

令和4年度 SMI美原ライン実証実験結果（概要）

実験概要

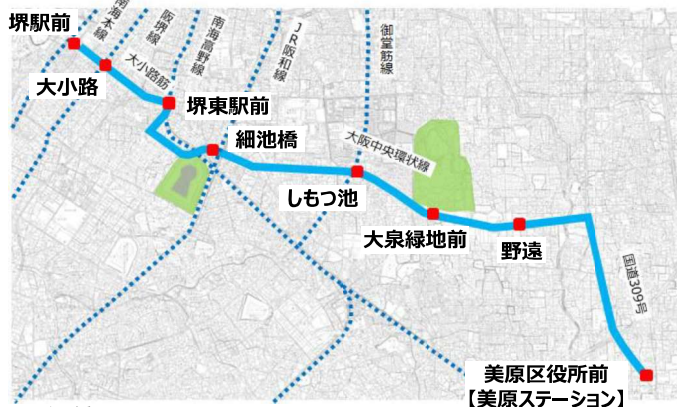
- 実験目的
 - 堺都心部と美原をはじめとした市域東部を直通の急行バスでつなぎ、新金岡駅での乗換えを無くすことで、堺都心部と美原をはじめとした市域東部との人流の活性化と、公共交通利用への機運を高める。
 - 直通急行バスの定時性や速達性、需要、市民ニーズなどについて検証する。
 - 南河内の隣接市と地域全体の魅力向上に向けた地域連携を図る。

- 実験日程
 - 令和4年10月21日（金）～12月4日（日） 45日間

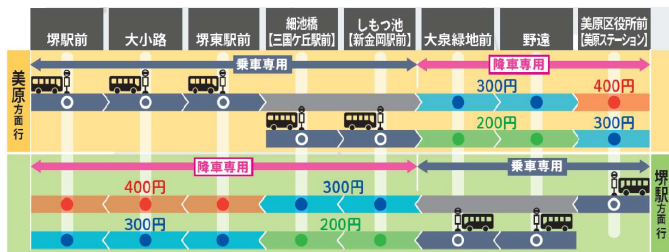
- 運行時間
 - 9時台～22時台 ※約1時間間隔で運行

- 運行事業者
 - 南海バス株式会社

■ 運行ルート・停留所



■ 運賃



美原方面行

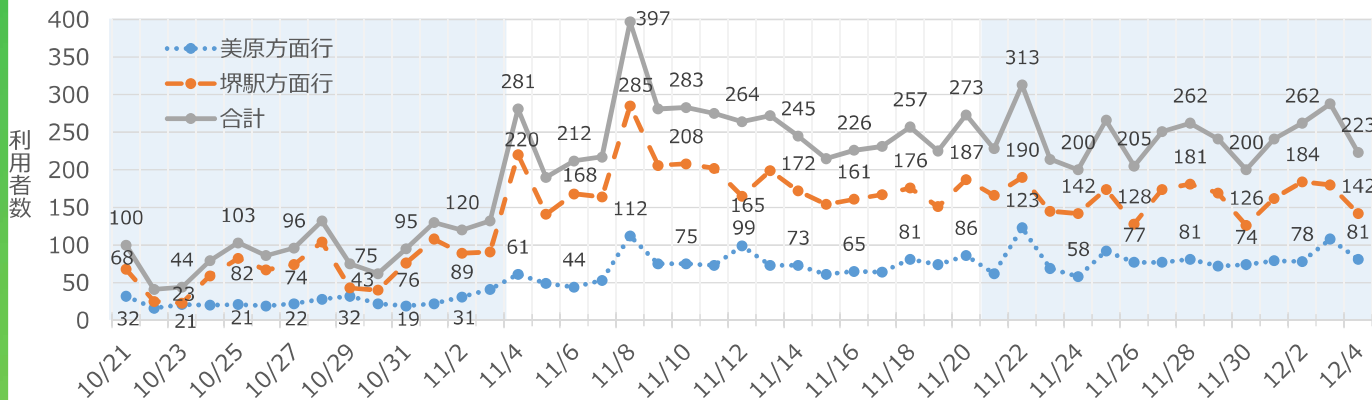
堺駅前→大泉緑地前（300円）、美原区役所前（400円）
 細池橋→大泉緑地前（200円）、美原区役所前（300円）

