

令和5年度 SMI美原ライン実証実験結果（概要）

資料3

実験概要

- 実験目的
 - 堺都心部と市域東部を直通急行バスでつなぐことで、人流の活性化、公共交通への利用転換や利用促進につなげる。
 - 通勤・通学時間帯の運行ニーズがあったことや、沿線施設との連携による需要拡大策の検討など、令和4年度実験における課題を踏まえ、停留所や運行時間帯の変更、企画乗車券の活用などにより、更なる利用者増加につなげる。

■実験日程

○令和5年10月2日（月）～12月15日（金） 75日間

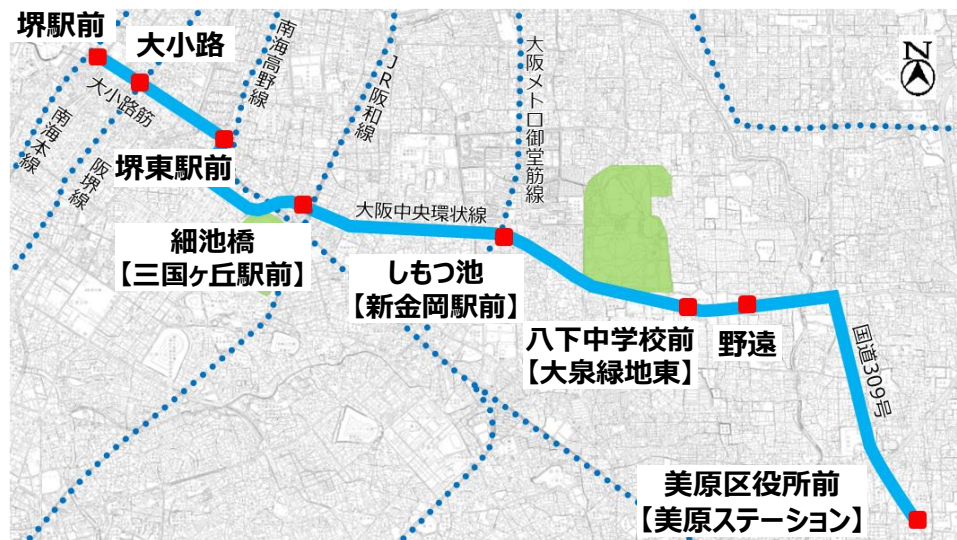
■運行時間

○7時台～20時台 ※約1時間間隔で運行

■運行事業者

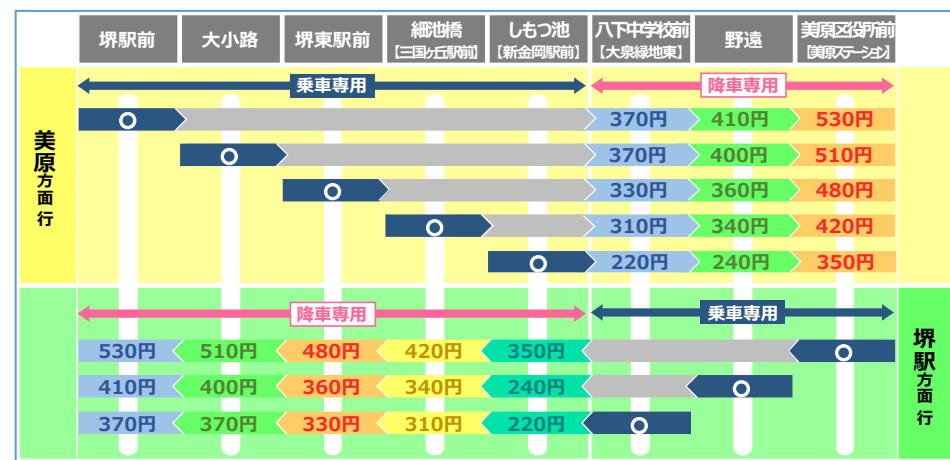
○南海バス株式会社

■運行ルート・停留所



■運賃

○本格運行を見据えて南海バス株式会社の距離制運賃を適用



（参考）令和4年度 実験概要

実験日程：令和4年10月21日～12月4日 45日間

