

大阪市交通局の再編に関する意見書



2013. 7. 1



NPO法人 KOALA

目次

大阪市交通局の再編に関する意見書	P. 1・2
利用者からみた大阪市交通局改革の問題点	P. 3～15
維持すべき現状のサービス	P. 16・17
新事業者のサービス条件	P. 18・19

大阪市交通局の再編に関する意見書

NPO法人 KOALA

1. はじめに

大阪市交通局の経営改革の論議が終盤を迎え、民営化への方向性が打ち出されている。どのような経営形態であっても合理的で効率的な経営が求められるが、現検討案は、将来の財政負担等と経営の効率化を視野に入れた点は高く評価される。

しかし、交通政策の根本的な論議や利用者の利便性から見た検証が不十分である。

KOALAでは、利用者目線で現在の論議で不足していると考えられる事項を再度、取りまとめた。

2. 理念の打ち出しや中長期の都市交通ビジョン

現案は、あくまでも大阪市交通局の経営効率化に論点を絞ったものであり、大阪府内全体の交通とまちづくりをどのように推進していくかという視点が決定的に不足している。

今、私たちが直面しようとしている超高齢化社会の到来、エネルギー環境問題の深刻化への対応や、インバウンド観光の推進、ユニバーサルデザインの実現など、21世紀の都市戦略を織り込んだ「歩くまち、公共交通優先のまち」を前面に打ち出すべきと考える。

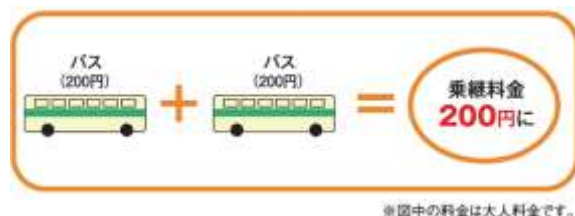
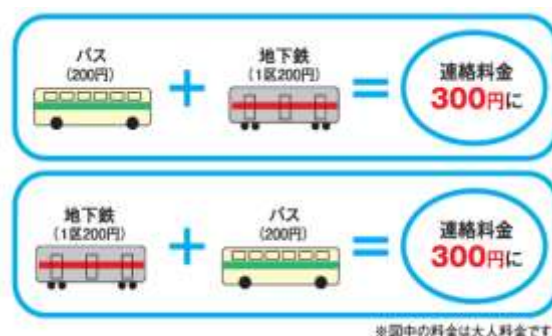
公共交通の基本理念は乗客の安全輸送である。国鉄改革は一定の成果があったものの、関西圏の鉄道で重大事故が連続している。大阪市営交通の経営の効率化とサービスの向上は喫緊の課題ではあるが、まずは安全輸送が全てに優先することを第一義とすべきである。

3. 総合都市交通体系

大阪市交通局は市民の足として歴史的使命を果たしてきた。残念ながら、都市交通の経営理念不足が大幅な赤字を招いてきたことは否定できない。しかし、他市と比べ「地下鉄」と「バス」が一つの都市交通システムと位置付けられ連携運営の成果もあったと認識している。

これは、かつて、市内に網羅された路面電車網を幹線は地下鉄が、枝線は市バスがしっかりと代替してきたことに起因する。また、次図のように他の都市と比較して優れているバスと地下鉄、バスとバスの乗り継ぎシステムなどが存在するものの、残念な

がら利用者への広報が十分でなく、また「PiTaPa」などの割引システム等もパソコンでの登録が必要なものも多く、高齢者にとっては利用しづらい側面がある。



2012年12月に公表された「バス事業民営化基本方針（素案）」によると、「交通政策にかかる新たな体制の構築」を「課題」として明示し、バス事業の民営化の基本方針として「バス事業にかかる協議体」を設置するとしているが、まずは、都市交通における地下鉄、バス、JR、民鉄、タクシー、自転車などの役割分担をしっかりと認識し、都市交通全体が最適となる「総合交通体系」を早急に検討・実現するとともに、ハードとソフトの融合した公共交通システムの構築が必要である。

また、この検討にあたっては、区単位ではなく、市内交通ネットワークの再構築という観点で周辺市も含めた作業も必要である。

特に大半の路線が廃止された「赤バス」の代替措置が「ニア・イズ・ベター」の方針のもと、区単位で検討されたが、高齢者の通院実態など移動実態をきめ細かく把握し、赤バスが果たしてきたネットワークとしての有効性を沿線各区で再検証する必要がある。

重複する路線の見直し、利用度の低い路線（例：千日前線、今里筋線、市バス路線など）の利用促進の検討も必要で、東西軸（特に南部）の検討も必要である。

バス路線の見直しは喫緊の課題であるが、利用者、生活者の目線での点検が必要であり、ダイヤの見直し、地下鉄輸送との連携などによりシナジー効果を訴求すべきであり、現状のバス路線の収支だけの論議は回避すべきである。地下鉄とバスの事業者が別事業者となり全くの別経営となる場合、各々の経営責任が明確化される反面、このシナジー効果が発揮しづらいばかりか、現状のサービスの維持が懸念される。また、前述のバスの乗り継ぎサービスは高く評価されてきたが、バス事業者が複数となった場合、現状サービスの維持ばかりでなく事業者間の連携不足も懸念される。

枝（バス）を廃止することにより幹（地下鉄）の利用者を減少させてしまい、都市交通そのものを衰退させるばかりか、必ずしも経営的にプラスにならない場合も予想される。枝を刈りすぎて大木の生命力を奪わないかという観点での点検が必要である。

当面の新線はミッシングリングの解消により著しく交通体系が改善されるものだけに限定すべきであり、地下鉄延伸よりも市民が身近に利用できる交通網の再構築を優先すべきである。

LRTを新設し新たなまちづくりを計画することについては歓迎するが、あくまでも総合交通体系の一部であるとの基本認識が必要である。沿線住民、利害関係者との合意形成のためにも、その位置付けをしっかりと明示すべきである。

