

8 市民・利用者アンケート

8-1 アンケートの目的

現在、交通局においては、地下鉄の民営化議論の中で課題の一つとされている、今里筋線の延伸、長堀鶴見緑地線の延伸などいわゆる「未着手の地下鉄条例路線」の事業化の方策について、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」で検討を行っているところであるが、市民や利用者のご意見等をこの審議会の議論の参考にするため、「未着手の地下鉄条例路線」について、市民や利用者を対象としてアンケート調査を実施する。

アンケート調査では、以下の項目について、市民・利用者の意見を把握することを目的とする。

- アンケート調査の目的：
- 「未着手の地下鉄条例路線」に関する認知度と利用可能性
 - 「未着手の地下鉄条例路線」の整備による効果・影響
(期待される効果、不安に感じる内容)
 - 「未着手の地下鉄条例路線」の実現化方策
(費用負担に関する市民・利用者の考え、LRT・BRTのイメージ・代替可能性)

8-2 アンケート対象者

アンケート対象者は、「市営地下鉄を利用している」または『「未着手の地下鉄条例路線」沿線に居住している』ことを条件として、居住地と利用頻度で分類した以下の7グループに分けて分析することを念頭に実施する。

表 8-1 アンケート対象者

	居住地	地下鉄利用	グループ
大阪市内	「未着手の地下鉄条例路線」沿線：7区 東成区、生野区、東住吉区、平野区、大正区、住之江区、住吉区 ・第8号線の延伸：東成区、生野区、東住吉区、平野区 ・第7号線の延伸：大正区 ・敷津長吉線：住之江区、住吉区、東住吉区、平野区 ・第5号線の延伸：生野区、平野区	利用頻度：なし	1
		利用頻度：低 ・週に1～2日 ・月に1～3日	2
		利用頻度：高 ・週に5日以上 ・週に3～4日	3
	それ以外の区：17区 都島区、福島区、此花区、西区、港区、天王寺区、浪速区、西淀川区、東淀川区、旭区、城東区、阿倍野区、西成区、淀川区、鶴見区、北区、中央区	利用頻度：低 ・週に1～2日 ・月に1～3日	4
		利用頻度：高 ・週に5日以上 ・週に3～4日	5
		大阪市外	利用頻度：低 ・週に1～2日 ・月に1～3日
利用頻度：高 ・週に5日以上 ・週に3～4日	7		

8-3 アンケート実施手法

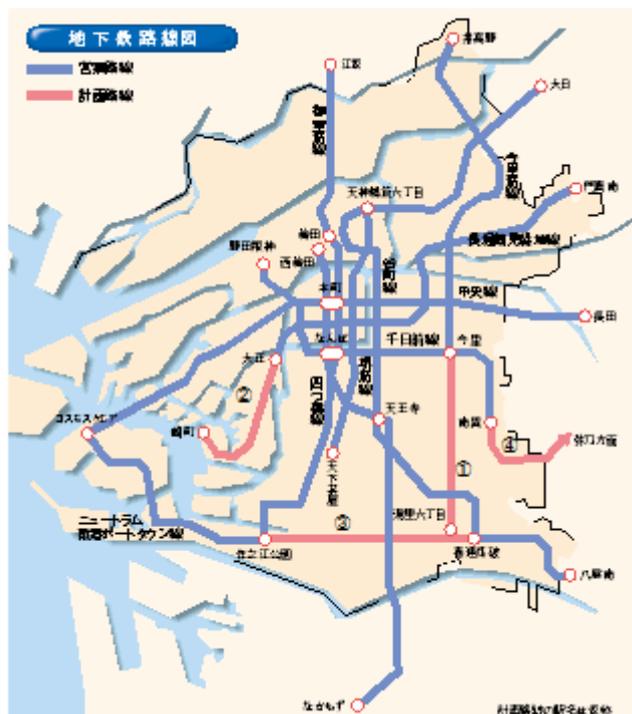
WEB を活用したアンケートとし、合計で 1,000 件程度のサンプルを確保することとする。

