

関西における都市交通活性化・ 利便性向上に関する提案

(第2版)



NPO法人 KOALA
(都市創生交通ネットワーク@関西)
2013. 2. 20

NPO法人KOALAでは2011年から、関西の都心部における公共交通のあり方について、交通結節上の問題点を中心に現場調査を踏まえたうえで論議を重ねてきました。「シームレス交通の実現をめざして」は、2012年7月に本件に関して京都市交通政策部門と意見交換をした際の資料を再編集したものです。

また、この間、大阪市交通局の民営化の検討が大阪府市統合本部で開始されました。本件についても、利用者の目線から大阪都心部のあるべき交通政策について緊急討議を実施し意見書を取りまとめております。

両報告書に対して、関係者各位のご意見を賜れば幸甚でございます。

目次

「シームレス交通の実現をめざして」

| | |
|------------|----|
| 1. はじめに | |
| 2. ハード面 | P1 |
| 2-1 問題点 | P1 |
| 2-2 考察 | P2 |
| 2-3 事例紹介 | P2 |
| 3. ソフト面 | P3 |
| 3-1 運賃バリア | P3 |
| 3-2 バスのバリア | P7 |
| 4. まとめ | P8 |

(参考1)京都市公共交通シームレス運賃構想 P10

(参考2)京都市内乗り継ぎ乗車関連図 P11

「大阪市交通局の再編、公共交通に関する緊急意見書」

| | |
|-----------------------|-----|
| 1. はじめに | P13 |
| 2. 理念の打ち出しや中長期の都市ビジョン | P13 |
| 3. 総合交通体系 | P13 |
| 4. 採算性 | P14 |
| 5. 事業体制の検討 | P14 |
| 6. バリアフリー、市民への情報提供 | P14 |
| 7. おわりに | P14 |

(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」

P15～

シームレス交通の実現をめざして

NPO法人 KOALA

(都市創生交通ネットワーク@関西)

1. はじめに

各地の都市交通は、過度のモータリゼーションの進展や少子高齢化の進展により交通需要が減少し、鉄道、バスなどの公共交通の廃止が相次いでいる。その一方、昨今、公共交通のあり方について、事業本体の採算性だけでなく、その社会的役割を評価したうえで、その必要性や公的支援のあり方についての論議が各地で開始され、一定の成果をあげている。国レベルにおいても、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、各地では事業者、行政、利用者が三位一体の取り組みが開始されている。

また、国土交通省は交通分野における重点施策として「交通バリアフリー化」の実現に着手し、国レベルでは、公共交通機関や公共施設のバリアフリー化の数値目標を定め、地方自治体や事業者とともに利用者の多い駅へのエレベーター・エスカレーターを設置などに取り組んできたが、近年では「障がい者や高齢者が利用しやすいバリアフリー化から、全ての人がいやすいユニバーサルデザイン化」に向けた取り組みにも着手している。

この結果、ハード面の各種交通機関の施設改善が一定の成果を得てきたが、公共交通利用者の目線からみると、まだまだ多くの改善すべき事項が残っている。

2011年から2012年にかけて、NPO法人 KOALAでは会員各自が、関西地区の大阪、京都を中心に、交通結節点等のバリアフリー化について、ハード面ばかりでなく運賃やサービス面を含めたソフト面の「シームレス交通」について、誰もが容易に使えるかという観点からの調査を行い、当報告書を取りまとめるに至った。

調査の中心となった大阪市と京都市は都市の歴史、形態も異なるが、国際都市として、来訪者をおもてなすという観点からも官民をあげた「交通まちづくり」の取り組みが求められている。また、インバウンド拡大戦略でも、関西地区全体でのユニバーサルデザインの早急な確立が求められている。

現在、関西地区の広域行政のあり方が論議されているが、今回の調査結果を各地の「交通まちづくり」のための施策推進に反映されることを切望する。

2. ハード面

まず、交通結節点での乗換えが誰もが容易にできるかという課題であるが、エレベーター、エスカレーターの設置などハード面の改善はここ数年の間に着実

に進展してきている。しかし、利用者からみれば、その成果が必ずしも十二分に生かされていない側面がある。今回、確認した問題点とその考察は、以下の通りである。

2-1 問題点

1) 設置されたスロープ、エレベーターが利用者の導線になく、大きく迂回しなくてはならないケースある。(大阪駅等)