運行時間：9時台～22時台 ※約1時間間隔で運行

運行ルート：堺駅前・大小路・堺東駅前・細池橋・しもつ池・大泉緑地前・野遠・美原区役所前（美原ステーション）

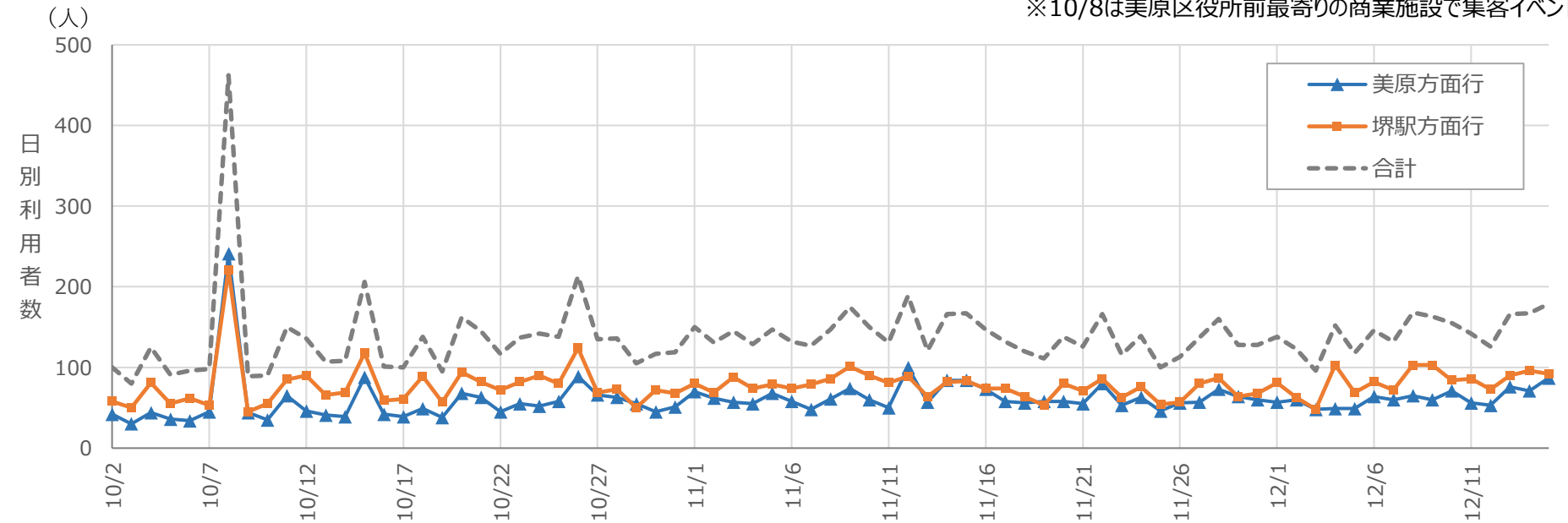
運賃：距離別に200円、300円、400円の運賃を設定

利用者数（全期間、時間帯別）

○特異日（10/8）を除き、利用者数は実験期間中ほぼ横ばいだった。

○令和5年度の利用者数は1日平均で138.4人であり、令和4年度と比較すると約30%減となった。

※10/8は美原区役所前最寄りの商業施設で集客イベントあり



美原方面行

単位：人

	令和5年度	(参考) 令和4年度
1便平均	4.3	4.3
1日平均	60.4	59.9
合計	4,532	2,695

堺駅方面行

単位：人

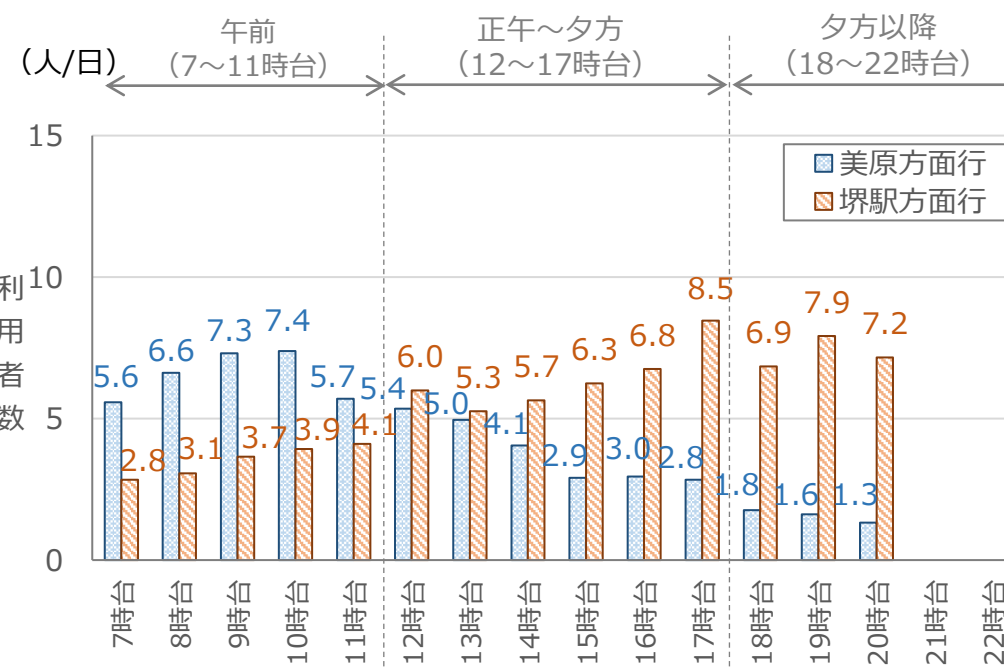
	令和5年度	(参考) 令和4年度
1便平均	5.6	10.1
1日平均	77.9	140.8
合計	5,845	6,338