8-4 アンケートの回答の活用方法

項目	設問		活用方法
1 個人属性	・居住地、居住年数、性別、年齢、職業		○属性把握 ○分析時のグループ分け
2 現在の地下鉄の利用状況について	・利用頻度		
3 自宅の最寄り駅について	・よく利用する路線・駅（最寄り駅） ・最寄り駅までのアクセス時間 ・最寄り駅までの主な交通手段 ・主な目的		
4 現在の路線バスの利用状況について	・利用頻度		
5 「未着手の地下鉄条例路線」について	・認知度 ・関心度 ・利用意向 ・利用頻度 ・主な目的		○「未着手の地下鉄条例路線」の認知度・関心度の把握 ○「未着手の地下鉄条例路線」整備時の利用特性の把握
6 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合の期待度・不安度について	■期待されるものの期待度	・変化による活力	○「未着手の地下鉄条例路線」に対する期待される項目（効果）の把握
		・行動の変化	
		・イメージ	
		・環境	
	■不安であるものの不安度	・交通	○「未着手の地下鉄条例路線」に対する不安の項目（影響）の把握
		・活力	
		・安全・その他	
7 「未着手の地下鉄条例路線」の整備・運営の費用のあり方について	・建設費用の一部を税金により補う妥当性 ・建設費の一部を加算運賃により補う場合の、加算運賃の妥当額 ・「未着手の地下鉄条例路線」に対する税金投入の妥当額 ・運営費用に対する税金投入の妥当性		○建設費および運営費に関する負担額と妥当性
8 LRTの利用の有無及びイメージ等について	・利用の有無		○LRT及びBRTの利用の有・イメージ把握等
9 BRTの利用の有無及びイメージ等について	・イメージ（定時性、速達性、快適性、わかりやすさ、利用しやすさ） ・地下鉄との代替性		

未着手の地下鉄条例路線についての市民・利用者アンケート

「未着手の地下鉄条例路線」とは、下図のルートで地下鉄を整備することが大阪市の条例に位置づけられたもので、整備の時期は決まっていますが、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」において、その事業化の方策について検討が行われている路線です。



<未着手の地下鉄条例路線>

- ① 今里筋線の延伸（今里～湯里六丁目間）
- ② 長堀鶴見緑地線の延伸（鶴町～大正間）
- ③ 敷津長吉線（住之江公園～喜連瓜破間）
- ④ 千日前線の延伸（南巽～弥刀方面）

1. あなた自身についてお聞きします

(1) お住まいはどこですか。

1. 大阪市内



(都島区、福島区、此花区、西区、港区、大正区、天王寺区、浪速区、西淀川区、東淀川区、東成区、生野区、旭区、城東区、阿倍野区、住吉区、東住吉区、西成区、淀川区、鶴見区、住之江区、平野区、北区、中央区)

※赤字下線部の区は、「未着手の地下鉄条例路線」の沿線区

2. 大阪市外



(大阪府、兵庫県、奈良県、京都府、滋賀県、和歌山県、その他)

(2) 現在のお住まいの郵便番号を入力してください。

□□□-□□□□

(3) 現在のお住まいの居住年数を選択してください。

1. 3年未満

2. 3～5年

3. 6～10年

4. 11～15年

5. 16～20年

6. 21年以上

(4) 性別を選択してください。

1. 男性

2. 女性

(5) 年齢を選択してください。

1. 20歳未満

2. 20代

3. 30代

4. 40代

5. 50代

6. 60代

7. 70代

8. 80歳以上

(6) 職業を選択してください。

1. 会社員(アルバイト・パート含む)

2. 自営業

3. 公務員

4. 農林漁業

5. 専門職(弁護士・医師・会計士等)

6. 教職

7. 学生

8. 専業主婦・主夫

9. 無職

10. その他()

2. 「地下鉄」の現在の利用状況についてお聞きします

(1) 地下鉄をどのくらい利用されていますか。

- | | |
|-----------|--------------|
| 1. 週に5日以上 | 2. 週に3~4日 |
| 3. 週に1~2日 | 4. 月に1~3日 |
| 5. その他 | 6. 地下鉄を利用しない |

6を選択した場合、(1)の回答(居住地)が「未着手の地下鉄条例路線」の沿線区以外の回答の場合は、ここでアンケート終了

(2) 主に地下鉄のどの路線を利用されていますか。

- | | | |
|-------------|---------|--------------|
| 路線： 1. 御堂筋線 | 2. 谷町線 | 3. 四つ橋線 |
| 4. 中央線 | 5. 千日前線 | 6. 堺筋線 |
| 7. 長堀鶴見緑地線 | 8. 今里筋線 | 9. 南港ポートタウン線 |