上図(上)は、JR大阪駅の北側であるが、以前はヨドバシカメラから大阪駅北側に容易に移動できたが、バスターミナルが設置されてから人の導線がなくなり、タクシーの下車にも右往左往する。歩行者がこの区間を横断する場合は、階段、上図(下)か仮設のエレベーターを使用し迂回することになる

またJR京橋駅では、エレベーターへの導線の表示が十分でなく迷路状態となっている。

2) 鉄道駅ホームでは、大半が携帯スロープの利用をした乗降が前提であるが、ホームの改善(指定乗降

個所段差解消)が望まれる。この措置により、障がい
の軽い方は自律的な乗降が可能となる。

3) 阪堺電気軌道は、車いす利用が事実上、全くでき
ない公共交通であり、堺市がH25年度中に低床式車
両を導入予定であるが、大阪市側(我孫子道以北)で
の対策を両市が連携して取り組む必要がある。

4) 鉄道駅により街・交通が分断、遮断される場合が
ある。(京橋駅、大阪駅など)

5) 鉄道駅とバスターミナル・バス停の導線が長く、複
雑な場合がある。また、乗換表示が不十分な場合が
ある。

6) バリアフリー法が適用されるバスターミナルは、有
償でバスターミナルを営業している事業者のみであり、
バス運行事業者から使用料を徴収している場合だけ
がガイドライン適合対象となる。このため、大半のバ
スターミナルが本法の適用対象外となり、法の精神
が生かされていない。

例えば、大阪駅の新バスターミナルは、ターミナル
としての機能が付与された関西では画期的なバスタ
ーミナルであるが、下図のようにバスホームのマウン
トアップがなされておらず、バリアフリーの観点での再



点検が必要である。

7) 4カ国語表記は順次拡大しているが、関西エ
リアのロゴタイプの「標準化」が必要である。

8) 来訪者にとって、民間施設に設置された地下鉄出
入り口は解りづらい場合がある。公道における地下
鉄の出入り口の表示、エレベーターなどバリアフリー
施設などの有無などを、サインを標準化したうえで標
示することが必要である。

2-2 考察

多くのケースは、事業者が利用者目線で一定の改
善を行えば、利便性の向上が図られるケースが大半
である。既にエレベーター等の設備が設置された駅
では抜本的な改善は困難とは思われるが、例えば、
利用者に「導線」をしっかりとした情報提供すること
により、問題点の改善が可能である。

現状のハード面のバリアフリー対策は総じて、高く
評価できるが、全ての対策を打つことは財政上の問
題もあるため、**導線の確保とソフト面での対策を加味
した施策**が望まれる。また、**交通ターミナルにおける
バリアフリー対策は事業者単位では、個々の事業者の
利害が絡むため、地方自治体など行政が深くかわ
っていく必要がある。**

上図は大阪モノレールの転落防止策であり、乗降
口が常時、開いているが、運用に支障があるとは報
告されていない。視覚に障がいをお持ちの方の導線
を確保すれば、低コストで一定の安全対策が確保で
きるものと推察される。また、ホームドアの設置コス
トとの兼ね合いになるが、安全性の確保のため、案内
員を配置することも視野に入れればよいと考える。

また、外国からのお客さまへの利便性も配慮し、関
西一円で、**標準化した4カ国案内システムを確立**
する必要がある。本件は、関西におけるインバウンド拡
大という課題と併行して論議すべきである。

従来、インフラは予算措置を行い、造ることに重点
を置いてきたが、その造られた設備が、利用者の利
便性に資するものであるかをしっかりと確認し、ソフト
面の対策を加味しながら、**PDCAサイクルの確立によ
るチェック&レビュー**を行い、常に改善していく必要
性がある。

