

アンケート調査の実証及び分析

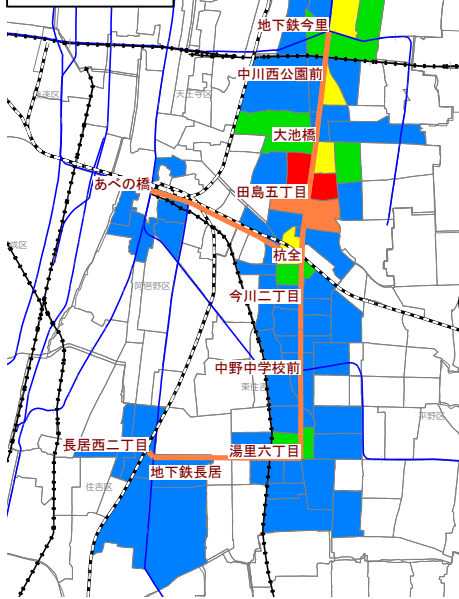
いまざとライナーの利用状況

<いまざとライナー沿線利用者の居住地分布>

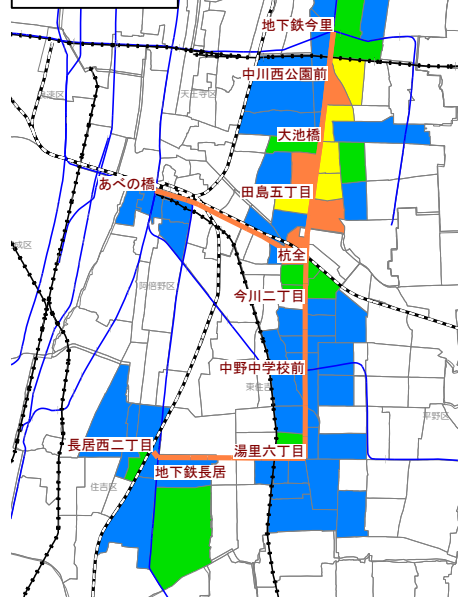
- ✓ 平日・休日ともに利用者のうち、沿線にお住まいの方が約6割となっており、2019年と比較しても割合に大きな変化は見られない。
- ✓ 杭全より北側の沿線地域からの利用が多い傾向は平日・休日で共通している。

| 【平日利用者】 | 2019年(計866人) | 2021年(計719人) |
|---------------------|--------------|--------------|
| 「大阪市域外の方」 | : 103人 (12%) | : 96人 (13%) |
| 「大阪市内（沿線以外にお住まいの方）」 | : 214人 (25%) | : 180人 (23%) |
| 「沿線にお住まいの方」 | : 530人 (61%) | : 431人 (62%) |
| 「その他・住所不明」 | : 19人 (2%) | : 12人 (2%) |

2019年平日



2021年平日

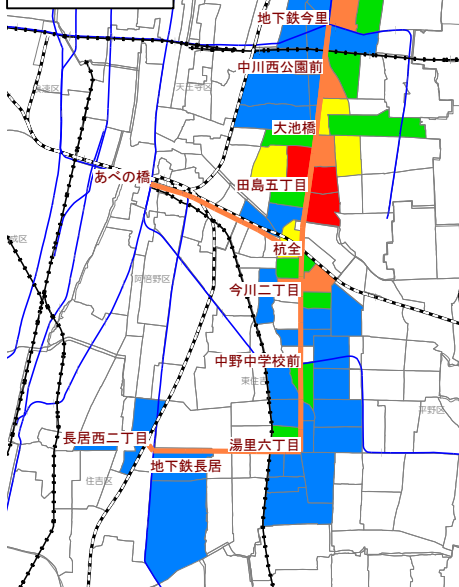


【凡例】(%)