合計

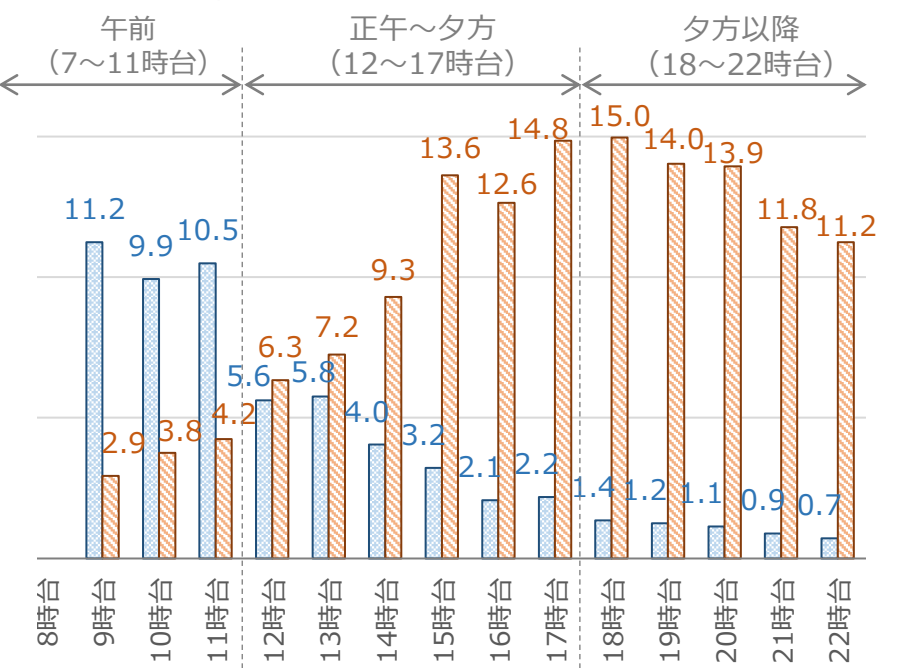
単位：人

	令和5年度	(参考) 令和4年度
1便平均	4.9	7.2
1日平均	138.4	200.7
合計	10,377	9,033

【令和5年度 時間帯別利用者数】

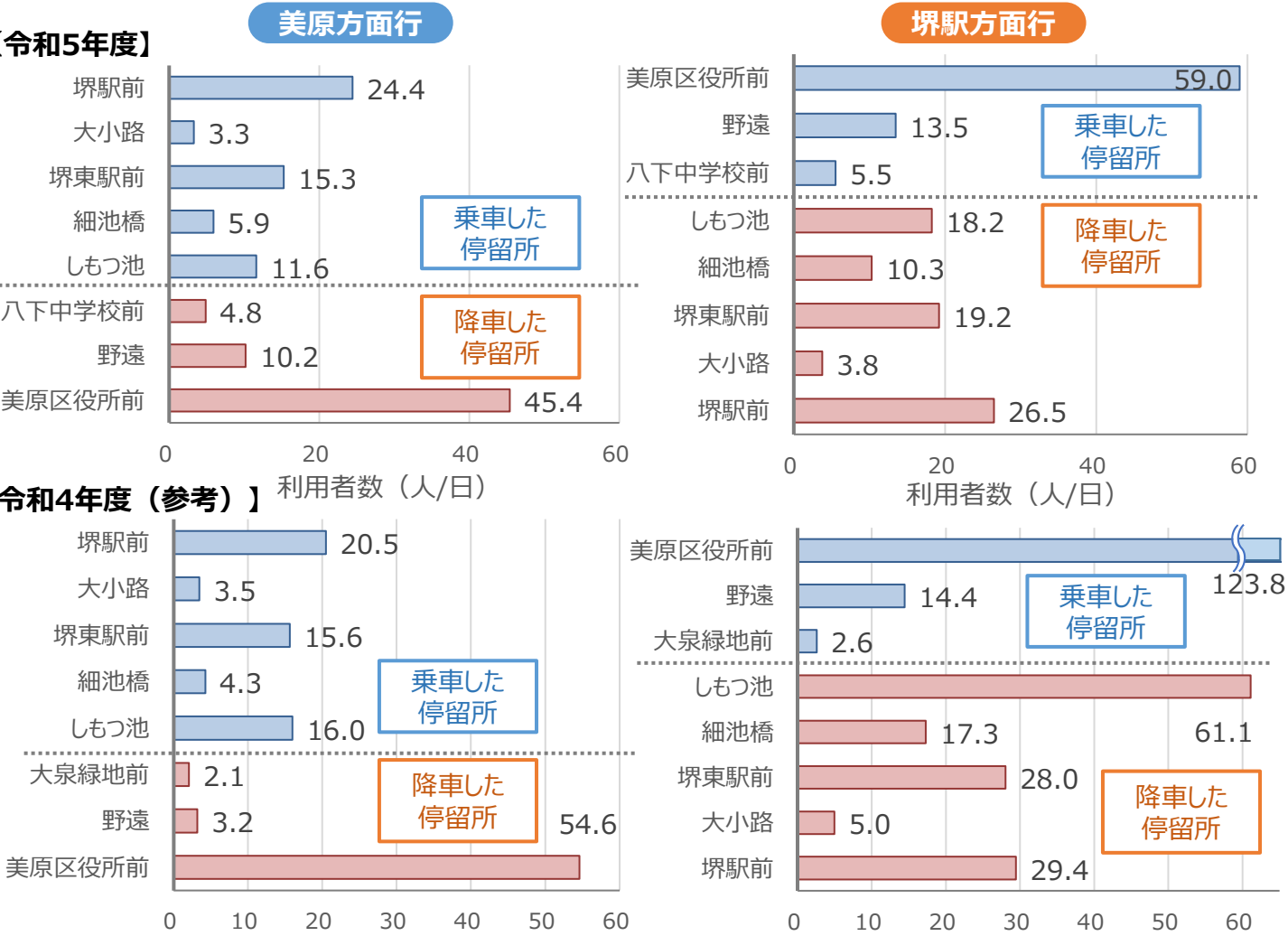


【（参考）令和4年度 時間帯別利用者数】



利用者数（停留所別）

- 美原方面行、堺駅方面行の両方向において「美原区役所前」の利用が最も多かった。
- 令和4年度は「しもつ池」の利用者数が多かったが、令和5年度はいずれの方面も「しもつ池」より「堺駅前」の利用者数が多かった。