2-3 事例紹介

1) 東福寺駅の改良事例

JR 西日本と京阪電車が協力して、京都駅から祇園
四条方面への利便性改善事業として東福寺駅での
乗換えルートを積極的にPRした結果、利用者が激増
しましたが、橋上駅での乗換えが不便であるとの指
摘が多く、2011年11月末より連絡改札が新設されて
いる。この結果、京都駅方面から祇園四条方面に移

動する場合に限り、袴線橋を利用せずホームを移動できるようになった。しかし、改札機は共通ではなく「関所」を2カ所通過することとなり、利用できる時間帯(7時～19時)も制限されている。



一部のJR側に駅員を配置しない駅があるため、検札機能に重点を置いた措置と考えられるが、まずは利用時間の拡大、究極は改札機の撤去が望まれる。

2) 富山 LRT 岩瀬浜電停・事例

岩瀬浜電停では、フィーダーバスと LRT が文字通りシームレスで接続する。同一ホームで低床式車両同士の乗り換えが可能であり、IC カードを利用すれば料金も割引かれる。この方式は、路線バスとフィーダーバスでも応用できる。



(出典:富山市ホームページ)

3) 横川駅(広島市)の改良事例

・市民提案(下図)を受け入れた事例である。路面電車から JR への乗換えが容易になった。路線の延伸、鉄道におけるミッシングリングの解消といった対策も必要であるが、身近な交通結節点の改良検討が必要である。特に、JR・民鉄の連続立体化工事の際には、ただ高架するのではなく、利用者の利便性向上と交通結節改善という観点にも注力しながら取り組んでいく必要がある。



3. ソフト面

ハード的な対策が国の指導もあり一定の成果を得てきたが、今回の調査で、ソフト面での対策が喫緊の課題であることを確認している。**ハード面での対策効果を確固たるものにするためにも、ソフト面での対策は重要である。**

今回の調査で確認したソフト面(料金)の問題点は以下の通りである。

3-1 運賃バリア

1) 「民鉄、系列バス・路面電車」「民鉄、地下鉄」「同一事業者バス」における乗り継ぎ割引

公営地下鉄、公営バスでは一定の割引措置があるものの、民鉄と系列バス・路面電車での施策は一部のフリー、ゾーン切符を除き、対策が打たれていない。特にバスについては系統の見直しと並行して、**同一事業者のバスを乗継しても原則的に**



初乗り運賃を回避する現状の大阪市バスのような方式が望まれる。

ただし、公営を中心とするこれらの割引措置は、特定のカード利用が前提となっている場合が多い。

バスからバスへの乗り継ぎ制度(運賃制度)

