

マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

※属性が分かるデータはPiTaPaのご利用のみを集計し、
属性に関係しないデータについては全てのICカードのご利用を集計しています。

調査概要

》現状と課題

○ アフターコロナの外出行動の現状

2023年5月の新型コロナウイルス感染症第5類移行後、外出制限がなくなったことで人々の外出がコロナ前水準に戻りつつあります。

2023『消費動向に関する定点調査』(クロス・マーケティング社)によると、2023年10月時点の「自宅で過ごす時間」のDI値(「増えた」の回答比率-「減った」の回答比率)が前年同期比で-3.9ptとなり、外出時間が増加傾向であることを示しています。

○ 課題

マーケティングや都市開発等を行うにあたっては、コロナ前後での外出行動の変容を適切に把握することが重要となります。こうした傾向は年代や性別によって状況が異なると考えられ、利用者一人ひとりの利用に着目した分析を行う必要があります。

しかし、こうした分析に必要なデータが広く流通しておらず、活用が行われていないのが現状です。

Osaka Metro 駅レポートでは、ICカードのIDを活用することで、利用者一人ひとりに着目した移動動向分析を行うことが可能で、移動の変容をより詳細に把握することが可能です。

》データ取りまとめ概要

○ 目的

コロナ前後での地下鉄利用者の鉄道利用動向の変化を属性(※)ごとに把握し、鉄道利用や外出を促進するマーケティング資料とすることを目的に、ICカード利用者のユニークユーザー数分析を行う。

○ とりまとめ事項

①定期外乗車人員とユニークユーザー数の比較

②年代別・性別 ユニークユーザー数の比較

2019年1月～2023年10月までの回復率の推移について

③地下鉄 主要駅間OD分析

地下鉄のご利用が特に多い主要駅同士のODを分析し、
短距離利用者のご利用の変化を分析

○ 結論の概要

- 定期外乗車人員よりもICカードユニークユーザー数の方が回復率が低く、年代別・性別にみると、若年層や高齢女性の回復が鈍い。
- 短距離利用者のODを分析すると、2023年には観光地のご利用がコロナ前よりも回復傾向である一方、一部のエリアでは減少しているODも確認された。

マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

目次

》ICカードユニークユーザー数の動向について

- P3 前提:乗車人員とユニークユーザーの違い
分析内容の詳細について

- P4 定期外乗車人員とユニークユーザー数の比較

- P5 年代別・性別 ユニークユーザー数の比較

》短距離利用者の動向について

- P6 地下鉄のご利用が特に多い主要駅同士のODの時系列推移

》一般的な外出の傾向の変化について

- P7~P9 外出に関する他の調査結果との比較

》まとめ

- P10 まとめ

マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

■ 前提

》乗車人員とユニークユーザーの違い

○ 乗車人員の定義

乗車人員はご利用の延べ人数を指します。例えば、ある1人の利用者が1か月に20乗車した場合、乗車人員は20とカウントします。

○ ユニークユーザー数の定義

期間中に利用があったカードID数を指します。例えば、ある1人の利用者が1か月に20乗車した場合、ユニークユーザー数は1とカウントします。

このようにユニークユーザー数は鉄道を利用した実際の人数を把握することができ、地下鉄の利用実態をより詳細に把握することができます。

■ 分析内容

》ICカードユニークユーザー分析

乗車人員とユニークユーザー数の傾向の違いや属性別のユニークユーザー数の変化を集計し、属性ごとの外出頻度の傾向について分析します。

○ 定期外乗車人員とユニークユーザー数の比較

乗車人員とユニークユーザー数のコロナ前増減率の推移(2019年1月~2023年10月までの回復率の推移)の違いを確認します。

○ 年代別・性別 ユニークユーザー数の比較

属性別のユニークユーザー数の変化を集計し、コロナ禍を経て回復している層としていない層の違いを分析します。

》短距離利用者のOD分析

○ 地下鉄の主要駅間OD分析比較

都心部に所在する地下鉄の中でご利用が多い上位10駅と市内観光地に隣接する駅について、2019年11月(コロナ前)、2021年11月(コロナ禍)、2023年11月(コロナ後)のご利用の変化を集計し、短距離利用者の目的地やご利用の数の変化を分析します。

マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

分析結果

※本ページの分析では全てのICカードのご利用を集計しています。

定期外乗車人員とユニークユーザー数の比較

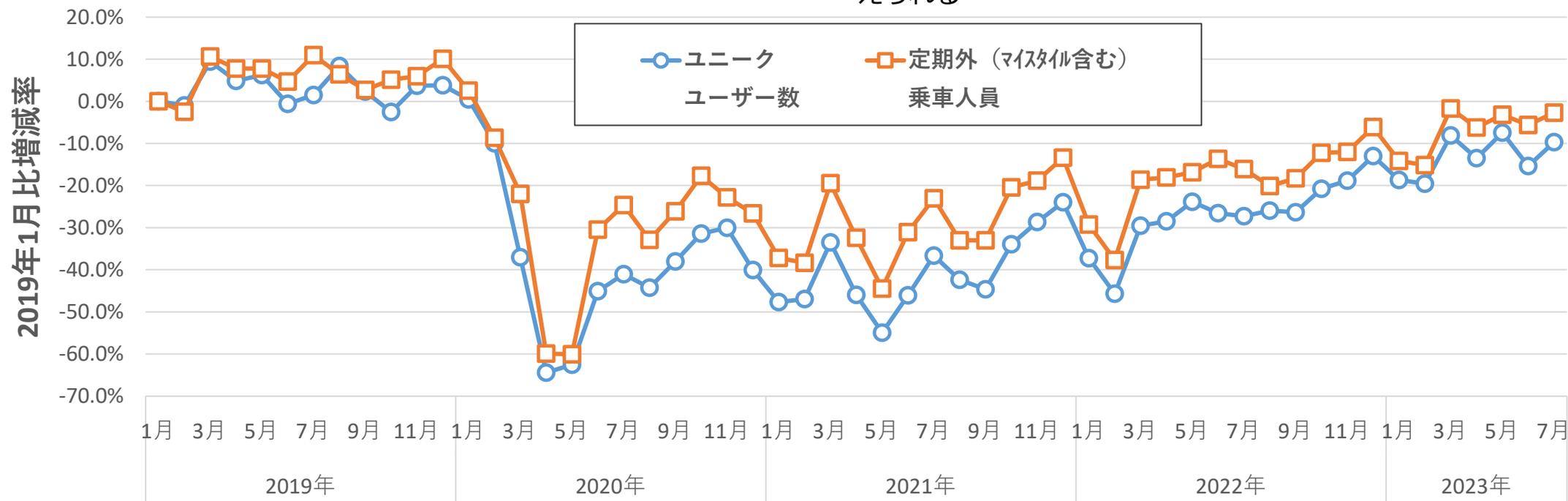
分析概要

地下鉄の定期外乗車人員とICカードユニークユーザー数の2019年1月～2023年7月のコロナ前増減率(2019年1月比)の推移の違いを集計しました。

分析結果

定期外乗車人員よりもICカードユニークユーザー数の方が回復率が低い結果となりました。このことから、以下のことが推測されます。

- ・1人当たりの乗車回数は増えているもののユニークユーザー数の回復が鈍いことが考えられる
- ・コロナ禍を経て利用が外出を再開していない層が一定数いると考えられる



マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

分析結果

年代別・性別 ユニークユーザー数の比較

分析概要

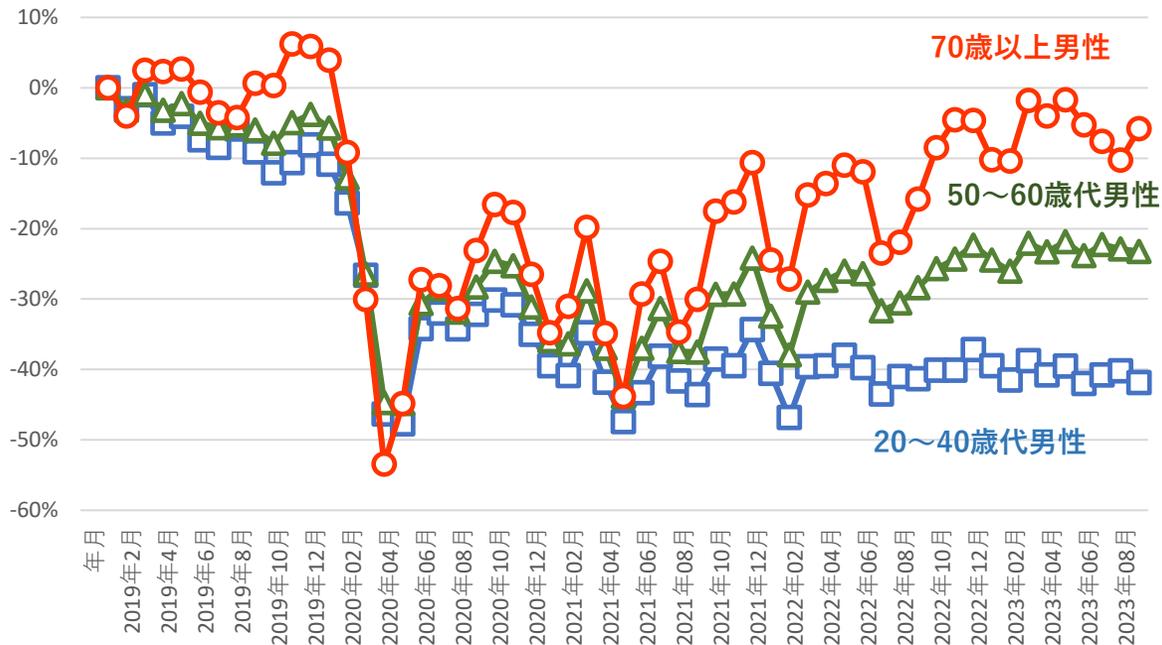
PiTaPaカードのご利用(地下鉄全体の30~40%程度)を対象に、2019年1月~2023年9月の年代別・性別のユニークユーザー数の推移を比較しました。

