

1. 計画の理念と位置づけ

計画の理念

本計画により、これまで大阪の発展を支えてきた鉄道やバスの公共交通ネットワークという既存ストックを最大限活用し、更なる大阪の成長を支える公共交通の実現を目指す。

目指す将来の都市の姿

活力・賑わいにあふれた

「中継都市・大阪」

大阪を訪れる人が、移動の負担を感じずに都市の楽しみを享受できる公共交通ネットワークにより、経済活動や賑わいを創造。

世界的なモデルとなる

「持続可能な交通リーディング都市」

公共交通中心のライフスタイルが確立され、自家用自動車に過度に依存することなく快適に移動可能。

計画の位置づけ

公共交通の乗り継ぎ改善の必要性と効果を、関係者間で共有。
公共(広域自治体・基礎自治体)の役割分担について整理し、取組み指針とする。
事業者間の調整方策・役割分担のあり方について提案。
鉄道事業者や沿線地域の商業事業者などの多様な主体の参画を促すような仕組みを提案。

計画の対象と目標年次

既存ストックの有効活用を念頭に、交通事業者や行政が協働で取り組むべき乗り継ぎ改善を対象。
概ね30年後の将来を見通しつつ、10年後(2012年~2021年)を目標年次とし、実施可能な施策から順次取り組む。

2. 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

都市間競争の激化

人口減少・超高齢社会の到来

環境・省エネルギー意識の高まり

3-1. 公共交通の現状および課題

拠点間のアクセス時間

拠点間へのアクセスに要する時間は地域によって偏りがある。
アクセス時間の長い地域は乗り継ぎ回数が多く改善が必要。

訪日外国人観光客の評価

交通機関が発達しているゆえに複雑すぎて、外国人観光客には使いこなせない。
包括的な情報提供等が必要。

自由目的の人の動き

鉄道の自由目的の行き先は北部と南部で偏りがある。
乗り継ぎなしで訪問できる地域が限られており改善が必要。

利用者数の減少

公共交通の利用者数は減少している。
新たな路線を整備するより、既存ストックを有効活用することが必要。

機関分担と乗り継ぎ回数

自動車分担率が高い移動は、大阪市を中心とした環状方向。
乗り継ぎ回数が多い移動は、自動車分担率が高い。

公共交通の改善要望

府民の公共交通に対する改善要望は、「運賃を安く」「乗り換えを便利に」「改札口などの案内を充実」。

乗り継ぎ改善が必要

3-2. 公共交通の乗り継ぎの現状および課題

乗り継ぎの生じる割合

鉄道・バスを利用する移動の46%において、事業者間の乗り継ぎが発生。

乗り継ぎに要する時間

移動時間の7分の1(約6分)が乗り継ぎ時間。
乗り継ぎ時間(約6分)は、心理的には約20分に相当。
府城の乗り継ぎ時間損失額は、年間2,800億円以上。

乗り継ぎに要する費用

複数の鉄道事業者の路線を乗り継いだ際には、同一事業者の場合と比較して、運賃が割高になるなど、利用者の負担が大い。

利用者ニーズ

『情報』『移動』『運賃』等、乗り継ぎに関する項目について、改善の声が寄せられている。

情報提供や移動経路の整備による乗り継ぎの物理的な負担軽減が必要。

乗り継ぎ時間の短縮が必要。
乗り継ぎ移動の物理的、心理的な負担軽減が必要。

運賃の利用者負担の軽減策が必要。

『情報』『移動』『運賃』の視点から、乗り継ぎの物理的、心理的な負担軽減が必要。

4-2. 施策分類の考え方

	乗り継ぎ負担の軽減	乗り継ぎ快適性・楽しみ
情報のシームレス	目的地までのわかりやすい情報	周辺にある都市の魅力発信、寄り道案内
移動のシームレス	移動時間が短く負担が少ない経路	乗り継ぎ移動時に楽しみを享受できる経路
運賃のシームレス	目的地までの運賃負担感が少ない	寄り道、途中下車にも対応した運賃

5. 実施方策の検討

～役割分担の整理～

行政(国、広域自治体、基礎自治体)・交通事業者が責任を持って取り組むとともに、企業・地域住民等の参画を得られるよう、役割分担を整理。

～新たな事業スキームの提案～

既存の事業スキームの活用も検討しつつ、創造的な制度の構築を検討。

4-1. 公共交通の乗り継ぎ改善の基本方針

拠点間移動における乗り継ぎ負担の軽減

府内外の拠点間を短時間で円滑に移動可能な交通手段を提供することにより、経済活動を活性化。
乗り継ぎ負担の物理的負担を軽減することにより、外出の機会を増大。

乗り継ぎ結節点における賑わいづくりの誘導

乗り継ぎ拠点での立ち寄り寄り道を誘発することにより、駅を中心とした都市の賑わいを導き、都市の魅力度を向上。

観光利便性向上のための乗り継ぎ改善

国内外から大阪を訪れる観光客が不自由なく自在に移動できる公共交通ネットワークと観光資源の情報を有機的に提供することで、観光利便性を向上。

歩いて暮らせるまちづくりを目指した公共交通ネットワークの整備

乗り継ぎの物理的、心理的負担を軽減することにより、高齢者も含めたすべての人の円滑な移動を確保。
拠点や都心と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に結ぶことで、暮らしやすいコンパクトなまちの形成を促進。

目指すべき成果指標

利用者満足度 (46%→50%以上) ..
公共交通利用の自由目的トリップ数 ..
(81万人→93万人) ..