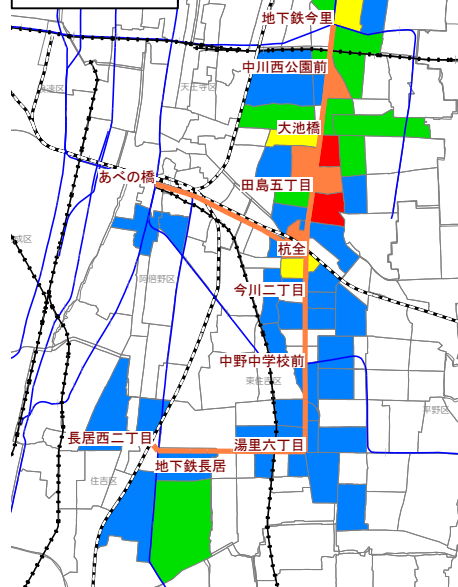
- ~1.0未満
- 1.0~2.0未満
- 2.0~3.0未満
- 3.0~4.0未満
- 4.0以上

| 【休日利用者】 | 2019年(計504人) | 2021年(計437人) |
|---------------------|--------------|--------------|
| 「大阪市域外の方」 | : 33人 (7%) | : 38人 (9%) |
| 「大阪市内（沿線以外にお住まいの方）」 | : 142人 (28%) | : 117人 (27%) |
| 「沿線にお住まいの方」 | : 310人 (62%) | : 282人 (65%) |
| 「その他・住所不明」 | : 19人 (4%) | : 0人 (0%) |

2019年休日



2021年休日



【凡例】(%)

- ~1.0未満
- 1.0~2.0未満
- 2.0~3.0未満
- 3.0~4.0未満
- 4.0以上

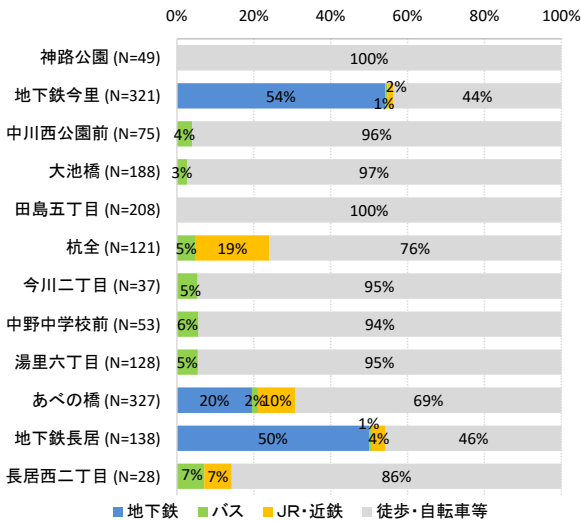
アンケート調査の実証及び分析

いまざとライナーの利用状況

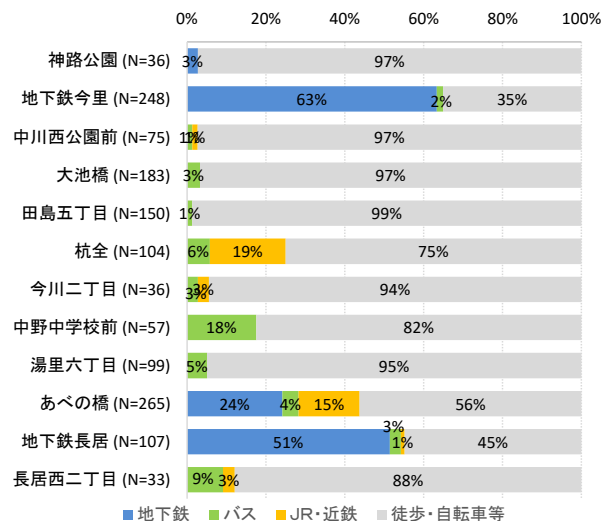
<乗り継ぎ利用状況>

- ✓ 2019年と比較すると「地下鉄今里」及び「あべの橋」での地下鉄乗り継ぎの利用割合が増加しているが、JRのみと接続する「杭全」については変化は見られない。
- ✓ バスとの乗り継ぎについては、「中野中学校前」と「長居西二丁目」での利用割合が比較的高い。

2019年



2021年



資料) 乗込調査 (平日)

回答数866件に対し、乗車駅については駅名等の記載がない24件を除いた842件、降車駅については駅名等の記載がない35件を除いた831件、合計1,673件のみを集計

資料) 乗込調査 (平日)

回答数719件に対し、乗車駅については駅名等の記載がない21件を除いた698件、降車駅については駅名等の記載がない24件を除いた695件、合計1,393件のみを集計

