

大阪市交通局バス事業運営改革提言

大都市にふさわしい「おもてなし交通」をめざして

～バスと地下鉄が一体となった総合的な交通事業の実現を～

かつて大阪市における市内交通の中心は路面電車でした。しかし、都市化による輸送量の増大やモータリゼーションの進展により、地下鉄とバスなどに転換されました。現在では、地下鉄が基幹交通軸となり、バスが主として地下鉄のフィーダー路線としての輸送を担っています。

しかし、現実には、利用者（お客さま）側から見れば、両事業は一つの都市交通システムとして十分な連携を果たしているとは思われません。公共交通事業の効率化とサービス向上は大阪市交通局の重要な経営課題ですが、ただ単に効率化を理由にバスと地下鉄を事業分割するだけでは、都市交通政策としての問題解決にはなりません。経営形態の論議の前に、お客さまの目線で、総合的な交通体系のあり方を行政、事業者、利用者（お客さま）が一体となって先ず検証することが必要です。

公共交通サービスの向上は、市内の道路交通を円滑化するとともに、今後、ますます増大が見込まれるインバウンド需要にとっても、誰もが安心して利用できる、使いやすい公共交通、「おもてなし」となり「都市格」を高めることとなります。また、公共交通の充実は少子高齢社会にとっても重要な政策課題であり、今、まさにバスと地下鉄の連携を深化することが求められています。

私たちは、2013年7月1日に「大阪市交通局の再編に関する意見書」を提出いたしました。今回は、バス事業の身近なサービスのあり方に論点を絞って具体的な改善方を提言します。この提言内容には少しの工夫により早期に実施できるものから、一定のコストの必要なものまでありますが、着手可能なものから優先的に実施していただければ幸いです。

2015. 6. 22

NPO法人 KOALA
(都市交通創生交通ネットワーク@関西)



連絡先

〒611-0025

宇治市神明宮西1-2

E-mail: koala.lrt@gmail.com

<http://npo-koala.com/>

1. バスダイヤ設定方法の改善

お客さまニーズに応えるバスダイヤ設定方式を実現し利用者増大を図るべきです。運行経路、運行パターンの工夫等により一定のダイヤ改善が可能と考えます。

① 大都市に相応しい運転本数の維持・確保

待ち時間の限界は15分、すなわち、1時間あたり最低でも片道3～4本の運転が必要となります。仮に増発が難しい場合でも、複数の系統を組み合わせるパターン化することにより、少ない運転本数でも利用チャンスが高まる場合があります。

② 覚えやすいパターンダイヤの実現

需要が少なく1時間に2本あるいは1本しか走らない路線でも、「毎時〇分」とダイヤパターンが一定していれば使いやすくなります。頻発する路線も含め、ダイヤのパターン化が必要です。

③ 乗換えの改善（シームレス交通結節の実現）

地下鉄とバス、バスとバスの乗換えを意識した停留所のロケーションと、ダイヤの改善が必要です。

2. 運行情報の提供改善

お客さまへの運行情報の提供が十分でなく、乗換えが容易にできない場合があります。サインの改善などは、少しの改善で大きな効果が期待できます。コストの兼ね合いもありますが、来訪者を意識した情報提供の更なる充実も必要です。

① バス停での他系統情報

バス系統同士が乗換えられる停留所で、相手の行き先、出発時間、停留所の場所など、車内や降りた場所での情報提供の充実が必要です。

② 行き先表示器

バス正面や側面の行き先表示に、経由地が表示されるようになりました。全区間での更なる取り組みとともに、色分け、ローマ字表記、イラストの活用など更なる充実が望まれます。

③ バスロケーションシステム

インターネットやスマートフォンでの情報提供と引替えに停留所での情報提供が縮小されているように見受けられますが、インバウンド観光客を意識すれば、停留所での多言語での接近表示も必要です。既製の装置を活用して低コストに実現する事例も内外にあります。また、同一ルートに複数の系統が存在する場合など、情報の提供方法の改善も必要です。



接近表示の例(系統、行き先、到着までの時分を表示)

2014/9/24 ミュンヘン市

3. バスと地下鉄との連携

バス・地下鉄が相互に補完しながら市域をカバーしていることから、両者は役割分担を明確にし、もっと連携すべきであり、両者をより一層、円滑に乗継げるよう工夫を凝らすべきです。連携強化は、お客さまの利便性向上だけでなく両事業のお客さまの増大にもつながります。

