

3年目までの利用実績を踏まえた将来予測

総括

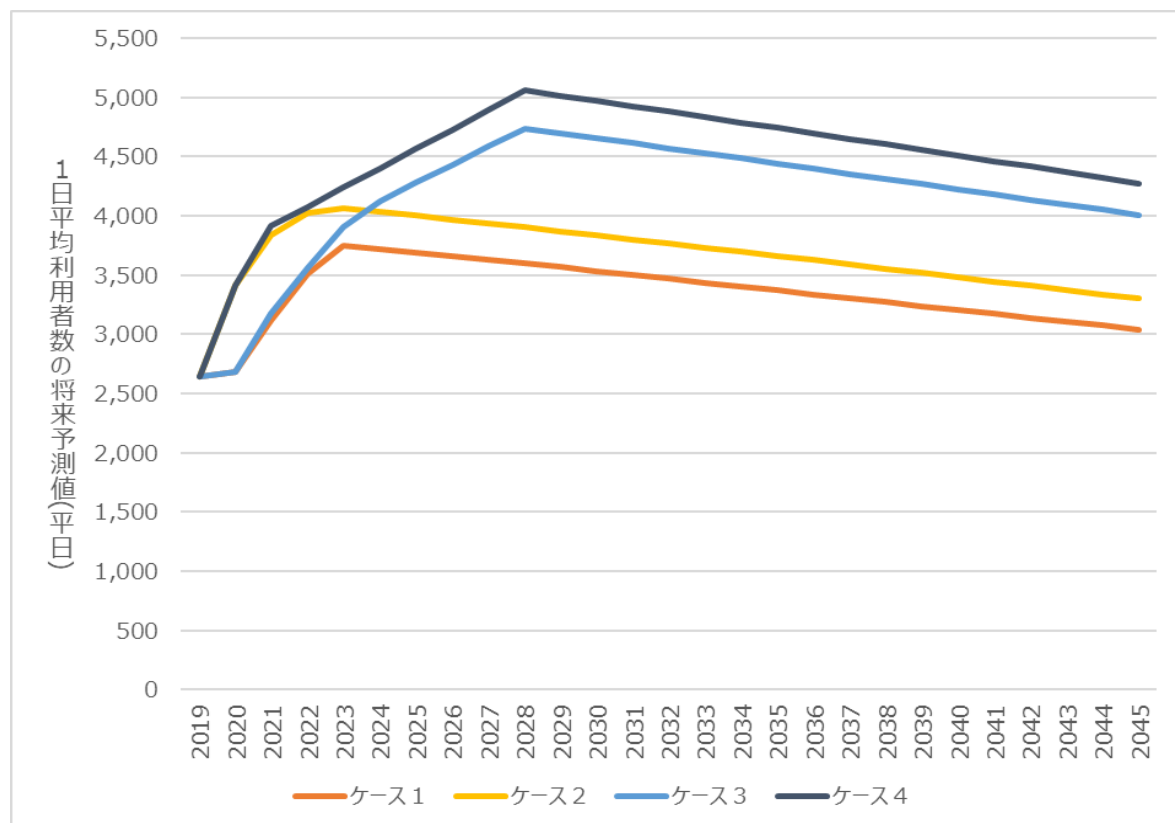
- ✓ これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測したケースでは、平日の利用者数のピークは3,745人/日（新型コロナの影響を見込まない場合4,062人/日）。
- ✓ 今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると設定し予測したケースでは、平日の利用者数のピークは4,738人/日（新型コロナの影響を見込まない場合5,057人/日）。
- ✓ いずれのケースも、利用者数のピークとなる年度まで増加した後、人口減少の影響を受けて将来的に減少する。

<ケース設定と予測結果>

	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
利用者数の推移	これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測		今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると予測	
将来人口	2045年までの人口予測値から人口の減少率を算定			
新型コロナによる利用者数の減少	見込む	見込まない	見込む	見込まない
利用者数のピーク	2023年度		2028年度	
予測人数（平日）	3,745人/日	4,062人/日	4,738人/日	5,057人/日

注）ケース2、ケース4については、2021年11月までのBRTの利用実績をベースに、沿線区の地下鉄における新型コロナ前後の利用実績から作成した補正率を乗じ、新型コロナの影響がない場合のBRT利用者数を予測した。利用が定着途上にあるBRTと、既に利用が定着している地下鉄では新規需要創出の傾向が異なると考えられるため、5年目の効果検証にあたっては、BRTの需要の伸びを見極めていく必要がある。