堺方面行

美原区役所前→細池橋（300円）、堺駅前（400円）
 野遠→細池橋（200円）、堺駅前（300円）

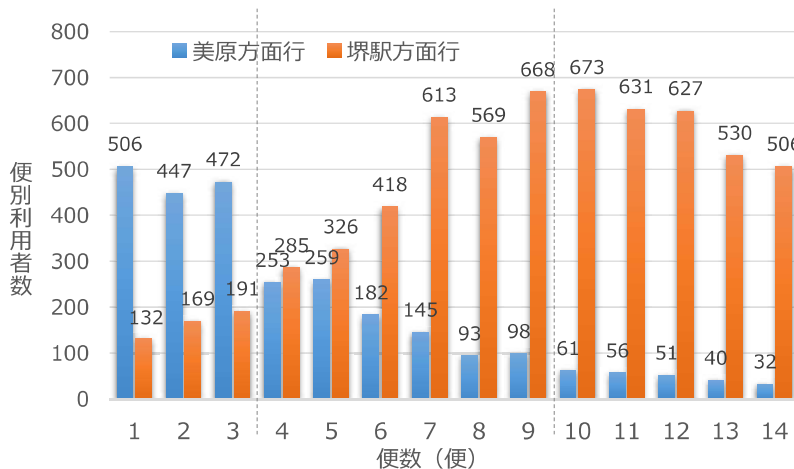
利用者数（全期間、時間帯別、曜日別）

- 時間帯別利用者数を見ると、美原方面行は午前の利用が多く、午後・夕方以降の利用は少ない。対照的に堺駅方面行は午前の利用が少なく、午後・夕方以降の利用が多い。
- 曜日別利用者数を見ると、曜日に関係なく、美原方面行の利用より堺駅方面行の利用が多い。

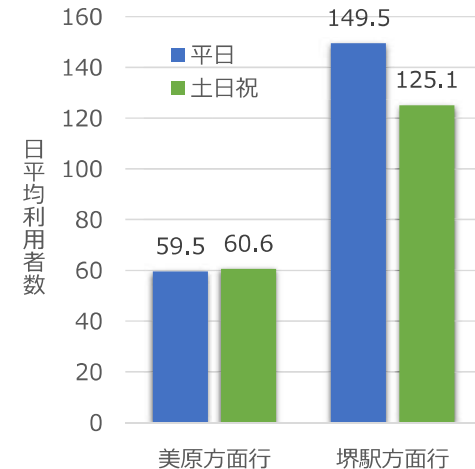


	美原方面行 単位：人				堺駅方面行 単位：人				合計 単位：人			
	10/21 ～ 11/3	11/4 ～ 11/20	11/21 ～ 12/4	合計	10/21 ～ 11/3	11/4 ～ 11/20	11/21 ～ 12/4	合計	10/21 ～ 11/3	11/4 ～ 11/20	11/21 ～ 12/4	合計
1便平均	2	5	6	4	5	13	12	10	3	9	9	7
1日平均	25	72	81	60	68	184	162	141	93	256	242	201
合計	346	1,218	1,131	2,695	949	3,126	2,263	6,338	1,295	4,344	3,394	9,033