※本ページの分析ではPiTaPaカードのみ集計を行っています。
そのため、他のICカードに乗り換えたお客さまが一定数いる可能性があります。

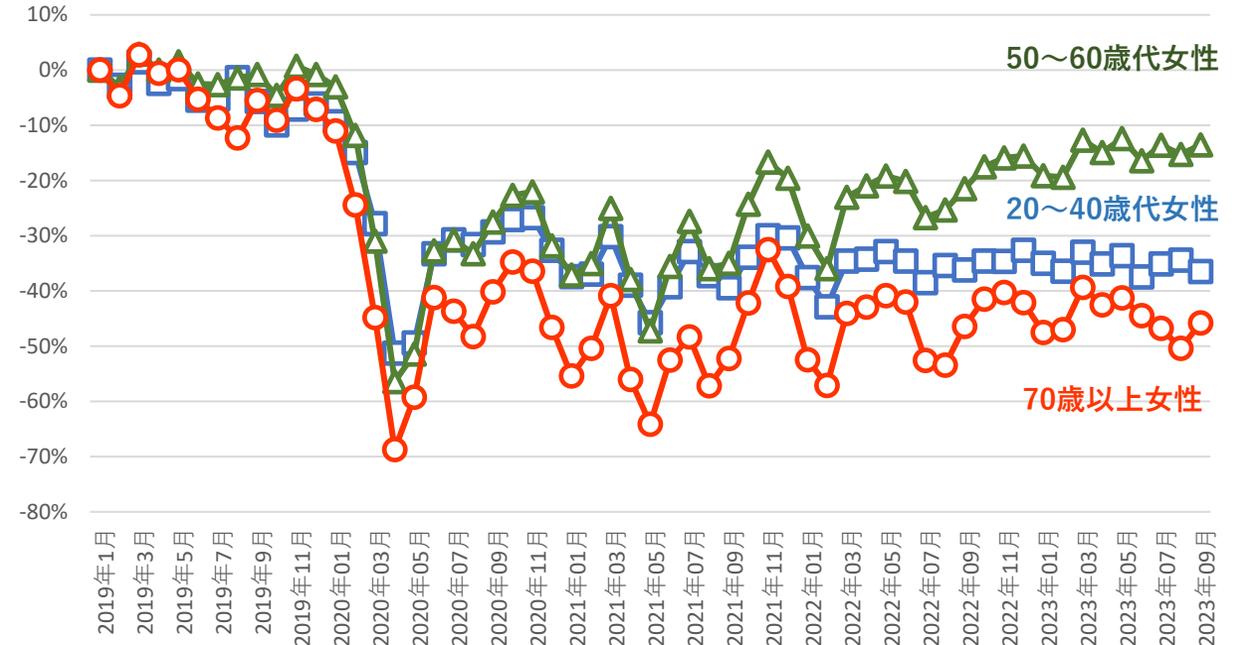
分析結果

男女ともに20~40歳代より50~60歳代の方が回復しており、性別を問わず若年層の回復が鈍いことを示している。一方、70歳代については男女で結果に差があり、高齢女性の回復が鈍いことを示している。

男性 ユニークユーザー増減率 (対2019年1月比)



女性 ユニークユーザー増減率 (対2019年1月比)



マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

※本ページの分析では全てのICカードのご利用を集計しています。

赤：増減率コロナ前を上回ったまでのOD 青：増減率▲20%以下のOD

分析結果

短距離利用者のOD分析

分析概要

ここまで利用者属性別のコロナ前からの変化を確認しましたが、コロナ禍を経て鉄道の利用距離に変化が生じている可能性があります(短距離の場合は鉄道を使わず歩く、など)。

そこで、都心部に所在する地下鉄の中でご利用が多い上位10駅と市内観光地に隣接する駅について、2019年11月(コロナ前)、2020年11月(コロナ禍)、2023年11月(コロナ後)のご利用の変化を集計し、短距離利用者の目的地やご利用の数の変化を分析します。

分析結果

2020年11月時点(コロナ禍)では、数多くのエリアの移動が減少しており、特に繁華街に隣接するターミナル駅や観光地に近い駅が減少が大きいです。

一方、2023年11月時点(コロナ後)では、心斎橋・なんばや大阪港・森ノ宮を発着とするODを中心にコロナ前を上回るご利用となっており、観光需要の回復が確認された。本町・堺筋本町を発着とするODはコロナ前を下回るご利用となったケースが多く、通勤需要の変化による可能性が考えられる。

【2020年11月 対コロナ前増減率(2019年11月比)】		新大阪	梅田	淀屋橋	本町	心斎橋	なんば	天王寺	東梅田	西梅田	四ツ橋	大阪港	堺筋本町	森ノ宮
発駅	着駅													
新大阪		-	-35.3%	-38.7%	-37.2%	-40.7%	-41.3%	-32.1%	-	-	-	-41.6%	-40.2%	-42.5%
梅田		-31.6%	-	-25.1%	-20.5%	-31.6%	-33.4%	-26.9%	-	-	-	-25.2%	-21.2%	-37.9%
淀屋橋		-40.2%	-24.9%	-	-21.9%	-30.4%	-30.5%	-24.8%	-	-	-	-26.2%	-22.5%	-30.1%
本町		-36.5%	-21.2%	-23.9%	-	-32.7%	-22.0%	-17.1%	-	-18.1%	-24.1%	-37.2%	-22.6%	-20.4%
心斎橋		-39.6%	-28.7%	-29.6%	-33.1%	-	-32.0%	-23.9%	-	-	-	-54.6%	-35.6%	-51.6%
なんば		-40.5%	-32.4%	-30.5%	-21.9%	-31.1%	-	-28.9%	-	-27.9%	-19.5%	-49.3%	-26.9%	-40.6%
天王寺		-31.1%	-27.2%	-26.5%	-17.3%	-24.9%	-30.3%	-	-21.2%	-26.4%	-13.0%	-30.4%	-17.7%	-20.3%
東梅田		-	-	-	-	-	-	-23.5%	-	-	-	-48.7%	-23.0%	-28.4%
西梅田		-	-	-	-17.4%	-29.4%	-28.7%	-26.2%	-	-	-21.8%	-36.7%	-28.5%	-32.5%
四ツ橋		-	-	-	-24.8%	-	-21.7%	-10.6%	-	-22.0%	-	-	-28.1%	-33.7%
大阪港		-38.1%	-27.9%	-29.7%	-32.8%	-65.7%	-50.5%	-25.6%	-36.1%	-36.3%	-44.9%	-	-25.4%	-39.4%
堺筋本町		-41.7%	-24.3%	-18.7%	-17.4%	-35.6%	-29.2%	-16.6%	-24.8%	-29.4%	-27.8%	-36.2%	-	-20.1%
森ノ宮		-39.0%	-40.7%	-26.9%	-21.3%	-55.5%	-42.9%	-36.7%	-36.9%	-39.0%	-56.8%	-59.2%	-17.8%	-