歩行者優先が第一課題ではあるが、自転車の位置づけ、走行空間の確保の検討が必要である。徒歩も自転車も重要な「移動」手段である。これらの観点から道路空間の再配分についても論議する必要がある。

4. 公共事業の採算性

事業者にとってコスト削減とサービスの向上、維持は当然のことであるが、事業本体の採算性だけで事業の意義を評価することはできない。公共事業の持つ意義、費用便益をしっかりと把握することが必要である。また、経営効率は同業他社との比較（ベンチマーク）が必要であり、改善すべき点は早急に対処すべきである。

5. 事業体制の検討

事業者、利用者、行政が一体となって事業のあり方を検討すべきである。また、机上だけでなく現場主義の徹底が必要である。

まずは、民営化のメリットとデメリットを市民により分かりやすく示す必要がある。

公有民営化、完全民営化の中から事業形態を選択することになるが、個別案件に対する政治介入を排除するためにも、民が経営に関わる必要性は認識するが、大阪市交通局が都市経営の中核とされてきた過去の歴史的意義の検証も必要である。また、経営の一部、または大半が民間に委ねられることになった場合、より利便性の高い運賃体系の実現など果実が市民に可能な限り還元される仕組みの検討も必要である。また、「検討」に当たっては市民ワークショップの開催、NPOなどの参加が必要であり、情報公開が大前提で、検討に参加する学識者においては、従来のような土木工学や経済学者ばかりでなく、都市交通の専門家、利用者代表も入れ、さらに、異分野の専門家も含めた論議が必要である。

行政の縦割りを排除した検討体制の構築が必須であり、例えばPTPS（公共車両優先システム）導入にあたっては警察との連携が不可避と考える。既に民営化への舵はとられたが、経営改革の成果をより実のあるものとするためにも、大阪市交通局の蓄積してきた成果を確認し、活かしていくことも大切である。

6. バリアフリー、市民への情報提供

ハード面の充実も必要であるが、交通弱者と呼ばれる利用者や市民を意識した乗継運賃等、きめ細かなソフト面の施策、情報提供をその効果を検証したうえで実施する必要がある。

7. おわりに

大阪市交通局の経営改革は、スピード感を持った対応であり、財政問題から都市経営のあり方に踏み込んだ論議ではあるが、残念ながら利用者目線からの総合交通体系のあり方の論議が不足している。

今回、よりよい交通サービスが効率的な形で利用者に提供されるために、民営化が選択されることに対しての是非を論議をする時間はなかった。

しかしながら、これからも「公」が利用者、市民と協働して積極的に都市交通政策にかかわり「市民協働」を推進していく必要性を痛感している。

（参考資料）

- ・「利用者から見た大阪市交通局に関する問題点と解消提案」（KOALA調査資料）
- ・バス事業民営化基本方針（素案）平成24年12月（大阪市交通局資料）
- ・地下鉄事業民営化基本方針（素案）平成24年12月（大阪市交通局資料）

利用者からみた大阪市交通局改革の問題点と改善策

1. 地下鉄

2013.6.30

問題点	具体的事例	改善策	緊急性
① 交通ネットワークの悪さ (資料①)	・京阪中之島から地下鉄線への乗り継ぎ運賃が初乗り2回で割高。一方、バス路線は削減されている。	・京阪、JR、関西高速鉄道など鉄道事業者を第三種鉄道事業者、大阪市交通局を第二種交通事業者として、他社路線を地下鉄路線とみなし、通し運賃、連合運賃制とする。	○
	・地下鉄駅同士が近接しているが、乗換駅と認められていない。(四つ橋線岸里と堺筋線天下茶屋、谷町線関目高殿と今里筋線関目成、御堂筋線昭和町と谷町線文の里)	・梅田、東梅田、西梅田駅と同様に改札外連絡乗換駅とする。	◎
② メリットの無い路線延長 (資料①)	・「大阪市交通事業の設置等に関する条例」による延長路線と需要とが合致していない。 ・千日前線の場合、近鉄大阪線の輸送力に余力があり、弥刀方面に延伸する理由が喪失している。 ・今里線計画区間の南端(「中野中学校前」以南)や9号線構想区間については、バスが1時間に1～3本程度しか運転されておらず、必要性が大いに疑問である。	・条例を廃止する。 ・新規に路線を建設する場合も、沿線住民に、メリット・デメリット(開通後はバス系統の改廃が不可欠なこと)を提示するとともに、開業後の採算スキームを明確化した上で建設の是非を決定する。 ・千日前線に関してはJR平野か谷町線平野への延伸が、公共交通ネットワーク充実の観点から合理的である。 ・「時のアセスメント」「計画の時効制度」も必要である。	▲
③ 列車ダイヤが分かりにくい	・千日前線、長堀鶴見緑地線では、昼間の列車ダイヤが7分間隔のため、ダイヤパターンを記憶できない。	・利用者が記憶しやすいパターンダイヤ(5分、7分30秒、10分など60の約数間隔)を採用すべき。	◎
	・地下鉄とバスのダイヤサイクルが融合していないため、乗換利用がしづらい。	・地下鉄とフィーダーとなるバスは、極力サイクルを一致させる。例えば、10分間隔で運転される路線と接続するバスは2本に1本が接続する20分間隔とする等。	◎
④ 利用者への情報が不足	・地下鉄ホームで接続するバスの案内がされているが、行き先と停留所へ向かう出口だけで、系統番号、ダイヤ(次発の発車時刻)などの詳細情報が不足している。	・ホームの案内には行き先に加えて系統番号の情報も付加する。停留所への改札付近には、さらに次発の発車時刻、主要な経由地などの情報を掲出する。	◎
⑤ ホームドアを設置していない	・転落事故防止の観点から全地下鉄駅で設置されるべきである。	・混雑が激しい駅と、利用者数が少なくワンマン運転による効率化との兼ね合いもあるが、まず、国の基準に従い優先順位を決定していくことが望まれる。	○