| 主要事業者の割引措置 | 補足 |
|---|---|
| <p>南海バス・南海ウイングバス なんかいバスカード利用が前提で50円割引 (1乗車210円)</p> <p>1回目の支払い時刻から2回目のお支払いが2時間以内の場合に割引、前回の支払い時刻から2時間以内であれば何回でも割引</p> <p>堺市内では「堺都心1日フリーカード」(450円)がある。</p> | <p>あくまでも乗り継ぎ割引制度であり、乗りかえにより必ず料金が加算される。</p> <p>もともと、なんかいバスカードにプレミアムがあるため、一定の利便性は確保されている。</p> <p>プレミアム 2000円で200円 3000円で400円 5000円で800円</p> |
| <p>阪急バス・阪神バス・京阪バス 原則として乗り切り扱いであり、割引措置がない。(高速バスで一部、実施)</p> | <p>阪急バス:一部のゾーンで1日乗車券(630円)があるが、ゾーンが狭く利便性が低い。</p> |
| <p>神姫バス NicoPaで神姫バスを60分以内(降車から次の乗車まで)に乗り継いだ場合、2乗車目の運賃から自動的に80円割引、ただし3乗車目以降は割引対象外。往復乗車の場合でも、割引適用となる。100円運賃区間を含む乗り継ぎの場合は20円割引。</p> | <p>あくまでも乗り継ぎ割引制度であり、乗りかえにより必ず料金が加算される。PiTaPaやICOCAは割引対象外。</p> |
| <p>京都市バス 市バスと市バスを乗り継ぐ場合は「トラフィカ京カード」を利用して乗り継ぐことにより運賃を90円割引(1乗車220円、1日乗車券500円)</p> | <p>あくまでも乗り継ぎ割引制度であり、乗りかえにより必ず料金が加算される。トラフィカ京カードは1割のプレミアムがあり一定の利便性は確保されるが、その他のカードは割引対象外。</p> |
| <p>神戸市バス 「市バス専用乗継割引カード」(大人3,000円、小児1,500円)で市バスと市バスを乗り継ぐと100円(小児の場合は50円)引き。(1乗車200円、1日乗車券600円) ただし、降車時から降車時までの時間は90分以内</p> | <p>あくまでも乗り継ぎ割引制度であり、乗りかえにより必ず料金が加算される。「市バス専用カード」(1割のプレミアムあり)での乗り継ぎ割引はない。「昼間専用カード」も同様。</p> |
| <p>大阪市バス 最初のバスを降車したときから次のバスを降車するまでの間は、90分以内に限り、次のバスは無料となる。赤バスから赤バスの乗り継ぎは対象外。 (1乗車200円)</p> | <p>90分以内の乗り換えならば1乗車として扱う。PITAPAやその他の磁気カード(回数カード)も利用できる。</p> <p>乗り継ぎによる運賃の割高感が回避されるため、健常者の乗り継ぎ抵抗が縮減され、システムの再編成が可能である。</p> |
| | <p>フリー乗車券は地下鉄と共通(平日:800円 土日祝:600円)</p> |

バスから鉄道への乗り継ぎ制度(運賃制度)

| 主要事業者の割引措置 | 補足 | 鉄道 | バス | 1日フリー |
|---|--|------------|------------|--|
| 京都市営地下鉄+京都市バス(京都バス, 京阪京都交通, 京阪バス) ・バス(均一区間、京都バス, 京阪京都交通, 京阪バス含む)と地下鉄の連絡割引がある。地下鉄各区间とも60円の割引となる。 ・割引は連絡乗車券かトラフィカ京カードを利用する場合に限る。 | バス・地下鉄連絡普通券はバス車内で発売していない。 トラフィカ京カードは京都バスなど民間バスでは利用できない。 地下鉄線から近鉄線, 京阪線へ乗り越した場合は割引なし。 | 210円 | 220円 | バス専用: 500円 地下鉄専用: 600円 京都観光1日: 1200円 (京都バスも一部利用可) |
| 神戸市営地下鉄+神戸市バス ・「市バス・地下鉄共通 NEWU ラインカード」で市バスと地下鉄を乗り継ぐと20円(小児の場合は10円)引き | 「市バス・地下鉄共通 NEWU ラインカード」: 1,000円(利用額: 1,000円)、3,000円(利用額: 3,200円) | 200円 | 200円 | バス専用: 600円 共通1日: 1000円 |
| 大阪市営地下鉄+大阪市バス ・市バスから地下鉄、地下鉄から市バスに連続してご利用のとき、連絡料金を適用。割引額は100円。 ・バス乗継割引とあわせて利用できる。 | 赤バスは割引対象外。 ICカードなどで自動的に割引かれる。 | 200円 | 200円 | 共通1日: 800円 (土日祝: 600円) |
| 民間(軌道事業者を含む)+民間バス ・原則的に乗継割引制度はないが、阪堺などがフリー切符で対応している。 | | 阪急 150円 | 阪急 210円 | 南海バス+阪堺: 600円 |