【2023年11月 対コロナ前増減率(2019年11月比)】		新大阪	梅田	淀屋橋	本町	心斎橋	なんば	天王寺	東梅田	西梅田	四ツ橋	大阪港	堺筋本町	森ノ宮
発駅	着駅													
新大阪		-	14.8%	-5.3%	1.3%	9.4%	12.4%	5.1%	-	-	-	54.9%	-2.3%	25.4%
梅田		15.6%	-	4.9%	8.0%	4.7%	4.3%	-2.0%	-	-	-	22.5%	-6.7%	-1.4%
淀屋橋		-8.7%	4.7%	-	-0.7%	-5.1%	-1.8%	-0.3%	-	-	-	6.0%	-9.7%	-8.8%
本町		-7.2%	4.9%	-4.0%	-	-0.6%	-10.7%	-0.4%	-	-25.3%	-39.7%	-33.9%	-35.5%	-24.8%
心斎橋		12.9%	4.8%	-3.6%	12.0%	-	3.8%	3.8%	-	-	-	11.8%	-3.1%	4.8%
なんば		4.4%	1.1%	-5.8%	-14.7%	-11.0%	-	-6.4%	-	-43.5%	-33.1%	-2.5%	-30.4%	-2.4%
天王寺		3.4%	-3.9%	-2.3%	-3.6%	2.6%	-6.9%	-	-32.7%	-16.8%	10.9%	-18.9%	-32.7%	5.2%
東梅田		-	-	-	-	-	-	-16.7%	-	-	-	51.5%	-26.9%	1.5%
西梅田		-	-	-	-20.8%	-9.7%	-23.2%	-13.5%	-	-	6.6%	13.6%	-20.6%	-7.4%
四ツ橋		-	-	-	-13.8%	-	-16.7%	15.6%	-	7.5%	-	-	-8.9%	26.7%
大阪港		42.9%	18.2%	-4.6%	-0.7%	0.7%	10.7%	-3.7%	47.5%	6.2%	19.3%	-	5.0%	6.4%
堺筋本町		-36.4%	-19.5%	-11.4%	-28.0%	-48.6%	-40.2%	-22.3%	-38.8%	-29.6%	-35.1%	-32.1%	-	-20.3%
森ノ宮		31.6%	9.2%	-5.8%	0.9%	5.8%	26.1%	6.5%	-3.3%	13.5%	9.2%	5.9%	0.1%	-

マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

他の調査との比較

外出に関する他の調査との比較

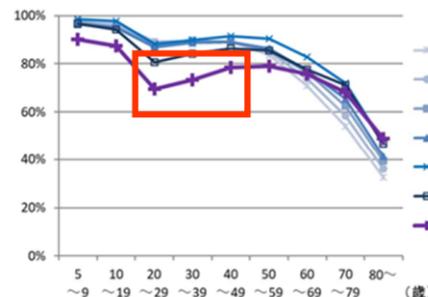
- 2021年度『全国都市交通特性調査結果(速報版)』(国土交通省)
 年齢階層別の外出率は、20～40歳代が50～60歳代よりも値が小さく、特に若年層は外出する割合が低いことを示しています。
 これは、本分析結果である若年層の鉄道ユニークユーザー数の回復が鈍いことと同じ傾向だと言えます。

- 2022『高齢社会白書』(内閣府)

高齢者の外出について、「よく外出する」と回答した65歳以上女性の割合は男性より低く、収入を伴う仕事をしている割合についても、65歳以上女性の割合は男性より低い。

一般的に就労している方が外出する機会が多いと考えられることを踏まえて、高齢女性は高齢男性と比較して外出機会が少ないと示唆され、高齢女性のユニークユーザー数の回復が鈍い本分析結果と同じ傾向だと言えます。