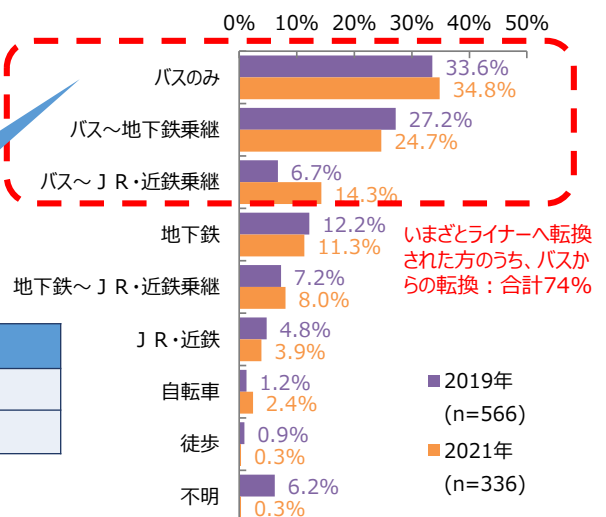
いまざとライナーの新規需要及び転換状況

- ✓ 新規需要 (運行開始前には同一目的地への移動がなかった方) が48%となっており2019年の29%と比較して割合が増加している。
- ✓ いまざとライナーへの転換 (運行開始前に同一目的地への移動があった方) が47%となっており、転換された方のうち、バスからいまざとライナーへ転換された方が約74%を占める。

■ 運行開始前の主な経路

| | |
|----------|-----------------------|
| バスのみ | 「あべの橋～大池橋、杭全、田島三丁目」など |
| バス～地下鉄乗継 | 「湯里六丁目～本町」「杭全～新大阪」など |

(運行開始前の同一目的地への交通手段)



【平日利用者】

| | | |
|-------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 新規需要 (運行開始前に同一目的地への移動がなかった方) | 2019年(計866人) : 253人 (29%) | 2021年(計719人) : 346人 (48%) |
| いまざとライナーへの転換 (運行開始前に同一目的地への移動があった方) | : 566人 (65%) | : 336人 (47%) |
| 「無回答」 | : 47人 (5%) | : 37人 (5%) |

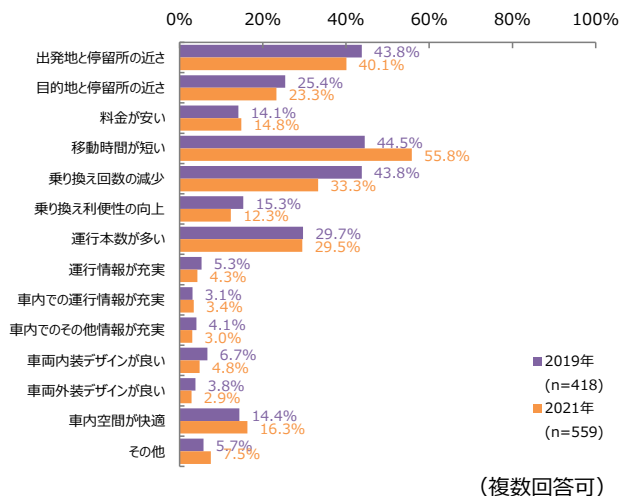
資料) 乗込調査 (平日)

運行開始前に同一目的地への移動があった方の有効回答に対し、運行開始前の主な交通手段に分類して集計

アンケート調査の実証及び分析

いまざとライナーを利用する理由

- ✓ 「移動時間が短い」の回答割合が50%を上回っており、2019年と比較しても増加している。
- ✓ その他「出発地と停留所の近さ」「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。

