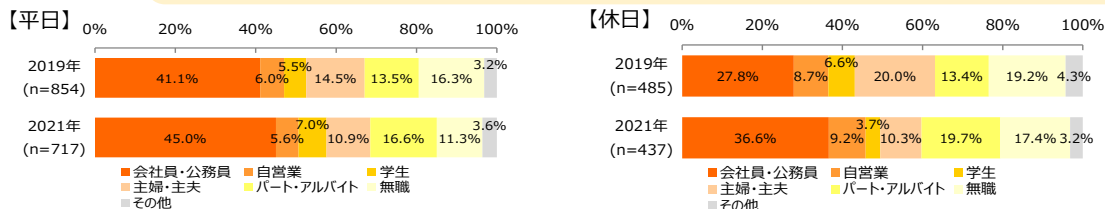
<利用目的区分>

- ✓ 平日は「通勤」が約半数を占めており、2019年と比較しても割合が増加している。
- ✓ 休日は「娯楽」の割合が減少している一方で、「通勤」の割合が増加している。



<職業区分>

- ✓ 平日については、2019年と比較して会社員・公務員の割合が若干増加している。
- ✓ 休日については、2019年と比較して学生及び主婦・主夫の割合が減少し、会社員・公務員の割合が大幅に増加している。



資料）乗込調査 有効回答のみを集計