3. 自宅の最寄り駅についてお聞きします

(1) よく乗車する自宅の最寄りの駅はどこですか。

a) 地下鉄

- | | | |
|-------------|---------|--------------|
| 路線： 1. 御堂筋線 | 2. 谷町線 | 3. 四つ橋線 |
| 4. 中央線 | 5. 千日前線 | 6. 堺筋線 |
| 7. 長堀鶴見緑地線 | 8. 今里筋線 | 9. 南港ポートタウン線 |

駅名：※別紙参照

b) その他の鉄道

(_____ 線 _____ 駅)

(2) 自宅から最寄りの駅までのアクセス時間はどのくらいですか。

- | | | | |
|---------|---------|---------|---------|
| 1. ~5分 | 2. ~10分 | 3. ~15分 | 4. ~30分 |
| 5. 31分~ | | | |

(3) 自宅から最寄りの駅までの主な交通手段は何ですか。

- | | | | |
|---------|--------|--------|-------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. バス |
| 5. 自家用車 | 6. その他 | | |

(4) 自宅から最寄りの駅を利用する主な目的は何ですか。

- | | | |
|-------|--------|------------|
| 1. 通勤 | 2. 通学 | 3. 買物・娯楽など |
| 4. 業務 | 5. その他 | |

(5) 前問(4)の目的で乗車したとき、下車する駅はどこですか。

a) 地下鉄

- 路線： 1. 御堂筋線 2. 谷町線 3. 四つ橋線
 4. 中央線 5. 千日前線 6. 堺筋線
 7. 長堀鶴見緑地線 8. 今里筋線 9. 南港ポートタウン線

駅名：※別紙参照

b) その他の鉄道

(_____ 線 _____ 駅)

4. 「路線バス」の現在の利用状況についてお聞きします

(1) 路線バス（大阪市営やその他の民間バスを含む）をどのくらい利用されていますか。

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～3日
5. その他 6. バスは利用しない

5. 「未着手の地下鉄条例路線」についてお聞きします

■ 「未着手の地下鉄条例路線（4路線）」についてお聞きします。

(1) 「未着手の地下鉄条例路線（4路線）」はご存知ですか。

- ① 「今里筋線の延伸」 (1. 知っている 2. 知らない)
- ② 「長堀鶴見緑地線の延伸」 (1. 知っている 2. 知らない)
- ③ 「敷津長吉線」 (1. 知っている 2. 知らない)
- ④ 「千日前線の延伸」 (1. 知っている 2. 知らない)

(2) 「未着手の地下鉄条例路線（4路線）」について関心がありますか。

- ① 「今里筋線の延伸」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)
- ② 「長堀鶴見緑地線の延伸」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)
- ③ 「敷津長吉線」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)
- ④ 「千日前線の延伸」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)

(3) 「未着手の地下鉄条例路線（4路線）」が整備された場合、利用しますか。

- ① 「今里筋線の延伸」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)
- ② 「長堀鶴見緑地線の延伸」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)
- ③ 「敷津長吉線」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)
- ④ 「千日前線の延伸」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)