<将来のBRT利用者数の推移>

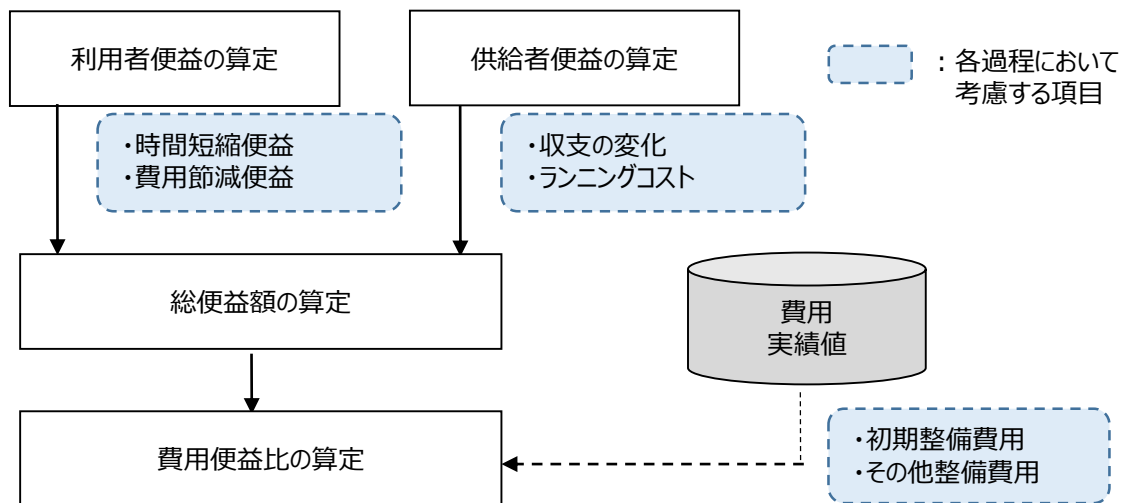


費用便益分析（B/C）

総括

- ✓ これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測したケースでのB/Cは0.002、今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると設定し予測したケースでのB/Cは0.796であった（いずれも新型コロナの影響を見込まない場合）。
- ✓ 現状の料金体系や運行計画ではいずれのケースもB/Cは1未満となっており、利用者数のさらなる増加や収支改善が必要である。

<費用便益比の算定フロー>



<各便益・費用の設定方法>

分類	項目	設定方法
利用者便益	時間短縮便益	● アンケート結果から移動目的別に1人当たりの時間短縮量について集計 移動目的別利用者数と掛け合わせることで総時間短縮量について集計
	費用節減便益	● アンケート結果から交通手段の転換パターンを分類、それぞれの運賃費用を仮定し、費用節減額を集計
供給者便益	収支の変化	● BRTの運賃収入、広告料収入について実績値を参照しながら設定 ※BRT運行に伴い、運行区間が重複する路線バスの運賃収入は減少するが、事業者に対し減少分の補償がされるとして、負の便益は見込まない。
	ランニングコスト	● BRTの営業に係る費用を実績値を参照しながら設定
費用	初期整備費用	● 建設期間中の投資費用について実績値を参照して設定
	その他整備費用	● 再投資額、間隔を実績値及び更新計画を参照して設定

※便益の算定にあたっては、新型コロナの影響による利用者数の減少は見込んでいない

<費用・便益の算定結果>

	ケース2	ケース4
利用者数の将来予測	これまでのBRT利用実績を基に需要定着時期を予測	今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると予測
便益計（億円）	0.0	18.7
費用計（億円）	23.5	23.5
費用便益比	0.002	0.796
純現在価値（億円）	-23.4	-4.8
経済的內部収益率	-	-2.8%