問題点	具体的事例	改善策	緊急性
⑥ ニュートラムの老朽化	・初期のAGT(Automated Guideway Transit)であり、設備、ソフトとも「ガラパゴス」化する可能性がある。 ・バリアフリー法の基準に達しないエレベーターやトイレがある。	・地下鉄路線を基軸とする総合交通ネットワークのなかで、ニュートラムの位置づけを検討する必要がある。バリアフリー法への対応は喫緊に対応する必要がある。	○
⑦ 閑散路線の対応	・千日前線は、路線の中央部で近鉄・阪神と並行するなど乗客数を拡大しにくい。	・ワンマン化による効率化すべきである。弥刀方面ではなく、JR平野駅や谷町線平野駅へ延伸し、交通ネットワークとしての活用を図るべき。	▲
	・今里筋線は井高野以北、今里以南が凍結されている。	・千里丘方面、杭全方面への延長は、民鉄(阪急、近鉄)、JR外環状線延伸計画などとの調整のうえ、まちづくりビジョンや総合交通体系のなかでの評価が必要である。	▲

2. 市バス

問題点	具体的事例	改善策	緊急性
① バスダイヤが分かりにくい	・運転間隔がバラバラで分かりにくく、覚えられない。 例えば、24系統(地下鉄住之江公園ー地下鉄長居)ダイヤは1時間あたり1～2本程度で、運転間隔もバラバラ。 ・朝ラッシュ前、タラッシュ後は本数が大きく減少してしまう上に、最終バスが早い系統で19時台と早すぎる。	・他の公共交通への乗り継ぎ改善も意識したパターンダイヤ化の実施 ・小型シャトルバスを投入、回送バスの客扱いなど運行回数を高める工夫が必要。 ・朝ラッシュ前、タラッシュ後の本数増大と、終バス時間の延長が必要。	○
② 運行系統が分かりにくい	・ダイヤ、系統とも利用者ニーズに合致したものではない。	・「路線廃止」ありきではなく、利用者目線での経営のあり方を有識者、利用者を交えながら検討すべき。 ・区割変更、公共施設(特に、区役所、病院等福祉施設)の統廃合も視野に入れた、交通ネットワークのあり方を先ず検討すべきである。(現状の区割での検討ではネットワークの検討が十分なものとならない。) ・廃止、路線変更などに必要性は否定しないが、代替措置の検討近接する市バス路線の改善なども並行して議論すべきである。	◎
	・路線が統廃合された地区では、最寄りの地下鉄、バス停まで歩行、自転車等での移動が必要。より公共交通離れが危惧される。	・パーク・アンド・ライド施策の実施(駐輪場開設、PiTaPa/ICOCAでのバス・地下鉄利用で駐輪場無償化など利用促進策が必要である) ・デマンド交通など比較的ローコストの代替交通手段等の交通弱者対策が必要である。	○

問題点	具体的事例	改善策	緊急性
③ 停留所の環境が悪い (資料①)	・バスを待つ環境として劣悪であり、他の政令指定都市、県庁所在地と比較しても見劣りする。	・歩道幅員が許す限り、大正区内の停留所のように雨避け、ベンチ設置を原則とし、各種情報(乗換、公共施設等)の提供が必要。	○
	・交差する鉄道路線との乗り継ぎが便利な場所に停留所を設けていない。上記の24系統の場合は、南海本線、高野線、阪堺線、阪和線と交差しているが、乗換が難しい。また安立一丁目停留所と阪堺線細井川停留所は20mほどしか離れていないのに、直接結ぶ街路がないため乗換には10分以上要する。阪和線長居駅とも、最短経路で乗り換えられる場所に停留所がない。	・極力最寄りの鉄道駅に立ち寄って、公共交通ネットワークの充実を図るべきである。 ・阪堺線細井川停留所付近の線路際に連絡通路設置。阪和線交差部に停留所設置。高頻度化と引き替えに小型バスに置換え、住吉大社駅に立寄って(または系統分割して)南海線と接続させる。	○
	・ノンステップバスを導入しても停留所ホームに横付けされないため、結局段差が発生している。	・横付けできない原因の一つに、停留所前後の違法駐停車が挙げられる。警察による取締り強化が望ましい。バス専用レーンには交通局の整理員を配置。ただし、駐車監視員のような見なし公務員制度創設条例を制定。町内会や企業団体など公式・非公式組織を使った市民協働の取り組みが必要である。	○
	・マウントアップされないバス停が散見され、車いすの乗降が危険になる場合がある。	・バス停の15cmマウントアップを実施する。	▲
	・路面電車とバスが同じ街路(あべの筋の一部区間)を走行しているが、停留所は全く異なる地点に設けているため乗換えに徒歩移動が伴い不便である。	・複数のバス・路面電車事業者の停留所は極力同一地点で統合するか、近接して設置する。路面電車と併走する区間では、軌道上走行も検討する。 ・停留所位置を見直す場合、利用者利便に視点を置いた上で、地元の理解を得られるよう協議されることが望ましい。	▲
④ ノンステップバスの乗降	・乗降は楽になったが、中ドアから前方ばかりが混雑している。後方には座席が並ぶが段差があり、2-2配列となっている通路も狭く、高齢や障がい者には着席しづらい。	・ICカード所持者に限って中ドアから下車を認め、後方での着席を促進する(中ドア付近にタッチセンサーを設け、無賃など違法乗車へのペナルティを強める条例を制定)	○

