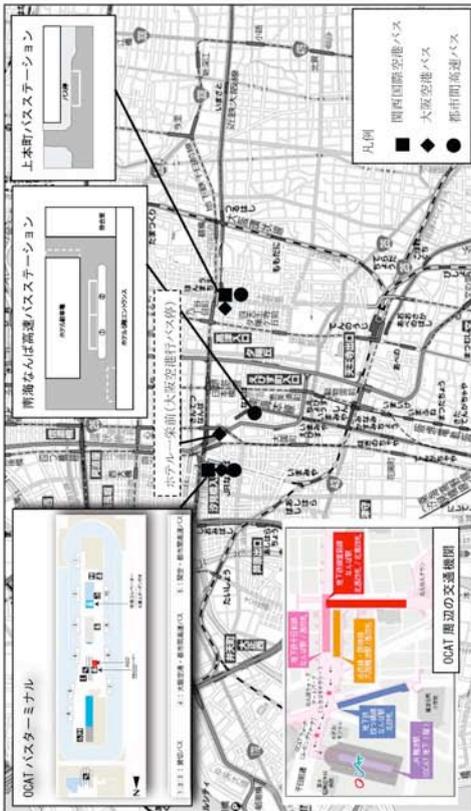


OCA Tバスターミナルについて（ミナミにおける位



【OCA Tバスターミナルの利用状況及び特徴】

<利用状況>

都市間高速バス

平成 14 年以降、大きく増加、現在も堅調に推移

☆ 都市間高速バス（大阪と各都市間）：249 便/日（伊丹・茨田（伊丹）空港）は経由せず

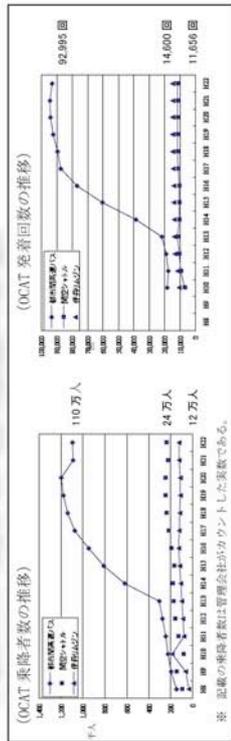
リムジンバス

☆ 関西空港・大阪（伊丹）空港

☆ 伊丹リムジン：40 便/日（直行）

☆ 関西シャトル：32 便/日（直行）

☆ 伊丹リムジン（大阪空港行バス停）経由



<特徴>

- ・ 近畿圏唯一の自動車ターミナル法に基づく二級バスターミナル（各社に広く門戸を開放）
- ・ 十分なキャパシティ（10バース、33都府県に線軌、存容量（405.1mL 座席数51）も55座）
- ・ J R難波駅に直結、南海難波駅・地下鉄難波駅から地下街経由でアクセス可能
- ・ 阪神高速ランプに直結、定時運行が可能

【ミナミのバスターミナルの現状】

～ミナミではOCA Tへの集約が進む傾向に～

☆ OCA Tの運行便数（合計）321 便/日運行 年間乗降客数 146 万人/年（平成 22 年度実績）

☆ 都市間交通については、上本町バスターミナルの全便、なんば高速バスが一部の路線のうち徳島便（20 便）を除き OCA T 経由

名称	バス数	便数（1日あたり）	運行会社等
OCA T バスターミナル	10	249	多様なバス会社：東京、中国、四国、韓国方面を中心に 33 都府県に線軌
なんば高速バス（14197 便）	2	56	前部バス系列：四国（香川・徳島）、九州（岡山・広島）、東京、神奈川、長野、新潟、九州（佐賀県・のびのびバス）
上本町バスターミナル 駅 2 階	1	3	近鉄バス系列
つばし都庁大塚便	1	40	：岡山岡山広島（1 路線のみ）

出典：各バス会社のホームページより整理、バス数はバスターミナルホームページ、現用調査より整理。

～近隣民間バスターミナルの状況・将来的な動向～

- ・ 小規模、将来的にも、構造（スペース）の問題があり、拡張は困難
- ・ 鉄道事業者が各々で設置、専用に運営。一般バスターミナルではなく、運営する鉄道会社系列以外のバスターミナルの乗入れは困難
- ・ 鉄道事業者の補完的な位置付けであり、自社の鉄道路線と競合する路線は運行しない。

【路線バス・ツアーバスをめぐる国の動き】

～望ましい高速バスサービスに向け路線バスへの規制の見直し～

- ・ ツアーバス問題（路上乗降など安全運行や周辺環境への影響等）に対応するために、路線バス（高速乗合バス）に係る規制の緩和の動き
- ・ 輸送人員が増えるツアーバス（路線利用）の事業者にとって新規参入の要件が緩和
- ・ 新高速バス事業では、柔軟な価格設定・車両調達を可能としながら、法令遵守と安全の確保（安全運行・適切な状況場所の確保など）が必須

☆ 安全・充実な乗降場所を提供できる一級ターミナルの役割は重要、新事業者の受け皿に

※ 出典：国土交通省「中間報告について」平成 23 年 7 月 19 日 国土交通省自動車局旅客課

【バス輸送の展望とOCA Tの今後】

(1) バス輸送の展望 ～長距離バス需要は増加する見込み～

- ① 都市間高速バス ツアーバス事業者の路線バス新規参入等による需要増
 - ② 関西空港アクセス 一LCC 便の増加などによる新たな需要増
- 低価格な空港アクセスへの需要増。空港アクセス・都市間高速バスの乗降需要にも期待（ピークの目標乗降客数：600 万人/年（就航 5 年後の目標）現在の関西の年間旅客数 1352 万人）

(2) OCA Tの今後 ～十分なキャパシティと優位性を活かし、収益力の向上を～

- ① 上記①の動きを先取りする形で、一部事業者が、現行の高速乗合バス事業の認可を受け、ワンライナーバス（4 月より 6 便/日）や岸和田観光（5 月より 1 便/日）が、新たに就航予定。今後、都市間交通を担う拠点として、これら新規参入事業者の取込み、新規路線の規制に取組む。
- ② 一般バスターミナルの一部を専用的に利用させることについては法的には可能であること。国土交通省に確認。今後、事業者の意向を確認しながら専用貸しについて検討する。
- ③ バス間の乗降誘引やトラベルバス（周遊バス）などの各種チケットとの連携や発着時間調整による乗降利便性の向上に対応し、「便利なバスターミナル」として定着をめざす。
- ④ 個人旅客のニーズに対応した観光案内ブースの充実や各種機能の導入する。