収支採算性分析

総括

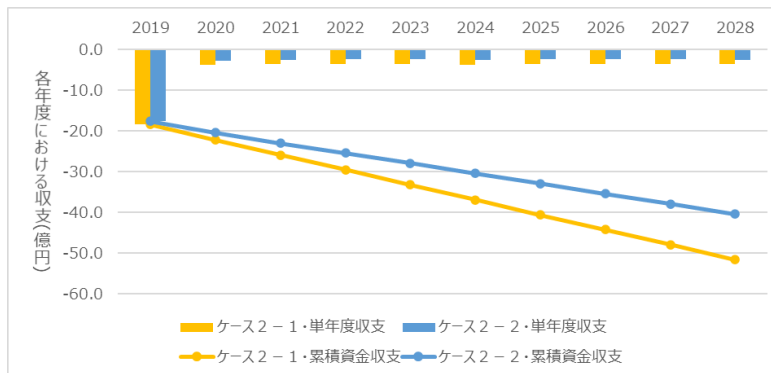
- ✓ BRTと重複する路線バスの減収を見込む場合、単年度収支は毎年3.5億円程度の赤字となり、開業10年目には累積損益が▲50億円程度まで膨らむ。
- ✓ BRTと重複する路線バスの減収を見込まない場合でも、単年度収支は毎年2~2.5億円程度の赤字となり、開業10年目には累積損益が▲40億円程度まで膨らむ（いずれも新型コロナの影響を見込まない場合）。
- ✓ 需要予測の違いによる結果に大きな差は見られない。
- ✓ 現状の料金体系や運行計画での収支採算性の確保は難しい。

<ケース設定と予測結果>

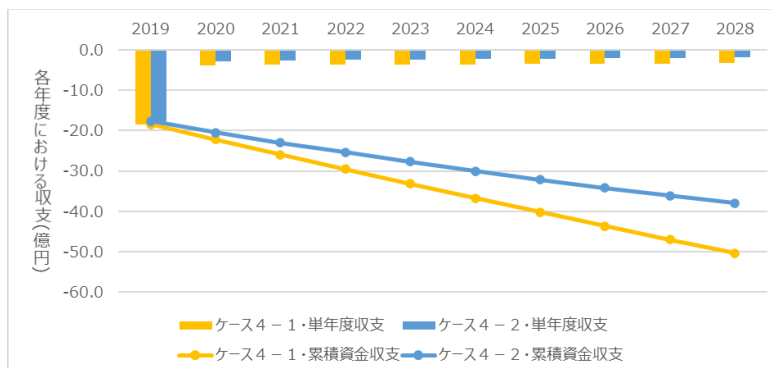
		ケース 2-1	ケース 2-2	ケース 4-1	ケース 4-2
利用者数の将来予測		これまでのBRT利用実績を基に 需要定着時期を予測		今里筋線（井高野～今里）と同 様に開業10年目に需要が定着す ると予測	
収入		<ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入：実績や利用者数の将来予測に応じた金額を設定 ・広告料収入：地下鉄車内モニターの広告料を参考に金額を試算し設定 			
支出		<ul style="list-style-type: none"> ・ランニングコスト：現在の運行計画での費用を設定（実績値） ・初期整備費用：BRT運行に必要な車両や施設等の費用を設定（実績値） ・その他整備費用：車両や施設等の更新に必要な費用を設定 			
	BRTと重複する路線バスの減収	見込む	見込まない	見込む	見込まない
開業5年目 (2023年度)	単年度収支	-3.6億円	-2.4億円	-3.6億円	-2.3億円
	累積収支	-33.2億円	-27.9億円	-33.1億円	-27.7億円
開業10年目 (2028年度)	単年度収支	-3.7億円	-2.5億円	-3.3億円	-1.8億円
	累積収支	-51.6億円	-40.4億円	-50.4億円	-38.0億円

※新型コロナの影響による利用者数の減少は見込んでいない

<ケース2-1・2-2結果>



<ケース4-1・4-2結果>



➤ 利用状況等、費用便益分析及び収支採算性に関するまとめ

■ いまざとライナーの利用状況の分析

- ✓ いまざとライナーの利用者数は2019年の運行開始以降、順調に増加傾向にあったが、新型コロナの影響により、2020年2月以降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は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、平日1日平均約3,400人の利用者数となっている。
- ✓ 停留所別の利用者数は、2021年11月時点では全停留所において増加している。「大池橋」は利用者数も多く、伸び率も高い。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。
- ✓ 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。
- ✓ 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。なお、延伸区間のみの利用者数は微増傾向にある。