■ 全国の年齢階層別外出率 (%)
【平日】



【休日】

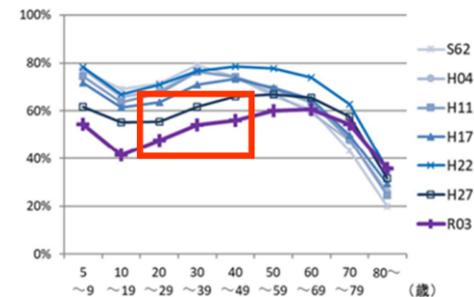


図1-3-2-5 ふだん(散歩なども含め)外出するか(年齢・性別)

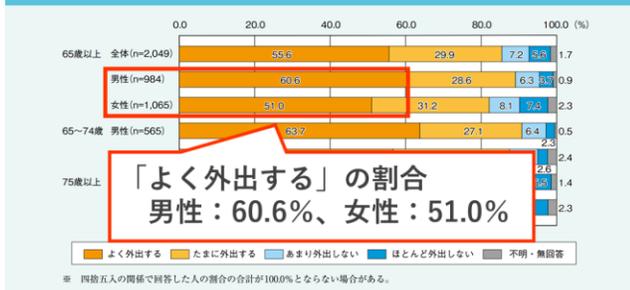
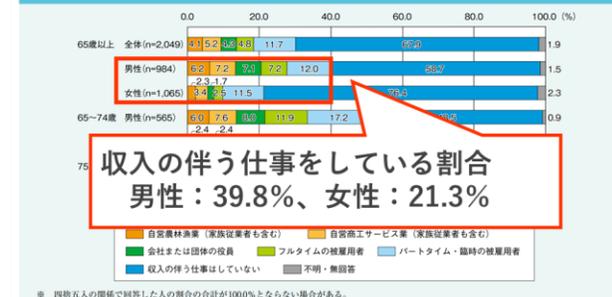


図1-3-3-1 現在の収入の伴う仕事(年齢・性別)



マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

他の調査との比較

》外出に関する他の調査との比較

○ 2016、2021『社会生活基本調査』(総務省)

大阪府の行楽人口について、年代性別ごとの全人口に占める行楽人口の割合を比較すると、35～44歳は男女ともに▲35%程度である一方、55～74歳において女性の方が男性より減少率が高かった(男性:▲31.3%、女性:▲41.0%)。

これは高齢女性の外出の回復が鈍い本分析結果と同じ傾向にあることを示しています。

※行楽人口:日常生活圏を離れて宿泊を伴わず、半日以上かけて行う日帰りのものをいい、夜行日帰りを含む。



マーケティングレポート(ICカードユニークユーザー分析)

■ まとめ

》結論

○ 分析の概要

本レポートでは、コロナ前後での地下鉄利用者の鉄道利用動向の変化を属性ごとに把握し、鉄道利用や外出を促進するマーケティング資料とすることを目的に、ICカード利用者のユニークユーザー数分析を行いました。

具体的には、定期外乗車人員とユニークユーザー数の比較、年代別・性別 ユニークユーザー数の比較、短距離利用者のOD分析を行い、下記の結果が分かりました。

- 定期外乗車人員よりもICカードユニークユーザー数の方が回復率が低く、年代別・性別にみると、若年層や高齢女性の回復が鈍い。
- 短距離利用者のODを分析すると、2023年には観光地のご利用がコロナ前よりも回復傾向である一方、一部のビジネス街では減少しているODも確認された。

○ 細やかな施策のご検討について

Osaka Metro 駅レポートでは、鉄道をご利用した人々の移動動向を詳細に把握することが可能です。

その他の路線や、より細かな設定、例えば季節や曜日、更に細かな時間帯等、詳細に集計することが可能ですので、お気軽にお問い合わせください。

本レポートの著作権は大阪市高速電気軌道株式会社(Osaka Metro)に帰属します。
引用される際は、当社の社名、レポート名、HPのURL等の出典を明記していただきますようお願いいたします。