(4) 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合、最も利用する路線はどれですか。

- 1. 今里筋線の延伸
- 2. 長堀鶴見緑地線の延伸
- 3. 敷津長吉線
- 4. 千日前線の延伸
- 5. どれも利用しない

5 を選択した場合は 7. ～

(5) その路線は、どのくらい利用しますか。

- 1. 週に5日以上
- 2. 週に3～4日
- 3. 週に1～2日
- 4. 月に1～3日
- 5. その他

(6) 主にどのような目的で利用すると思われますか。

- 1. 通勤
- 2. 登校
- 3. 買物・娯楽など
- 4. 業務
- 5. その他

6. 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合の期待・不安についてお聞きします

■以下の項目について、期待する度合いを、5段階で選択してください

		とても期待する	期待する	ふつう	あまり期待しない	ほとんど期待しない	わからない
変化による活力	(1) 沿線に新しい住宅が建ち、若い住民が増える	<input type="checkbox"/>					
	(2) 沿線に新しいお店や施設ができ、買物が便利になる	<input type="checkbox"/>					
	(3) 沿線に新たな雇用が増える	<input type="checkbox"/>					
	(4) 沿線に新しいお店や施設ができ、来訪者が増え、まちがにぎわう	<input type="checkbox"/>					
	(5) 沿線の地価が上がれば、資産価値が上がる	<input type="checkbox"/>					
行動の変化	(6) 交通の便がよくなり、外出が増える	<input type="checkbox"/>					
	(7) 交通の便がよくなり、行動範囲が広がる	<input type="checkbox"/>					
	(8) 今よりも目的地までの移動時間が短くなる	<input type="checkbox"/>					
イメージ	(9) 地名が地下鉄の駅名になり、沿線の知名度が高くなる	<input type="checkbox"/>					
	(10) 地下鉄が沿線のまちのシンボルになる	<input type="checkbox"/>					
環境	(11) くるまの利用が減り、道路渋滞が緩和する	<input type="checkbox"/>					
	(12) くるまの利用が減り、CO ₂ の排出量が減る	<input type="checkbox"/>					
	(13) くるまの利用が減り、沿道の騒音が軽減する	<input type="checkbox"/>					

■以下の項目について、不安の度合いを、5段階で選択してください

		とても不安である	不安である	ふつう	あまり不安でない	ほとんど不安でない	わからない
交通	(14) 地下鉄が開業してもバスの本数が減ると、バスが利用しにくくなる	<input type="checkbox"/>					
	(15) 地下鉄が開業してもバスがなくなると、その方が不便になってしまう	<input type="checkbox"/>					
活力	(16) 沿線に新しいお店ができれば、なじみの店が減る	<input type="checkbox"/>					
安全・その他	(17) 沿線に新しい住宅ができれば、近所に多くの見知らぬ人が引っ越してくる	<input type="checkbox"/>					
	(18) 沿線に新しいお店や施設が出来れば、見知らぬ来訪者が増える	<input type="checkbox"/>					
	(19) 沿線の地価が上がれば、税金や家賃が上がる	<input type="checkbox"/>					

7. 「未着手の地下鉄条例路線」の整備・運営の費用負担についてお聞きします

(1) 地下鉄の整備には、**多大な建設費**が必要になります。

(今里筋線や長堀鶴見緑地線のような小型の地下鉄でも、整備には1 km当たり200億円程度が必要になります。)

そのため、地下鉄の建設費の一部には、国の補助制度に基づき、市民の皆様からいただいた税金が投入されていますが、人口減少などにより、乗車人員の増加は大きくは期待できないなど、今後の鉄道事業の経営環境は厳しく、現状の補助制度では地下鉄の整備は厳しくなっています。

このことについて、どのようにお考えですか。

1. 現状の補助制度にもとづく税金の投入だけでなく、もっと税金を投入すべき
2. 現状の補助制度にもとづく税金の投入だけでなく、新たな財源（ふるさと納税や寄付金など）を確保すべき
3. 現状の補助制度にもとづく税金の投入だけでなく、利用する人にも負担（加算運賃）してもらいたい
4. わからない

大阪市の地下鉄は、これまで全線共通の運賃を設定しておりますが、平成20年度に開業した「京阪中之島線」や「阪神なんば線」では、開業した新線区間を利用する場合には、**通常運賃に60円を加算した運賃**が適用されており、この加算運賃を建設費の一部に充てています。

(加算運賃の事例)

●京阪中之島線（中之島～渡辺橋駅間）の場合

京阪の通常運賃(初乗り)	+	加算運賃	=	この区間の運賃合計
150円		60円		210円

●阪神なんば線（西九条～九条駅間）の場合

阪神の通常運賃(初乗り)	+	加算運賃	=	この区間の運賃合計
140円		60円		200円

●近鉄けいはんな線（長田～学研奈良登美ヶ丘駅間）の場合

近鉄の通常運賃	+	加算運賃	=	この区間の運賃合計
390円		130円		520円

注) 運賃は平成26年1月時点の運賃
加算される運賃は利用する区間によって異なる場合があります

(2)「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮に加算運賃を適用する場合、この利用者が負担する金額としては、どれくらいが妥当と考えますか。

- | | | | |
|------------|------------|------------|-----------|
| 1. 10円～30円 | 2. 40円～60円 | 3. 70円～90円 | 4. 100円以上 |
| 5. 0円 | 6. わからない | | |

(3)「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮にこれまで以上に税金を投入する場合、市民の皆様が負担する金額としては、どれくらいが妥当と考えますか。

(なお、負担の金額は、毎年負担するものではなく、4路線全てを建設するための1回のみの負担額として、お答えください。)