① 乗継運賃割引制度等の継続と充実

市内各地をなるべく気軽に低コスト、短時間に移動できるよう、乗継割引制度の継続は不可欠です。また、現在はバス→地下鉄→バスのような乗継では一度しか割引かれませんが、それぞれの乗継に割引も必要です。共通回数券、共通一日乗車券、連絡定期などの施策も継続されるべきであり、将来的には地下鉄のようなゾーン運賃の採用も検討されるべきです。

② 地下鉄の車内、コンコースでの接続するバス情報の提供

現在のバスは、運行系統、行き先、経由地、運行ダイヤがお客さまに浸透されていないように見受けられます。これがお客さまの増大につながらない原因ではなかったでしょうか。地下鉄のお客さまにもっとバスを認知していただき、自動車・自転車など私的交通から公共交通への転移を促進するべきです。

③ バス・地下鉄が有機的に接続するダイヤの作成

地下鉄のダイヤは、個々の路線の需要に対応するために作成されているように見られますが、地下鉄の路線相互、あるいは市バスとの接続も念頭(例：バスが15分おきならば、7分30秒間隔に地下鉄を運転すれば2本に1本は接続する)にするべきです。

④ バスの地下鉄代替機能の充実と周知PR

バス路線の中には、大正通、北港通、みなと通、あべの筋、上町筋など地下鉄の走っていない地域や、地下鉄に乗継ぐと迂回となる地域で頻発運転し、地域の幹線として地下鉄なみに頻発運転している系統もあります。海外には、このような系統を「メトロバス」などと称するものもあり、当市においても他のバス系統とは別に大きくPRする必要があります。

実施のための条件整備事項

道路の運行環境

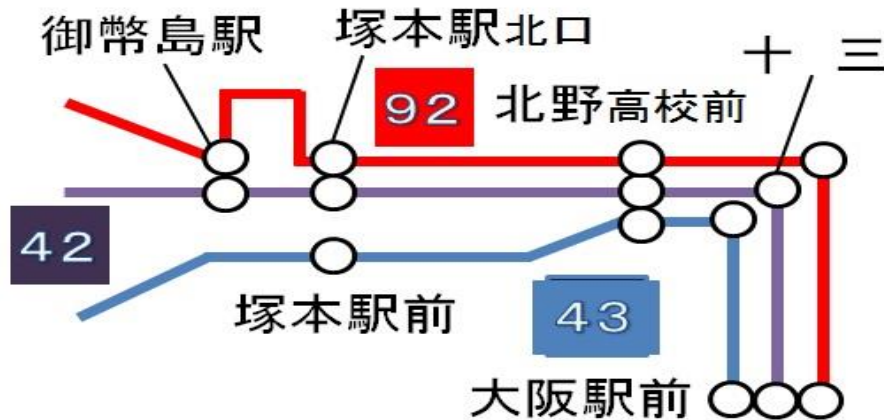
・バス専用レーンやバス優先信号を整備し、定時運行の確保が必要です。また、停留所付近の違法駐車撲滅など、警察との連携も必要です。

車輛繰りと運転士乗務の効率化

・営業所での交代→ 運行経路上での交代
(交代地点まではバスへの便乗の他、地下鉄など他の交通機関、局所有車により送迎します。)
・営業所と目的地との単純な往復→ 複数の系統との組合せによる効率化
(各営業所からターミナルに到着したバスを営業所にすぐに転回させず、比較的距離の短い系統などと組合せて運行することで、車体繰りと運転士の仕業を効率化できます。)

バスダイヤ設定方式の改善事例

(十三～塚本駅付近の淀川区内に見る改善案)



【現状】

42、43、92の3系統が大阪駅前～塚本駅付近(塚本駅北口、塚本駅前)で同じルートを走行しているか、比較的近いルートで並行しているが、いずれの系統もパターンダイヤで運行していない上に、系統間の運転間隔を調整してないので、2分続行がある一方で、20分近くバスが来ない場合もある。

(大阪駅前の発車時刻)

10時	09	12	30	37	39	54
11時	08	10	20	37	39	58
12時	06	08	26	33	37	57

紫字＝42系統 中島二丁目行、青字＝43系統 西島車庫前行、橙字＝92系統 福町行

【改良案】

43系統を20分間隔、42・92系統で合わせて20分間隔のパターンダイヤとすることで、同区間の運転間隔が10分に均等化され、利便性が向上する。

(大阪駅前の発車時刻の案)

10時	06	16	26	36	46	56
11時	06	16	26	36	46	56
12時	06	16	26	36	46	56

紫字＝42系統 中島二丁目行、青字＝43系統 西島車庫前行、橙字＝92系統 福町行