問題点	具体的事例	改善策	緊急性
⑤ 情報提供が不足している (資料①)	・停留所に接近したバスの系統番号、行き先、経由地が分かりにくい。	・系統番号は解り易いように、正面右側に表示する。行き先に加えて、主要な経由地も表示する。	▲
	・過去の様々な経緯から系統番号に欠番が発生している。また、起点、終点、経由地に一貫性が無く、利用者に分かりにくい。	・市内全域で一定のルールに基づいた系統番号に配番しなおす。新しい系統番号は三桁以内の数字とし、枝系統、区間運転など派生系統は、日本人にも外国人観光客にもわかりやすいようにA、Bなどアルファベットで区分する。	○
	・バス停には、系統ごとに停車する停留所名が表示されているが、地下鉄以外の鉄道(JR,私鉄)の情報が無いので利用しづらい。	・バス停に、接続する鉄道路線に関する情報を掲出するほか、方面別のバスと鉄道の接続ダイヤを記したリーフレットを停留所に配置する。	◎
	・バス接近表示の停留所が少ない。 ・地下鉄、バス車内の情報装置はLEDによる文字式が主であるが、文字だけの情報の上に三色式で単調なため理解しにくい。	・現在配備されている装置は、一系統しか停車しない停留所でも複数系統の表示が可能であったり、四つ前の停留所発車から表示できるなど設備が過剰である。欧州には、「○系統 あと○分」などと簡素で汎用性のある装置で接近を知らせている。利用者数が多い停留所以外では、装置や提供する情報を簡素化してコストを低減しつつ、サービスの継続が望まれる。 ・車内情報装置は、今後LED式を主とし、図や各国言語に対応した多彩な方式に改善する。 ・通信事業者との協業が前提ではあるが、バス車両へのGPS設置、携帯情報端末への情報提供も検討も必要。	○

3. ネットワークなど

問題点	具体的事例	改善策	緊急性
① 交通ネットワークとして機能維持と政策介入の可能性 (資料①)	・市バスの不採算路線廃止については区ごとの判断が求められている一方で、例えば、住吉市民病院廃止(大阪府急性期医療センターとの統合)に伴うバス路線新設など、理念と相矛盾する政策上の要請に対応せざるを得ない現実にある。 ・地下鉄は黒字、市バスが赤字という問題があるが、赤字を理由とする市バス路線の縮小は、地下鉄やその他事業者の利用者減少を招き、公共交通全体にマイナスの影響を与えることが予想される。	・個別路線として不採算であっても、ネットワークの維持、政策上の必要性など多角的な判断によって路線の改廃を決定すべきである。 ・現状のバス路線、運行方式の見直しは喫緊の課題ではあるが、廃止ありきではなく、まずは問題点の抽出、地下鉄とのシナジー効果の創出を前提にあるべき姿を論議すべきである。 ・廃止、縮小となる場合は利用者目線に立ちながら代替策の検討が必要である。	◎
② 運輸連合の必要性 (資料①)	・経路の途中で、JR・私鉄など他の交通事業者を挟むと割高になる。PiTaPaやICOCAなどICカードでは、バス乗継割引も適用されなくなる。	・欧州で一般的な運輸連合の結成(改札口で乗車券の回収を行う我が国では、運賃制度面で難しいが、ICカードに限れば実施可能) ・交通局の経営論議から、大阪市、大阪府全体の交通のあり方を事業者の壁を乗り越え論議する必要がある。	○
③ 周辺市との広域的な連携 (資料①)	・地下鉄の終端駅には市域ギリギリに設けられているものがあるが、他の交通機関との接続が無かったり、隣接市の中心部やターミナルへ向かう接続バス路線がない「盲腸」となっているものがある。(八尾南、南巽、門真南、井高野)	・周辺市、利用者との協議を前提に、地下鉄終着駅や市外のターミナルを、市外の事業者と連携して開設(駅前あるいはコンコースにバスターミナルを設け、乗継ぎをスムーズにする)	◎