■ アンケート結果の分析

- ✓ 利用者特性について、60代以上の年齢層の利用が多く、若年層の利用が比較的少ない結果であった。また、過年度調査時と比較して、平日・休日ともに通勤目的での利用割合が増加する等新型コロナの影響によると考えられる変化も確認された。
- ✓ 利用者の居住地分布からは、いまざとライナー沿線地域の居住者の利用が全体の60%以上を占めていることが確認された。杭全以北の沿線地域からの利用が多く、杭全以南沿線の需要喚起は今後の課題であるといえる。また、沿線の企業・学校でいまざとライナーを利用された経験がない方の認知度が36%程度となっており認知度向上も課題として挙げられる。
- ✓ 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と回答した方）及び外出機会が増加したと回答した方ともに約半数を占めていることから、BRTの運行により沿線の需要喚起・創出が図られ、地域の活性化に貢献しているものと推察される。

■ いまざとライナーの需要予測、費用便益分析、収支採算性分析

- ✓ これまでのいまざとライナーの利用実績を基に需要定着時期を予測したケースと今里筋線（井高野～今里）と同様に開業10年目に需要が定着すると設定したケースについて、各々新型コロナの影響の有無の計4ケースの将来需要予測を実施した結果、ピーク時は平日1日あたり約3,700～約5,000人の利用者数となり、以降、人口減少の影響を受けて将来的に減少する結果となった。
- ✓ 費用便益比については、新型コロナの影響を見込まず開業10年目に需要が定着するケースで0.8程度になり、現在の料金体系や運行計画では、1を上回るためには利用者数のさらなる増加や収支改善が必要であることが確認された。
- ✓ いまざとライナーの社会実験の収支採算性については、最も良好なケースでも、毎年の赤字が約2億円、開業10年目の累積損益が▲40億円程度となり、現在の料金体系や運行計画では、収支採算性の確保が難しいことが示された。

▶ いまざとライナーの地域への定着状況

主な区間の、利用目的の傾向や変化から見てくるもの

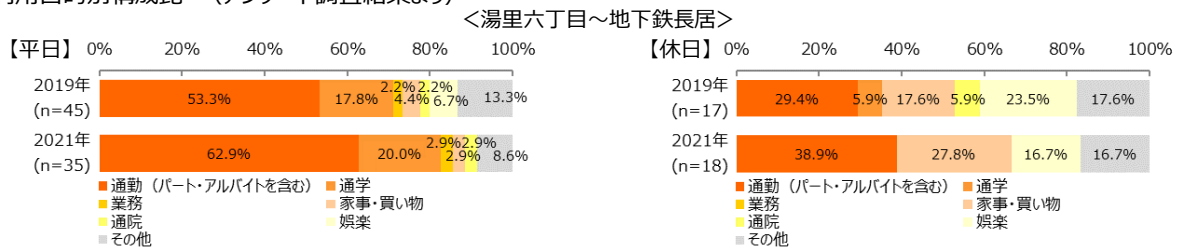
○ 湯里六丁目～地下鉄長居

- ・特徴としては、通勤・通学、特に通学利用の多い区間
- ・平日については、コロナ禍においても利用者数は増加しており、かつ「通学」利用の割合が、全体の割合（約6%）に対し約20%と高く、また、若干ではあるが、割合も増加していることから、通学に必要な交通手段として定着してきていると考えられる。
- ・休日については、利用者数が2019年度から微減となっているなか、「通勤」利用の割合が約4割に増加しており、休日においても通勤に必要な交通手段として定着してきていると考えられる。

■利用者数 <1日平均> （利用実績より）

2019年11月			2021年11月			
平日	湯里六丁目～地下鉄長居	391人	→	平日	湯里六丁目～地下鉄長居	405人
休日	湯里六丁目～地下鉄長居	151人	→	休日	湯里六丁目～地下鉄長居	144人