運行状況（平均所要時間）

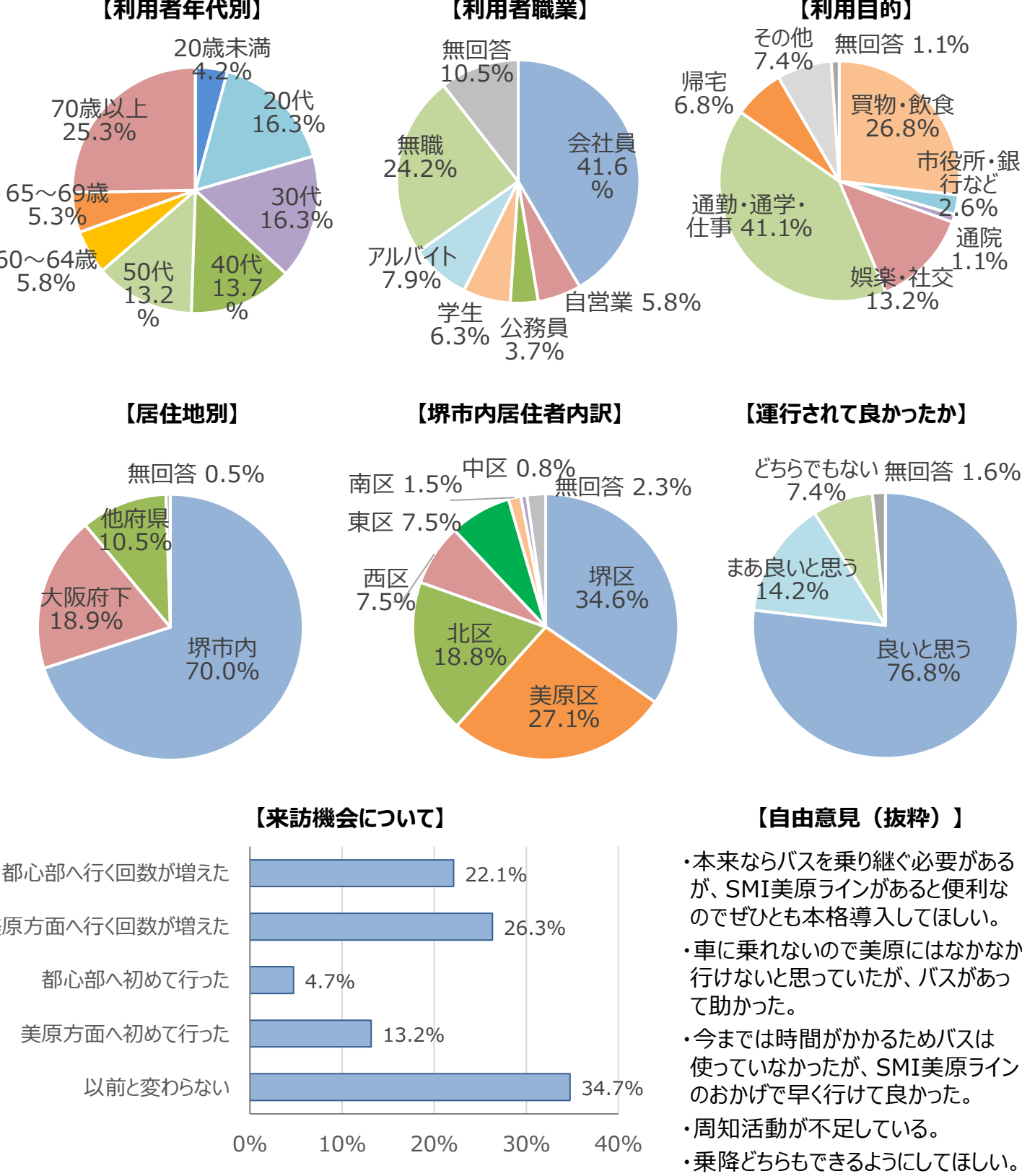
- 所要時間の平均値は美原方面行が45分程度、堺駅方面行が40分程度で令和4年度と比較して大きく変わっていなかった。
- 所要時間は最長で1時間30分以上であり、最短で30分前後であった。
- 令和4年度と比較して両方向とも最長時間が延びており、所要時間が最長となった日は国道309号での渋滞の影響によるものと推測される。

令和5年度							
	平均	最長	最短		平均	最長	最短
美原方面行	約45分	約1時間38分	約31分	堺駅方面行	約40分	約1時間31分	約30分

令和4年度（参考）							
	平均	最長	最短		平均	最長	最短
美原方面行	約45分	約1時間29分	約28分	堺駅方面行	約40分	約1時間5分	約30分

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、利用者にアンケート用紙を配布（WEB回答併用） ※回収数：計190
- 調査日：令和5年11月12日（日）、11月14日（火）



今後の課題

- ニーズ
 - 本格導入の実現に向けた調整が必要。
- 利用者数
 - 更なる周知や広報等により、利用者数の増加及び定着を図る必要がある。
- 更なる利用拡大に向け、都心部や美原区などの魅力を発信する必要がある。