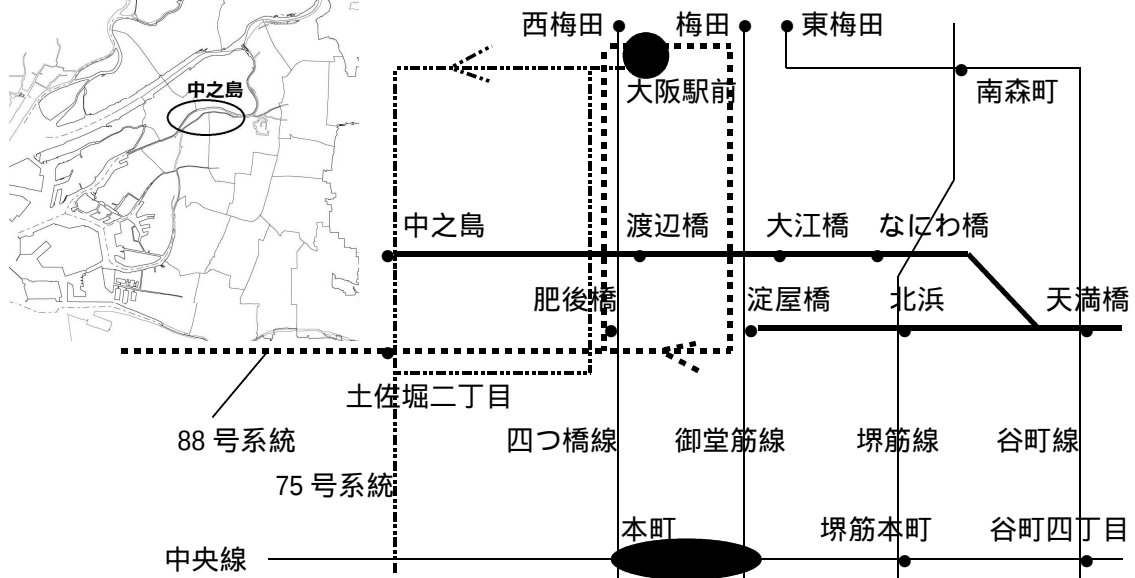
問題点	具体的事例	改善策	緊急性
④ 経営形態の変更	・経営形態の変更により、運賃の値下げ、利便性拡大などのサービスが着実に実施できるか、また、都市間競争、高齢化社会をにらんだ大阪全体の総合的な交通ネットワークが構築でききるかといった視点が必要である。 ・民営化後に運賃の値上げ、施設老朽化などサービス改善の遅滞、事故の頻発により公営に戻ったロンドンの事例など民営化のリスクに対する検証も必要である。	・民営化の功罪を十分評価したうえで、都市工学、社会学、法学、鉄道工学、観光学、社会福祉学など多くの分野の専門家が参加したうえで、市経営全体からの更なる論議が必要である。市民や乗客代表も参画し、市民の意見も踏まえて議論されるべきである。また、議論の内容は原則的に公開されるべきである。	◎
	・地下鉄とバスとの乗換割引、バスとの共通回数券、地下鉄駅でのバス接続情報提供など利用者にとって有益なサービスを提供している。また、バス運転士が交代の際に地下鉄の駅務室を活用するなど、地下鉄バス一体経営の利点も存在する。	・現在利用者に提供しているサービスや業務上効率的な事例については、経営形態変更後も継続して実施されたい。 (具体事例については、別紙資料②参照)	◎
	・経営形態の変更によって、バス路線が複数の事業者に譲渡される場合、従来からのサービスが維持されない、また事業者間で取り扱いの違いが発生する等のサービス低下の可能性がある。	・譲渡先となる事業者には、現在のサービスが今後も利用者に供されるように、共通の条件を履行されたい。 (具体的事例については、別紙資料③参照)	◎
⑤ 交通協議会の機能	・行政上の要請や戦略的見地から新たなサービスや改善が必要になった場合、交通事業者間で調整する機関が必要。(民営化プランで提示された協議体)	・協議体の、行政機構上の位置づけ権限、参加メンバーを市民協働を前提に条例で明確化する必要がある。	◎
		・実務担当者レベルの意見調整機関ではなく、行政側の局長、部長クラス、事業者側の取締役クラスが参加し、言いっぱなしでない実行力・強制力のある組織とされたい。	◎

(注)緊急性の欄に示された◎は緊急性が極めて高いもの、○はそれに準じるもの、▲は検討課題を示す。

利用者からみた大阪市交通局改革の問題点と改善策 (資料)

1 - 交通ネットワークの悪さ

a. 中之島付近の鉄道・バス路線



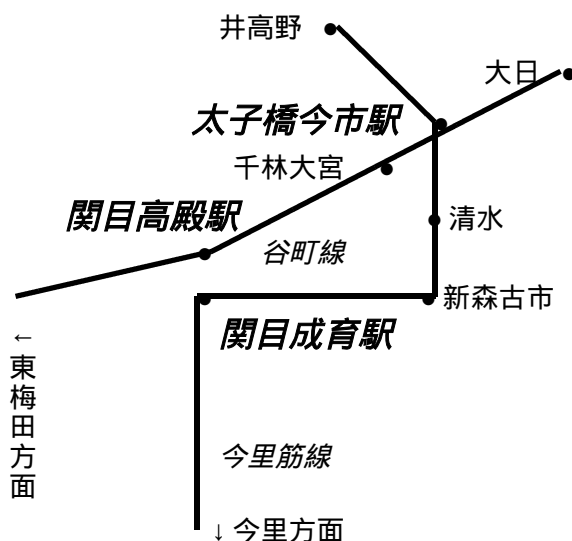
中之島西部と東部を結ぶバス路線が無くなり、運賃が割高となっても京阪電車利用が便利

b. 四つ橋線岸里駅と堺筋線天下茶屋駅の関係



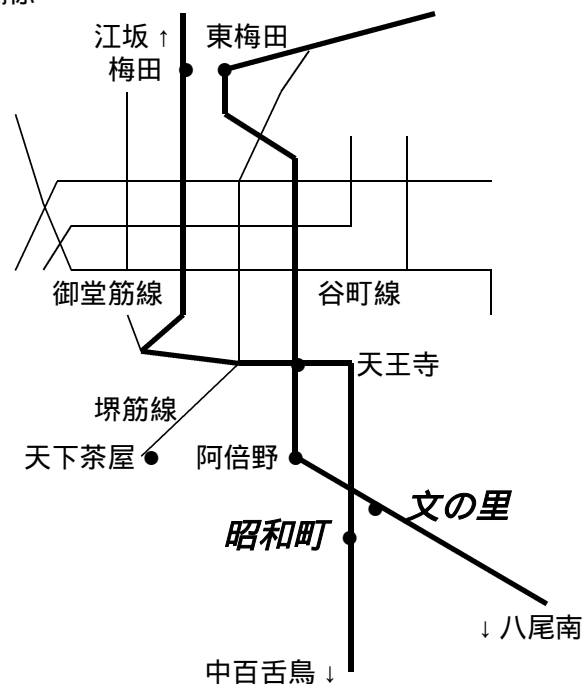
両駅間の道程で 300m(最短距離で 150m)で近接し、両線が交差しないにもかかわらず、接続駅とされていない。ここ以外に、両線を直接乗換えられる他の駅は存在しない。