2) 乗り継ぎ運賃割引額の長期据え置き

JRと民鉄、民鉄と民鉄の初乗り区間にはそれぞれ原則的に10円の割引であるが、料金改定時に増額されていないが、都営地下鉄と営団地下鉄の割引額は随時見直されている。今後は、**乗継、乗換抵抗を排除するためにも乗り継ぎ割引額の見直しが必要**である。

| 乗り継ぎ割引額の推移(東京) | | | | | | |
|----------------|-------|----------------------|------------------|--------------------|---------------------|----|
| 施行日 | 営団初乗り | | 都営初乗り | | 割引額 | |
| 1961/6/1 | 線別均一 | 25-50円 ^{a)} | 均一 ^{b)} | 20円 | 5-10円 ^{c)} | a) |
| 1961/11/1 | 1-4キロ | 20円 | 均一 | 20円 | 10円 ^{d)} | |
| 1963/2/28 | 1-4キロ | 30円 | 1-4キロ | 20円 | 10円 | |
| 1966/1/20 | 1-4キロ | 30円 | 1-4キロ | 20円 | 10円 | |
| 1967/10/1 | 1-4キロ | 30円 | 1-4キロ | 30円 | 10円 | |
| 1972/8/1 | 1-3キロ | 40円 | 1-4キロ | 30円 | 10円 | b) |
| 1973/1/15 | 1-3キロ | 40円 | 1-3キロ | 40円 | 10円 | c) |
| 1974/10/1 | 1-3キロ | 60円 | 1-3キロ | 60円 | 20円 | |
| 1977/5/6 | 1-3キロ | 80円 | 1-3キロ | 80円 | 30円 | d) |
| 1978/10/1 | 1-3キロ | 80円 | 1-3キロ | 100円 | 30円 | e) |
| 1981/5/16 | 1-3キロ | 80円 | 1-3キロ | 120円 | 30円 | f) |
| 1982/1/8 | 1-4キロ | 100円 | 1-3キロ | 120円 | 40円 | |
| 1984/7/4 | 1-4キロ | 100円 | 1-3キロ | 130円 | 40円 | |
| 1984/11/1 | 1-6キロ | 120円 | 1-3キロ | 130円 | 40円 | |
| 1985/4/1 | 1-6キロ | 120円 | 1-3キロ | 140円 | 40円 | |
| 1990/11/1 | 1-6キロ | 140円 | 1-3キロ | 140円 | 40円 | |
| 1995/3/1 | 1-6キロ | 140円 | 1-4キロ | 170円 ^{e)} | 50円 ^{f)} | |
| 1995/9/1 | 1-6キロ | 160円 | 1-4キロ | 170円 | 50円 | |
| 2000/12/12 | 1-6キロ | 160円 | 1-4キロ | 170円 | 70円 | |

銀座・丸ノ内線内: 25円
 荻窪線内(新宿・新中野間、中野坂上・中野富士見町間): 20円
 日比谷線内(南千住・仲御徒町間): 20円
 銀座・丸ノ内線⇄荻窪線・日比谷線: 40円
 荻窪線⇄日比谷線: 50円
 押上・浅草橋間
 都営⇄銀座・丸ノ内線: 40円(併算額から5円割引)
 都営⇄荻窪線・日比谷線: 50円(併算額から10円割引)
 営団3キロまでの20円区間は5円引き
 隣接駅間運賃は140円(7月1日まで)
 都営の運賃据置き区間(4、8-9、20-21キロ及び隣接駅間)は40円引き

割引額は料金改定ごとに見直され、割引率を維持する工夫がなされており、利用者の乗り継ぎ抵抗を減殺している。

<http://desktoptetsu.web.infoseek.co.jp/passnet.htm>

3) 実質同駅間での運賃統一、運賃精算の排除

竹田・京都間: 近鉄 200円、京都市営地下鉄 250円、竹田以南から京都駅行きへの列車に乗り継いだ場合、地下鉄京都方面行きの列車であれば、乗換えしなれば高額な料金精算が必要となる。

例: 伏見⇒近鉄京都 200円、伏見⇒地下鉄京都 390円

御陵・山科間: 京阪 160円、京都市営地下鉄 210円、特に、御陵駅で京阪方面への列車に乗り継いでいた場合、運賃精算を回避するため、ホームの移動を伴う乗換えが必要となる。