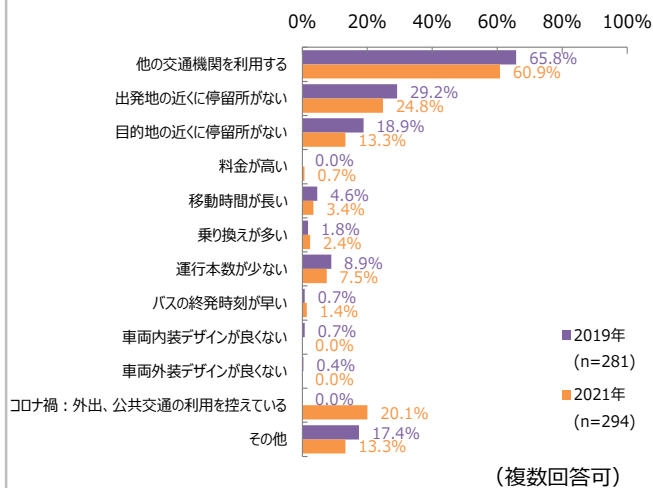


資料) 住民調査

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

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2019年、2021年で共通している。
- ✓ 「コロナ禍により外出・公共交通の利用を控えている」という方も20%程度見られ、利用状況に影響していると考えられる。



資料) 住民調査

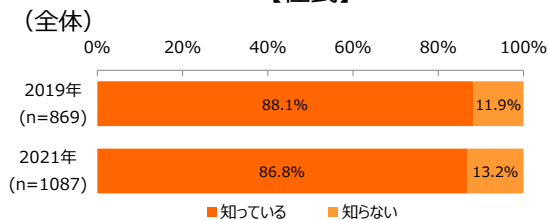
沿線区にお住まいでいまざとライナーを利用しないと回答された方の有効回答のみを集計

いまざとライナーの認知度

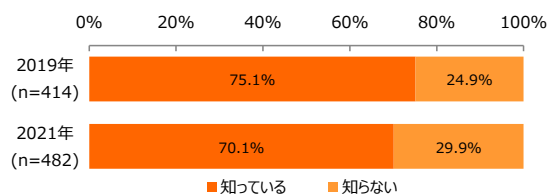
<いまざとライナーの認知度>

- ✓ 沿線住民全体の認知度は80%以上となっており、2019年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70%となっており、高い水準にあるが、2019年と比較するとやや低下している。
- ✓ 企業・学校全体の認知度は約62%となっており、2019年度と比較すると若干認知度が向上している。利用されたことがない方の認知度は40%以下にとどまっている。

【住民】



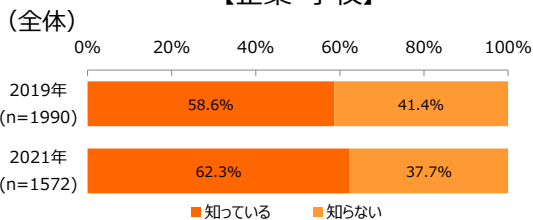
(うち利用されたことがない方)



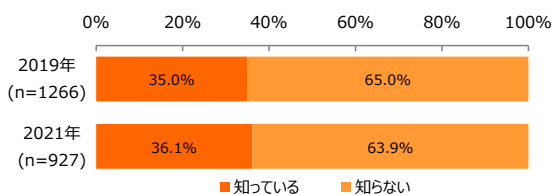
資料) 住民調査

沿線区にお住まいの方の有効回答のみを集計

【企業・学校】



(うち利用されたことがない方)