【時間帯別利用者数】

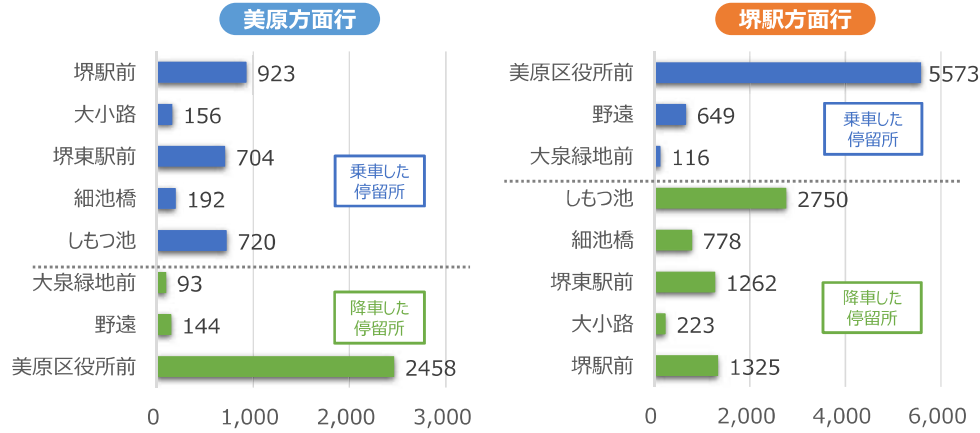


【曜日別利用者数】



利用者数（停留所別）

- 停留所別利用者数をみると、美原区役所前の利用が一番多い。
- 美原方面行は堺駅前・堺東駅前・しもつ池の乗車割合が多く、堺駅方面行はしもつ池の降車割合が多い。



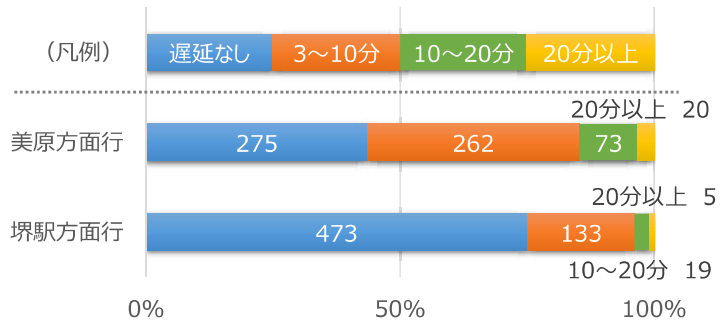
運行状況（所要時間、遅延本数）

- 商業施設のオープン直後の交通量増加により、所要時間が大きくなったと想定される。
- 両方向とも所要時間の最小値は30分前後であり、速達性の高い便もあった。
- 堺駅方面行に比べ、美原方面行の方が最大遅延時間が大きく、遅延本数が多い。
- 美原方面行及び堺駅方面行の両方向とも、遅延なし、又は3分～10分の遅延がほとんどである。

【所要時間】

	美原方面行			堺駅方面行		
	平均	最長	最短	平均	最長	最短
全期間	0:44:46	1:29:10	0:28:25	0:39:45	1:04:31	0:30:13
オープン前 10/21~11/3	0:42:25	1:16:51	0:28:25	0:38:29	0:55:55	0:31:38
オープン直後 11/4~11/20	0:47:28	1:29:10	0:28:46	0:40:19	1:04:31	0:30:13
オープン後 11/21~12/4	0:43:48	1:04:49	0:29:48	0:40:20	0:55:55	0:31:22