c. 谷町線関目高殿駅と今里筋線関目成育駅の関係



両駅が 300mで近接し、東梅田方面と今里方面を結ぶのに交差する駅まで迂回となるにもかかわらず、接続駅とされていない

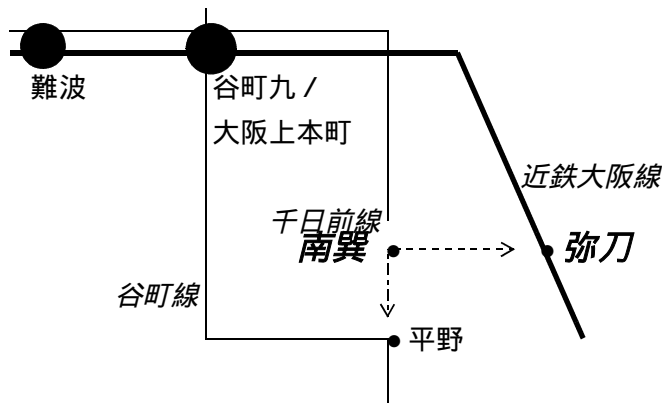
d. 御堂筋線昭和町駅と谷町線文の里駅の関係



昭和町駅と文の里駅は、直線距離で 200mほどしか離れていない。天王寺駅で改札内で連絡しているが、中百舌鳥方面から八尾南方面に向かう場合などには迂回となる上に、天王寺駅改札内の連絡通路も 100m以上の長さがある。

1 - メリットの無い路線延長

a. 千日前線東進計画



千日前線は南巽から弥刀方面への延長が計画されているが、近鉄線と平行しており、しかも大阪線の輸送力にも余裕がある。JR開業で、地域の輸送事情も変化している。

弥刀方面にはバス路線を整備し、地下鉄延長は、むしろネットワークの充実を図るために平野方面へ延長したい

b. 今里筋線南下と9号線計画



今里筋線は、北側において近隣の鉄道路線と接続のない井高野、南側では千日前線とだけ接続する今里が終点となっており、公共交通ネットワークとして中途半端な形になっている。

これを、JR千里丘駅方面、杭全方面(JR東部市場前駅)や谷町線駒川中野駅方面へ延長することでネットワークを充実させられるが、以南の延伸や9号線構想については、地下鉄に代替されるべきバスの運行回数も少なく採算性、緊急性に疑問がある。

建設にあたっては、そのメリット・デメリットを地域と協議するとともに、開業後の採算スキームを検討する必要がある。

2 - 運行系統が分かりにくい(他の鉄道事業者との接続が不便)

a. 24 系統と交差する鉄道(地下鉄以外、交差点に駅がない)



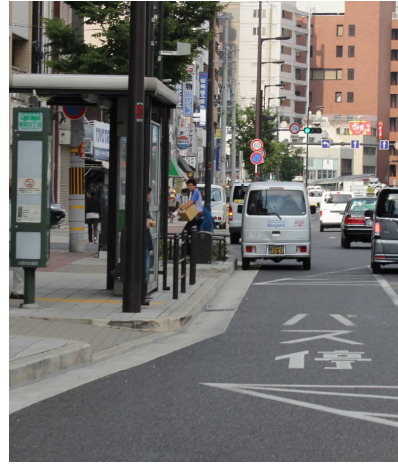
b. 路面電車とバスの停留所共用



上町線の停留所(○ 囲い)と異なる場所に市バスの停留所(下線)を設けているので、乗換が不便。

軌道敷上を路線バス(他の車両は通行禁止)が通行することで道路空間の解放と、同一停留所での乗換を可能にしている(右、ミュンヘンの路面電車・バス共用停留所)。

また、停留所が車道側にせり出しているので、駐車車両に邪魔されず停車できる。



62

大阪駅前

for Osakaeki-mae (Osaka Sta.)

○ 王子町

○ 松虫

○ あへの筋5丁目

○ あへの筋4丁目

【谷町線 阿倍野】

○ あへの橋

【豊前線 谷町線 天王寺】

○ 天王寺西門前

○ 天王寺營業駅前

【谷町線 四天王寺前夕陽ヶ丘】

○ 上本町9丁目

○ 上本町8丁目

○ 上本町6丁目

○ 上本町4丁目

○ 上本町2丁目

【谷町線 千日前線 谷町九丁目】

○ 国立病院

○ 馬場町

○ 大手前

○ 京阪東口

○ 天満橋

○ 天神橋

○ 北浜2丁目

○ 淀屋橋

○ 肥後橋

○ 渡辺橋

○ 堂島

○ 桜橋

○ 大阪駅前

【御堂筋線 梅田】

谷町線 東梅田

四ノ橋線 西梅田

【御堂筋線 淀屋橋】

【四ノ橋線 肥後橋】

【豊前線 北浜】

【谷町線 天満橋】

【谷町線 谷町線】

13

b. 停留所の接近表示と車内情報装置の充実
簡易な表示装置



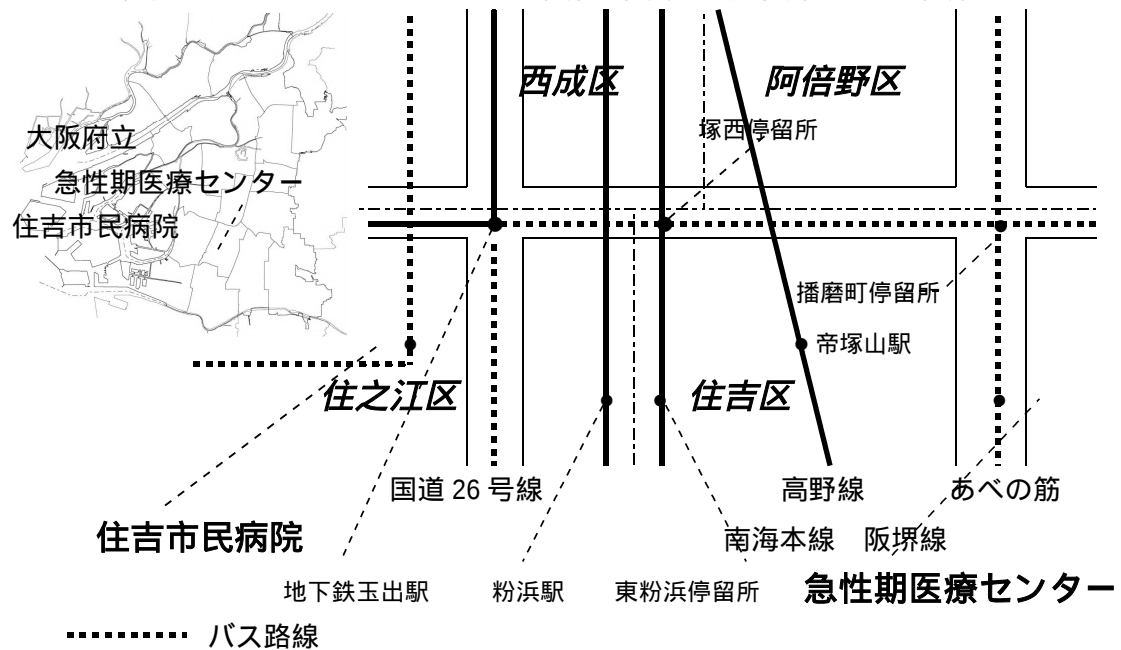
系統、行き先、到着までの待ち時間(分)が表示された簡素で汎用性ある案内装置
(フランクフルト)