資料) 企業・学校調査

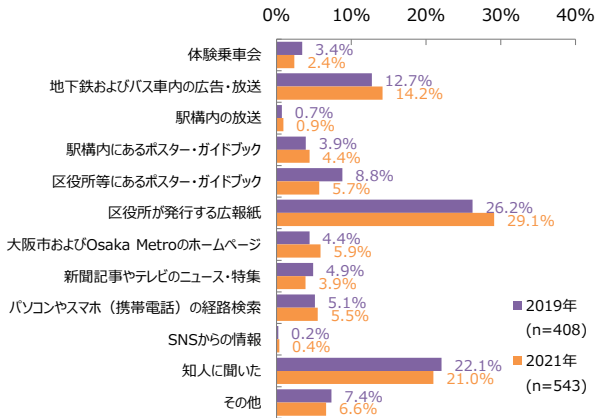
沿線区に通勤・通学されている方の有効回答のみを集計

アンケート調査の実証及び分析

いまざとライナーの認知度

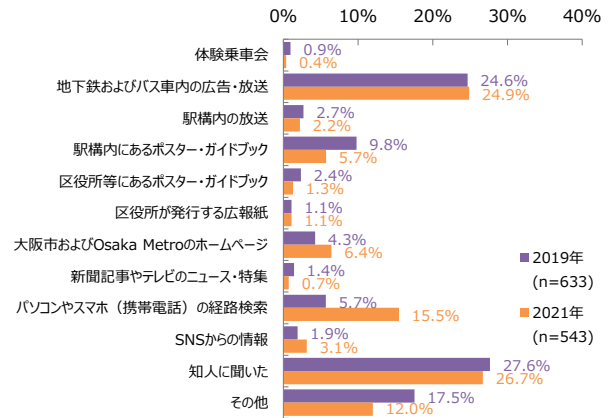
<いまざとライナーを知るのに役だった情報>

- ✓ 住民の情報源としては、「区役所が発行する広報紙」、「知人に聞いた」、「地下鉄・バス車内の広告・放送」が多い。
- ✓ 企業・学校の情報源としては、「知人に聞いた」、「地下鉄・バス車内の広告・放送」が多い。2019年と比較すると「パソコンやスマホ(携帯電話)の経路探索」の割合が増加している。



資料) 住民調査

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



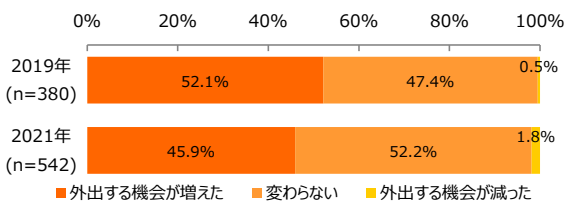
資料) 企業・学校調査

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方の有効回答のみを集計

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が増加している。
- ✓ 2019年と比較すると、外出する機会が増えたとの回答割合は若干低下している。これは、新型コロナの影響による外出自粛が影響していると考えられる。

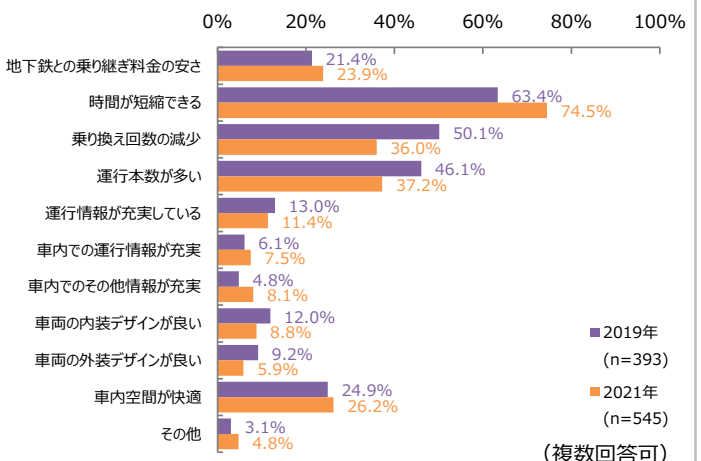


資料) 住民調査

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

<いまざとライナーの優位点 (バスとの比較) >

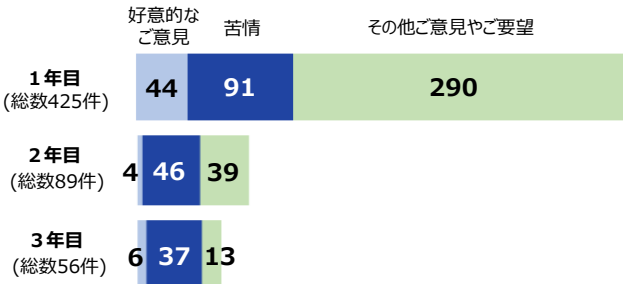
- ✓ バスよりも「時間が短縮できる」点が最も評価されており、約75%が選択している。2019年と比較しても回答割合が増加している。
- ✓ 「乗り換え回数の減少」「運行本数が多い」の回答割合も高いが、2019年時と比較すると割合は低下している。



(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



※ 1年目は、2019年4月から2020年3月末まで
 2年目は、2020年4月から2021年3月末まで
 3年目は、2021年4月から2021年12月末まで

主なご意見等（3年目）

- 好意的なご意見
 - ・スピード感があり乗り心地も良く、便利なので今後も継続してほしい
- 苦情
 - ・乗務員のお客さまへの対応に関するご意見
- ご意見・ご要望
 - ・住吉車庫まで運行してほしい