■利用目的別構成比（アンケート調査結果より）



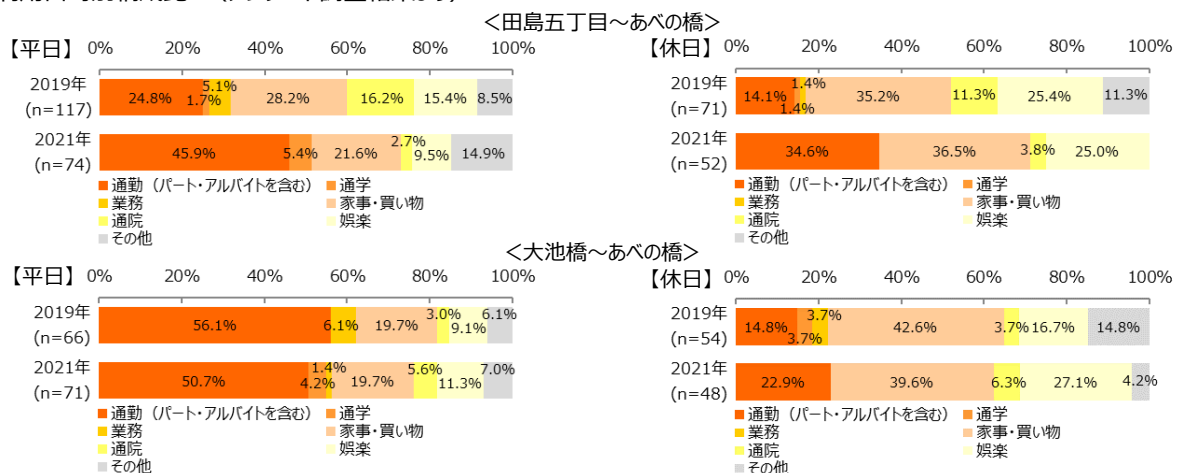
○ 大池橋・田島五丁目～あべの橋

- ・特徴としては、家事・買物など自由目的の利用が多い区間
- ・平日については、「家事・買物」利用の割合が、全体の割合（約12%）に対しコロナ禍においても20%程度の利用があることから、あべの地域の商業エリアへの交通手段として定着してきていると考えられる。
- ・休日については、利用者数が2019年度と同程度又は微減となっているなか、通勤利用の割合が増加したにも関わらず、「家事・買物」「娯楽」の割合が6割を超え、増え続けていることから、休日においてもあべの地域の商業エリアへの交通手段として定着してきていると考えられる。

■利用者数 <1日平均> （利用実績より）

2019年11月			2021年11月			
平日	田島五丁目～あべの橋	333人	→	平日	田島五丁目～あべの橋	375人
	大池橋～あべの橋	205人		大池橋～あべの橋	271人	
休日	田島五丁目～あべの橋	360人	→	休日	田島五丁目～あべの橋	339人
	大池橋～あべの橋	158人		大池橋～あべの橋	166人	