L0D表示装置



図表が使い、よりきめ細かい情報が提供できる(丸ノ内線)

3 - 交通ネットワークとしての機能維持と政策介入の必要性



現状、二つの医療機関を直接結ぶバス系統はない

四区の境界となる地域であり、区長の裁量によるバス存続になじまない

3 - 運輸連合結成の可能性



経路の途中で他社線を挟んでICカードを使うと運賃計算上不利になる例(大和田六→桜川)

(ICカード利用)

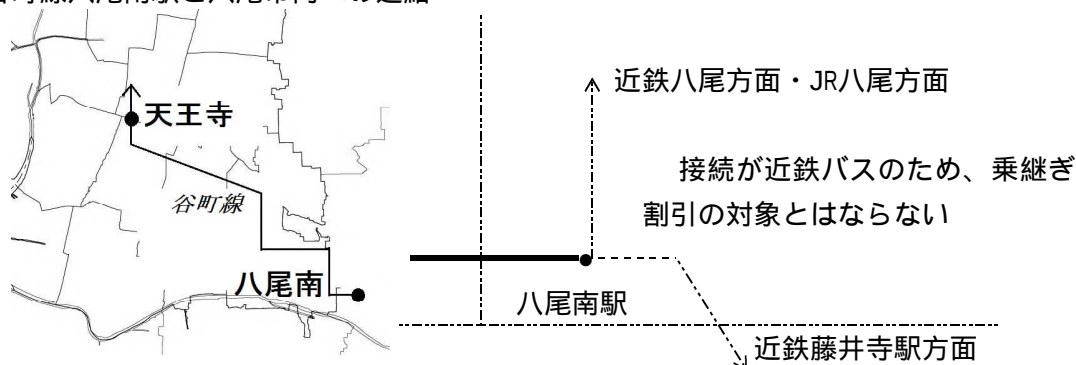
バス JR 地下鉄
200 円 + 120 円 + 230 円 = 550 円

(現金の場合)

バス(割引) JR 地下鉄
100 円 + 120 円 + 230 円 = 450 円

3 - 周辺市との関連

a. 谷町線八尾南駅と八尾市内への連絡



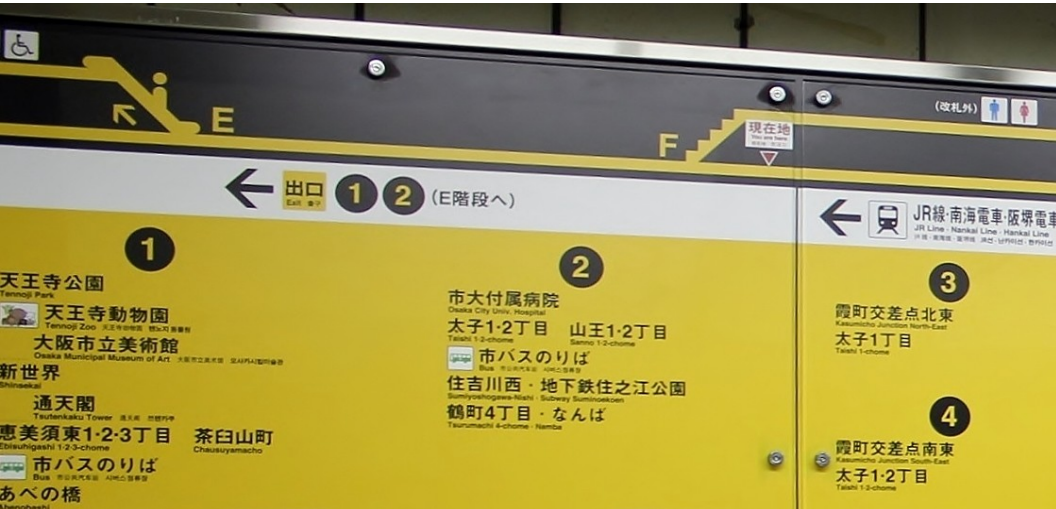
b. 南巽駅と東大阪市内、八尾市内への連絡



千日前線終点の南巽で接続するのは、平野区内を迂回しながら平野区役所前へ向かう10号系統だけで、東大阪市内の長瀬、弥刀駅に向かったり、八尾市内の久宝寺に向かうのに便利ではない

(NPO法人 KOALA 重田 裕章 作成)

維持すべき現状のサービス

区分	事業体	サービスの具体事例
乗車券	共通	地下鉄とバスの乗継割引は継続する。なお現在の割引額は、100円である。  バスを降りる際に地下鉄乗継切符を購入すると、100円引きで乗車できる。バス停の前には地下鉄の入口がある。地下鉄とバスの巧みな連携。(あべの橋)
		回数カード、一日乗車券など、地下鉄とバスの共通乗車券は引き続き取り扱う。
		バスのPiTaPaマイスタイル制度は継続し、大阪市域にてどの事業者を利用しても月上限額(現在は大人7,560円)を維持。
地下鉄		地下鉄構内でのバス接続案内は継続する。  「市バスのりば」の文言と行き先だけでなく、系統番号、主な経由地の情報があればなお望ましい。 (御堂筋線動物園前駅)