一方、神戸高速鉄道各駅から阪神梅田、阪急梅田向かう場合は、定期の相互利用が認められている他、運賃も同額である。

4) 地下鉄初乗り料金の引き下げ

民鉄と比較して公営地下鉄の初乗り料金は割高である。特に、民鉄と乗り継ぐ場合地下鉄の初乗り運賃が大きなバリアとなっている。例えば、梅田、中之島間は地下鉄と京阪を乗り継げば400円もかかる。京阪中之島新線の運賃が割高であることもあるが、大阪市バスは200円で直通運行する。

しかし、このバスのダイヤは平日昼間時が毎時1~2本、土日が1本の運行しかなく、昼間時に6分ピッチで運行されるホテルの送迎バスへの便乗も散見される。

また、京都市営地下鉄と阪急を乗り継いで、四条河原町方面に向かう場合も、地下鉄210円がネックとなり合計で360円となる。京都市バスは220円であるが、観光シーズンの定時運行が問題となっている。

阪堺電気軌道のように、料率を引き下げることにより、利用者数の増大により増収する可能性もあり、まずは、社会実験等での検証作業が必要である。

京都市営地下鉄・京阪電鉄大津線乗継割引額

| 乗継割引の対象区間 | | 大人(小児)割引額 | | | |
|------------|--------------------|-----------|---------|---------|---------|
| 地下鉄東西線 | 御陵駅 経由 | 京阪電鉄大津線 | 地下鉄東西線 | 京阪大津線 | 計 |
| 東山・蹴上 | | 京阪山科～大谷 | 60(25)円 | 30(15)円 | 90(40)円 |
| 東山・蹴上 | | 上栄町・浜大津 | 50(20)円 | 20(10)円 | 70(30)円 |
| 三条京阪 | | 京阪山科～浜大津 | 50(20)円 | 20(10)円 | 70(30)円 |
| 三条京阪～蹴上の各駅 | 京阪石山坂本線の各駅(浜大津を除く) | 0(0)円 | 20(10)円 | 20(10)円 | |

京都市営地下鉄・近鉄の乗継割引額

| 乗継割引の対象区間 | | 大人(小児)割引額 | | | |
|------------|-----------|-------------|---------|---------|---------|
| 地下鉄烏丸線 | 竹田駅 経由 | 近鉄京都線 | 地下鉄烏丸線 | 近鉄京都線 | 計 |
| 九条～くいな橋の各駅 | | 伏見～桃山御陵前の各駅 | 10(5)円 | 10(5)円 | 20(10)円 |
| 九条～くいな橋の各駅 | | 向島 | 10(10)円 | 0(0)円 | 10(10)円 |
| 京都 | 伏見～向島の各駅 | 10(10)円 | 0(0)円 | 10(10)円 | |

(出典:京都市交通局ホームページ)

合計の割引額は20円と少ない。関西地区の他事業者(JR、京阪、阪急、阪神等)でも合計の割引額20円が原則。(一部30円)

5) フリー乗車券の利便性拡大

各地で観光戦略と連携しながらフリー乗車券が設定されているが、利用者利便性から見れば改善の余地が多い。目的、用途に応じた商品設計が必要である。将来の運輸連合への一行程としてもエリア制のフリー乗車券の普及拡大が望まれる。また、有効期限は、歴日対応が原則であるが、有効時間を管理したメニュー検討も必要である。

6) ICカードの共通化、機能向上

ICカードの共通化はJR系と民鉄系の相互利用と全国共通化が進んでいるが、原則的に定期券利用の共通化はあまり進んでいない。また、回数券などに組み込まれた各種の割引措置はICカードを利用すれば原則的に適用されていない。ICカードを料金バリア克服のツールとしてもっと活用し利便性を高めるべきである。

まずは、事前に乗車券を購入した場合適用される割引措置が、ICカードを利用しても自動的に適用されることが望まれる。(阪急電車・阪神電車の初乗り乗継割引、大阪地下鉄・大阪市バスなど一部では自動適用されているが、各種オフピーク回数券などはICカードでは割引適用がない。)