➤ 需要喚起策の取り組み

<改善点の抽出>

※ 2年目とりまとめより

<今年度の需要喚起策>

※ 2年目とりまとめより

<取り組み内容>

・各年代ともに利用者数が少ない

・「中川西公園前」においては、50代以下の利用者数が少なく、特に30代が少ない

・沿線住民・沿線企業等への利用促進

・沿線住民に社会実験PRチラシによる周知（区役所への配架など）
 ・沿線企業等にご利用ガイドブック等を配布し通勤における利用促進をPR

・沿線区役所やOsaka Metro全駅へのガイドブックの配架によるPRを実施
 ・沿線企業等へチラシやガイドブックの配布によるPRを実施

・沿線企業等での通勤利用が少ない

・沿線企業等での認知度が低い

・沿線企業等に対し、通勤における公共交通機関への利用転換を働きかけ

・沿線企業等にご利用ガイドブック等を配布しPR

・沿線企業等へチラシやガイドブックの配布によるPRを実施
 ・沿線企業等に対し、通勤での交通手段等のヒアリングを実施（詳細は後述）

・「杭全」の利用者が少ない

・「長居西二丁目」の利用者が少ない

・乗り換え利便性の向上

・利用状況を把握しつつ、必要に応じて更なる需要喚起策を検討

・JR長居駅前への停留所移設（長居ルート変更）

・JR東部市場前駅と杭全停留所の乗換経路上に案内サインを設置（2020年12月）

・JR長居駅前への停留所移設に伴う関係者協議

・一部の停留所や時間帯において停車時間が長いことがある

・運行実績を踏まえた運行計画

・一部運行ダイヤの見直し

・2021年3月1日にダイヤ改正を実施

沿線事業所へのPRおよびヒアリング実施

○昨年度（2年目）の沿線事業所アンケート結果

- ✓ 沿線には製造業、製造卸売業が多く、新型コロナの緊急事態宣言下にあっても、約7割の事業所が変わらず
出社、直近では9割以上が変わらず出社と回答している。
- ✓ 通勤手段は鉄道(45%)、自転車(37%)、自動車(16%)。いまざとライナーは少ない(3%)。

○今年度（3年目）のヒアリング実施概要

利用促進に向け、昨年度回答いただいた事業所のうち、BRT停留所に近い事業所に、PRおよびヒアリングを実施。

| | |
|---------|--|
| 対象 | BRT停留所から概ね500m以内にある事業所 |
| 方法 | ①事業所総務担当へのヒアリング ②ヒアリングシートの配布回収（書面回答） |
| 実施日 | 2021年7月～2021年9月 |
| 回答数 | ①ヒアリング：5事業者 ②書面回答：4事業者 |
| ヒアリング項目 | 通勤の実態（自家用車、自転車など）、社用車の利用実態、駐車場の整備状況 など |

○結果概要

ヒアリングにご協力いただき、ありがとうございました。

自動車通勤および社用車について

- ・自動車通勤を認めていない事業所が多い。
- ・鉄道駅と事業所間に距離があることから、来客時に社用車で送迎を行う事業所があった。
- ・製造業の事業所では、資材の運搬や営業に社用車が使用されていることが分かった。
- ・自動車は、日常的に使用されており、業務の効率性や従業員への負担の観点（目的地が公共交通機関不便地であり、乗り継ぎ回数が多くなる、移動に時間がかかる）から、交通事故リスクや駐車場経費を意識されているものの、公共交通機関への転換を積極的に考えるには至っていない。

自転車通勤について

- ・近接地から自転車で通勤される人が多い。
- ・自転車は、交通事故リスクや天候に左右されることについて意識されているものの、公共交通機関への転換を積極的に考えるには至っていない。

シェアサイクルについて

- ・シェアサイクルは、約4割の事業所がシェアサイクルポートが駅や事業所の近くにあれば使ってみたいと回答しており、来訪者の利用や従業員の出張時に利用したいという意見もあったことから、シェアサイクルとの連携により公共交通の利用拡大の可能性がある。