【定刻からの最大遅延時間及び遅延本数】

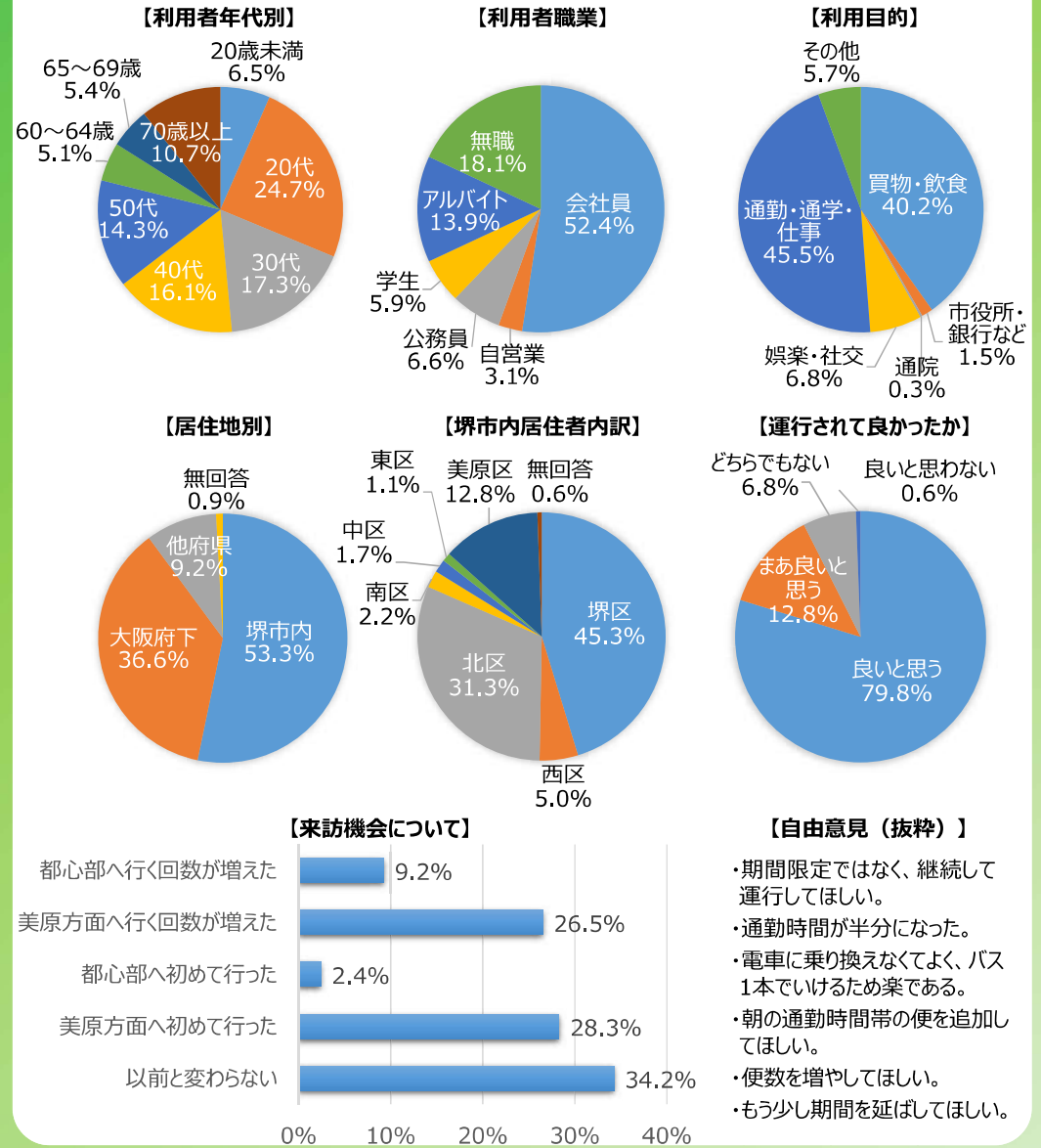


※定時より3分以上遅れたものを「遅延あり」と判断

車内アンケート調査結果

■調査方法・アンケート回収数

- 調査員が全便に乗車し、利用者アンケート用紙を配布（WEB回答併用） ※回収数：計336
- 調査日：令和4年11月20日（日）、11月22日（火）



今後の課題

- ニーズ
 - 朝の通勤・通学時間帯の運行について検討が必要。
- 需要
 - さらなる需要確保に向け、沿線施設との連携、運行時間帯拡大等の検討が必要。
- 定時性・速達性
 - 直ちに改善可能な課題ではないが、今後の方策について検討を図る。