3-2 バスのバリア

1) 路線・バス停情報の改善

バスの路線図は標準化されておらず、一般的に地図にバス停が表示されていない場合が大半であり、自治体当局が地元のNPOなどと協働しながら「バスマップ」の作成を行ったり、インターネットで情報提供を行っている場合もあるが、この取り組みも限定的である。また、インターネット上における情報提供は量、質とも概ね民鉄やJRに比べて十分なものではない。

インターネット以外でも高齢者や来訪者への適切な情報提供策を講じる必要がある。



(大阪市バスのバス停)

2) バス停、鉄道駅名の統一、標準化

最寄りの駅名が統一されておらず、来訪者にとまどいを与えるケースがある。例えば、JR新今宮駅に接続する大阪市営地下鉄は「動物園前」、阪堺電車は「南霞町」となっている。利用者目線に立った駅名の統一も必要である。歴史・文化性から駅名変更が困難であれば、駅名併記などの対策が考えられる。

3) バス乗り場の案内サイン・時刻表の改善

下図は「浜大津バスターミナル」に掲示された時刻表、浜大津からJR大津駅までは3社により100円バスが運行されている。この取り組みは、高く評価できるが、路線は3社、2系統あり5枚の時刻表を確認する必要があり、乗り場も1カ所ではなく、アナウンス等もなく来訪者にとっては極めてわかりづらいものである。まずは**事業者目線**でなく、**利用者目線での駐車場の一元化**が必要である。



今回の調査では、四条河原町におけるバス停配置も「来訪者にとって解りづらいものであった。」

4) バス停の高度化

大阪市バスは一部の路線を除き、決して利便性の高いものではないが、乗継運賃制度が充実しているほか、運行情報の提供、政令都市にふさわしいバス停の整備が進められている。また、一定の条件を満たせば、バスを乗り継いでも初乗り運賃(200円)が適用される

この他、バス停での運行情報の提供では、バスが既に発車したか、遅延しているかという利用者が必要とする情報提供面でも一定の成果をあげている。

本件は大阪交通の経営改革のなかでどのようになるかが大変、気にかかるころではあるが、**新しい経営のなかで、全国の範となる取り組みとしてブラッシュアップし、継続することを期待する。**

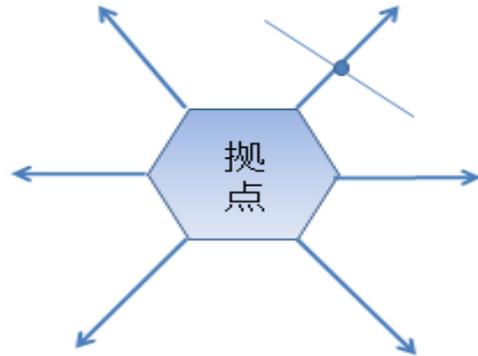
5) バス系統が長すぎるため延着が常態化

長すぎるバス路線は、乗換えというバリアが排除されるものの、定時運行への障害、路線の重複などもあり、環境面からも問題が指摘されている。青森市では路線の改変により5%のCO2が削減されたといわれている。

乗換え拠点と乗換え運賃制度の充実を前提に各地でバス路線の見直しが検討されることが必要である。

ただし、現状の長距離路線は、高齢者や障がい

者の利用も視野に入れ、必要最低限は残しておくことも必要である。



6) 行き先表示などの改善

近年、観光案内図も含め、インバウンド拡大も視野に入れながら各種のサインや案内図も改善されつつあるが、行先方面図の表示において、「北」を上にする原則にこだわり、実方向と掲示方向が一致しないため、来訪者に混乱を招く場合がある。当面の対策として、**道路上等**に**実際の「北」表示**が必要である。

下図は、北が上に表示されていないが、実方向と地図の方向が一致するため利用者にとってはわかりやすいものとなっている。インバウンド拡大など来訪者拡大を狙うならば、**外国語表記と併行して**、**地域で標準化**すべき事項である。



4. まとめ

今回の調査において、会員からは乗継運賃等のソフト面の問題点が多数指摘された。本件は近年、行政のリーダーシップもあり徐々に改善されつつあるが、抜本的な改善にはまだまだ程遠い状態にある。