■利用目的別構成比（アンケート調査結果より）



▶ いまざとライナーの地域への定着状況

主な区間の、利用目的の傾向や変化から見てくるもの

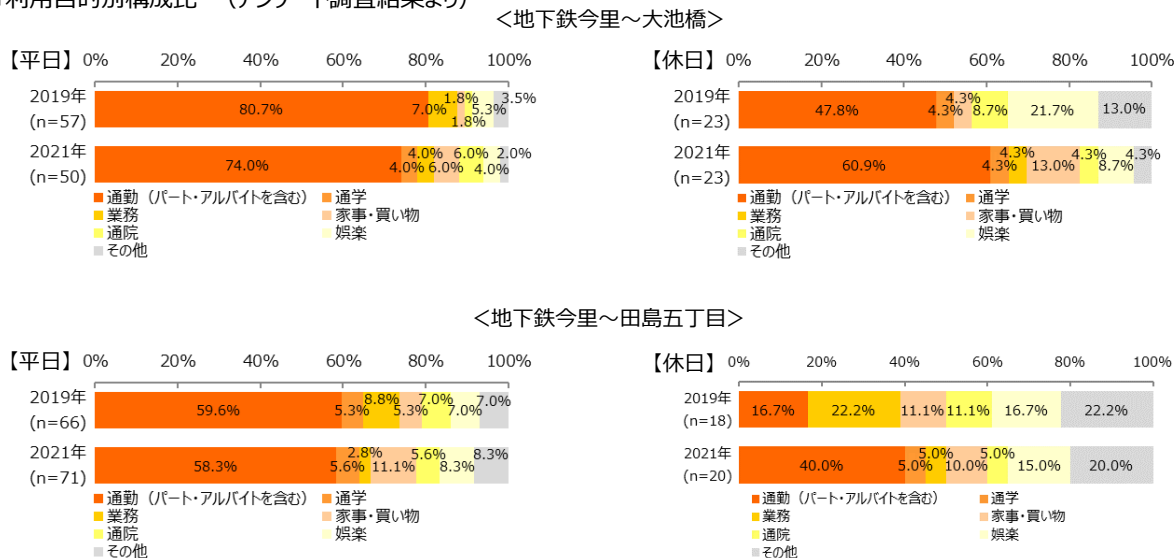
○ 大池橋・田島五丁目～地下鉄今里

- ・特徴としては、通勤利用の多い区間
- ・平日については、コロナ禍においても利用者数は増加しており、かつ「通勤」利用の割合が6割～7割と高い水準を維持していることから、通勤に必要な交通手段として定着してきていると考えられる。
- ・休日については、利用者数が2019年度から横ばいとなっているなか、「通勤」利用の割合が4割～6割に増加し、高い水準を維持していることから、休日においても沿線の通勤の交通手段として欠かすことのできないものとなっていると考えられる。

■ 利用者数 <1日平均> (利用実績より)

2019年11月			2021年11月		
平日	地下鉄今里～大池橋	315人	平日	地下鉄今里～大池橋	407人
	地下鉄今里～田島五丁目	215人		地下鉄今里～田島五丁目	219人
休日	地下鉄今里～大池橋	160人	休日	地下鉄今里～大池橋	163人
	地下鉄今里～田島五丁目	125人		地下鉄今里～田島五丁目	128人

■ 利用目的別構成比 (アンケート調査結果より)



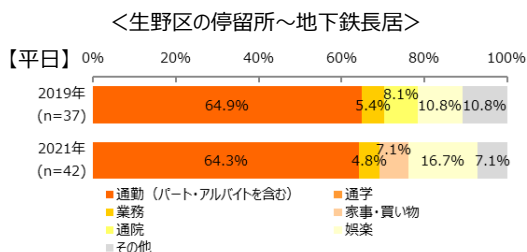
○ 生野区※～長居

- ・平日について、コロナ禍においても利用者数は少ないながらも増加しており、かつ「娯楽」利用の割合が、全体の割合(約8%)に対し約17%と高く、増加傾向にあることから、長居方面への外出機会の創出に貢献している可能性がある。

■ 利用者数 <1日平均> (利用実績より)

2019年11月			2021年11月		
平日	生野区の停留所～地下鉄長居	89人	平日	生野区の停留所～地下鉄長居	117人

■ 利用目的別構成比 (アンケート調査結果より)



※生野区の停留所

「中川西公園前」
「大池橋」
「田島五丁目」

➤ 社会実験の今後の進め方（案）

社会実験4年目、5年目の実施については、以下の対応策により一層の需要喚起を図るとともに、アフターコロナにおける需要増加の程度を見極めていく。
また、将来にわたり持続可能な新しい都市交通のあり方を視野に入れながら、大阪市全体の都市交通ネットワークにおけるBRTの役割についての検討を深めていく必要がある。

需要喚起策

<改善点等の抽出>

・60以上の年齢層の利用が多く、若年層の利用が比較的少ない（アンケートや利用実績による 60代以上：約4割）

・企業や学校で利用したことのない人の認知度が低い（2021年アンケート：36%）



<考えられる需要喚起策（案）>

※新型コロナの動向を踏まえつつ実施

・沿線の企業・学校への通勤・通学利用者をターゲットとした利用促進

・チラシ等を配布し通勤・通学における利用促進PRを実施

・ヒアリングを実施した約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の回答があった



・シェアサイクルと連携した取り組み

・今里駅・長居駅の大阪市自転車駐車場にシェアサイクルポートを設置

・全体の需要喚起策として引き続き実施



・沿線区役所やOsakaMetro全駅へのガイドブックの配架による利用促進

・OsakaMetro主催のイベントや企画等でのPRおよび沿線施設や観光地とのタイアップ

長居ルートのルート変更

・JR長居駅の最寄りである長居西二丁目の利用者数が少ない（約90名/日（平日））



・JR長居駅前への停留所移設

・JR阪和線との乗継利便性向上のための長居西二丁目停留所の移設

・JR長居駅構内にいまざとライナー乗換案内サインを整備

収支採算性確保の可能性の検討

・現行条件では収支採算性の確保が厳しい



・上記の需要喚起策に取り組みながら、料金体系、運行計画等を変更した場合の収支採算性確保の可能性を検討