区分	事業体	サービスの具体事例
乗車券	バス	・大阪市域を含むバス通勤定期券については、事業者にかかわらず共通で環境定期券制度が利用できるようにする。 ・わかりやすい運賃支払方法の継続のため、現行の釣銭対応の料金箱を引き続き使用する。 市バスの料金箱 現金の他、磁気カード、ICカード、紙の回数券の対応や、乗り継ぎ券発行も可能であり、非常に多機能で使いやすい。 
停留所	バス	・ダブル停留所(淀屋橋、上本町六丁目など、同一名称で複数の箇所に停車する停留所)は引続き継続し、付随名称(「上本町六丁目(YUFURA前)」 「上本町六丁目(近鉄電車大阪線前)」 「上本町六丁目(地下鉄谷町線、近鉄電車奈良線連絡口)」など)を付けて必ず区別を行う。また、現在は路線図にダブル停車する旨が記載されていないが、その旨明記する。 

新事業者のサービス条件

区分	事業体	サービスの具体事例
運行	バス	・JR大阪環状線の内側の中心エリアは各鉄道との重要な結節場所となるため、運行会社のなわばり的なものを設けない。
		・2事業者以上が重複する路線では、等間隔で来るように事業者間のダイヤ調整を密に行う。
		・運行ダイヤは現行の所用時分を基に作成し、終点で帳じりを合わせる郊外型のダイヤ設定手法を用いない。
		・原則、バスは「後ろ乗り前降り・後払い」を基本とする
		・引き続き、ノンステップバスでの運行を基本とする。運行間隔が短い路線においては、連続しない場合に限り、2本に1本以内の範囲でワンステップバスを併用できるものとし、また、その旨を時刻表に明記する。
運用	共通	・乗務員の交代は、営業所又は乗継車で行う。ただし、あらかじめ届出を行えば、地下鉄を活用した乗務員交代に対しても地下鉄は配慮を行い、地下鉄の会議室を使った休憩スペースの提供にも積極的に協力するなど事業者相互が協力体制を構築する。
	地下鉄	・地上に地下鉄施設がある場合、乗継車のための駐車スペース提供の協力を地下鉄は積極的に行う。
	バス	・他事業者が他事業者の車庫や操車場等で乗務員交代する場合も、積極的に駐車スペース等の提供をする。また、折り返しや時間調整のためのスペースに関しても、お互いに協力する。
乗車券	共通	・スルツとKANSAIカード、PiTaPaを引き続き利用可能にする。またICカードについては、全国相互利用にも対応させる。(一部事業者はICOCA、Pitapa以外のカードに対応していないことを念頭にした条件)。
		・バス→バス、バス→地下鉄、地下鉄→バス各乗継において割引部分の案分について、事業者間及び公的負担のルールを定めておく。
		・バス→バス、バス→地下鉄、地下鉄→バス等の乗継は、他事業者間であっても、プログラムのハウスカード以外でも対応できるようにする。
		・エコショッピング制度を推進し、おかえりきっぷにおける割引部分は、商業者及び大阪市が負担する。
	バス	・大阪市域に乗り入れる他事業者のハウスカード・紙回数券などは、大阪市域内に限り、どの事業者でも共通で使用可能とする。 ・わかりやすい運賃支払方法の継続のため、現行の釣銭対応の料金箱を引き続き使用する。
系統番号	バス	・系統番号は事業者が異なっても被らないようにする。
停留所	バス	・停留所には「時刻表」のほか、エリア路線図及び系統別停車案内も掲出する。
		・時刻表は各事業者毎、系統別に掲出せず、方面別に記載すべきものとする。
		・停留所名のネーミングライツ等を行う場合、事業者各社で名称が異なり混乱するのを防ぐため、複数業者共通で行う。

区分	事業体	サービスの具体事例
情報提供	共通	・大阪市主導で公共交通案内所を設ける。自由に時刻表・路線図が手にとれる開架型のリーフレット棚を設置する。 ・大阪市域に事業者が独自に設ける案内所においても、他事業者の案内も行う。自由に時刻表・路線図が手にとれる開架型のリーフレット棚を設置する。また、大阪市域を走るバス事業者は、事業者が独自に設ける案内所の求めに応じ、路線図・時刻表などの情報提供やリーフレットの提供を行うものとする。
	バス	・大阪市主導で、各エリアの事業者を網羅したバスマップを年1回以上作成する。また、事業者が単独で作成するバスマップにおいて、エリアの外縁に接して他のバス事業者の路線がある場合、なんらかの形で掲載する。



NPO 法人 KOALA

(都市創生交通ネットワーク@関西)



～関西まちづくり交通ネットワークを目指して～

・講座や研究会の諸活動を通じて、21 世紀の都市交通を自律的に実現するための知識・人的ネットワークを形成します。

・既存の公共交通・自動車・徒歩といった交通システムネットワークの再構築、活性化策の検討、提言活動を行います。

・LRT 等の次世代交通システムの導入、マイカー規制をはじめとする自動車対策の検討、提言を行います。

等々を行い、関西地区の魅力的なまちづくり、関西地域の経済の活性化に寄与できる諸活動を展開しています。

(連絡先)

NPO 法人 KOALA

〒611-0025 京都府宇治市神明宮西1-2

(Tel) 0774-46-2226 (Fax) 0774-46-3656

E-mail : koala.lrt@gmail.com

KOALA ブログ URL: http://blogs.yahoo.co.jp/koala_lrt