特に、**料金面**の問題は、**事業者による自助努力ばかり**でなく**行政のリーダーシップ**や**支援も必要**であり、乗継ぎによる割引額については、ICカードの活用も視野に入れた対策検討が望まれる。

また、これらの問題は、各事業者の利害で判断するのではなく、**地域公共交通全体の活性化**、**公共交通優先のまちづくりを視野**に入れながら**全体最適**をめざした論議が求められる。もちろん、**自治体間の広**

域連携、企画・調整が必要である。

今回、多数の会員からバスの問題点も多く指摘された。車社会の進展は公共交通の衰退をもたらしたが、特に、各地のバス事業の経営は危機的な状況にある。この問題は「交通基本法」制定に向けての論議の中で行われているが、利便性やバス停等の改善が行政の指導、支援のなかで実施されなくてはならない。

ノンステップバス導入の定着、支援策の推進、車椅子利用の拡大などハード面の諸施策に加え近年、各地で地方自治体や住民のと力によりコミュニティバスの運行が各地で開始されているが、**路線バスとコミュニティバスが共存し、シナジー効果を発揮**することも求められる。このためにも、**乗換拠点の整備**、検討が、路線再編と併行して論議される必要がある。乗換えという新たなバリアが発生するが、乗継という行程のなかで、時間、運賃というバリアを克服するような工夫と努力が求められる。

ハードが充実してもちょっとしたソフト面の対策が講じられないために高額のハード面の投資をしてもその効果が台なしになる。ハード面の対策は、設計段階でのちょっとした気配りが大きな成果となる。

関西地区では、インバウンド拡大など関西地域間が連携して取り組むべき事項が多々あるが、外国のお客さまをおもてなすためにも、**ユニバーサルデザインの実現が必要**である。**関西の政令都市は諸団体と連携**し、その名にふさわしいリーダーシップをとっていくことが必要である。

以上



京都市公共交通シームレス運賃構想

1. 観光客の一番の不満である、交通問題に取り組む事で、
京都一の繁華街の活性化を目指します
2. 乗り継ぎ運賃円滑化で、四条河原町と京都駅を近づけ
ます。(阪急2分、市営地下鉄4分、250円で乗り継ぎ)
3. 京都市の都市交通問題の改善に向けて、市民との意見
交流を図ります。

京都の観光客に最も悪い印象を与えているのは交通問題です。観光客の約半数が公共交通のネットワーク改善を望んでいます。公共交通相互の乗り継ぎ案内が不十分だったり、初乗り運賃二度払いの割高感もあり、利用を敬遠する傾向にあります。そのため、観光地への往復にバス、タクシー、マイカー等の利用に頼り、交通渋滞を起しています。これは、乗り継ぎ割引、一枚チケット制度等、お客さまニーズに答えていないためと思われます。先進国ヨーロッパではゾーン地域内の公共交通を定額運賃で乗り降りできるシームレス運賃を採っています。京都でも観光客や市民の移動にこのシステムは効果を発揮すると思われます。

都市創生交通ネットワーク@関西では、この問題の解消に取り組むべく、運賃一元化の第一弾として、乗り継ぎ運賃円滑化を提案します。

**「阪急河原町-四条烏丸-地下鉄京都」の現行360円の併算額運賃を
地下鉄二区運賃250円の同額とする。**

京都一の繁華街である四条河原町周辺と京都駅を阪急電車と市営地下鉄により信頼できる時間、適度な運賃で結ぶことにより、観光客や市民の利用促進につながり、まちの格を高め、地域商店街等の活性化となる方策と考えます。

京都市長はじめ、各鉄道事業者、地域商店街等のご理解を賜り、乗り継ぎ運賃円滑化の実現に向けてご支援を賜りますようお願い申し上げます。

この構想に対するご意見、ご要望をKOALAまでお寄せください。

都市創生交通ネットワーク@関西

〒606-8344 京都市左京区岡崎円勝寺町65-1-306

URL : http://blogs.yahoo.co.jp/koala_lrt

e-mail : koala.lrt@gmail.com