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|--------|
| 1. 1,000円 | 2. 2,000円 | 3. 5,000円 | 4. 1万円 |
| 5. 2万円 | 6. 5万円 | 7. 10万円以上 | 8. 0円 |
| 9. わからない | | | |

(4)道路は様々な人が利用する公共の施設として、「建設」から「維持管理」まで、全て税金が投入されています。

一方、地下鉄については、日本では「建設」の一部にだけ税金を投入することができますが、諸外国では道路と同様に、「建設」だけでなく「運営」や「維持管理」にも税金が投入されています。

このことについて、どのようにお考えですか。

1. 諸外国と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき
2. 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない
3. どちらでもない
4. わからない

8. LRTの利用の有無やイメージ等についてお聞きします

※LRTの概要は、以下の通りです。

LRT<Light Rail Transit>次世代型路面電車

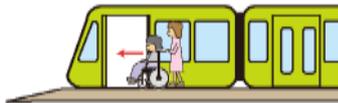


LRTは、従来の路面電車から、走行空間の質や車両性能を向上させた次世代型交通システムです。様々な特色（下図参照）を持つことから、近年各所で注目を集めています。

フランスのストラスブールやドイツのフランクフルト等、海外の各地で導入されている他、日本でも富山市で導入されています。

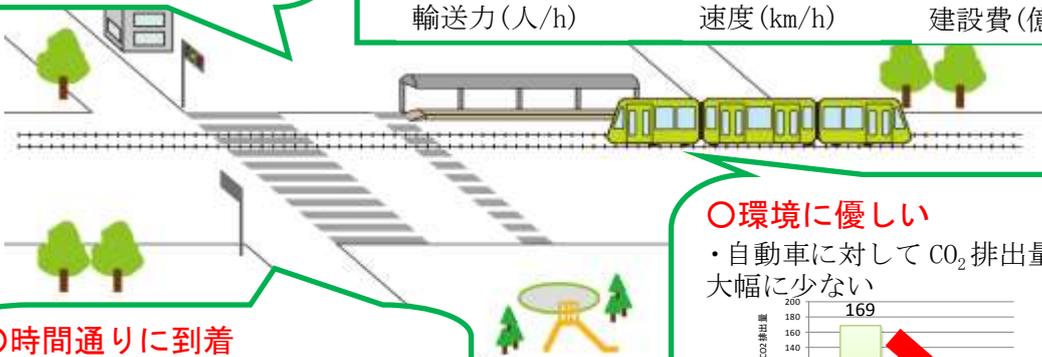
○バリアフリーに対応

- ・低床式車両を導入する事で、移動の際の段差を解消



○まちづくりとの連携

- ・車両や電停のデザインを工夫する事で街のシンボルとして、賑わいの創出に寄与

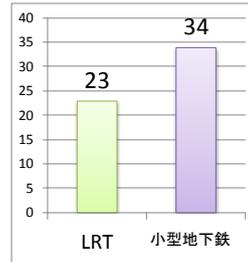
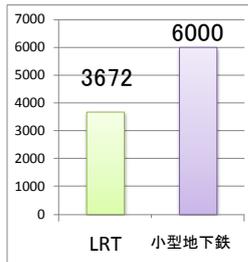


○時間通りに到着

- ・優先信号、専用軌道等を設置する事により、決められた時間通りに到着

○LRTと地下鉄の比較

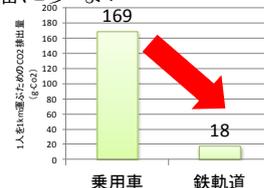
- ・輸送力は、地下鉄の約6割
- ・速度は、地下鉄の約7割
- ・建設費は、地下鉄の約2割



輸送力(人/h) 速度(km/h) 建設費(億円/km)

○環境に優しい

- ・自動車に対してCO₂排出量が、大幅に少ない



○一方で、道路を走行するので自動車交通に影響する。

- ・特に、決められた時間に到着しようとした場合、専用軌道の確保が必要となり、自動車交通への影響が大きくなる
- ・新たに専用の車庫が必要になる
- ・既設の鉄道（地下鉄）と直接乗り入れることができない

※資料(LRTと地下鉄の比較)：「新しい都市交通システム-21世紀のよりよい交通環境をめざして 都市交通研究所著 山海堂」

※LRT輸送力は、広島電鉄宮島線を参考に作成

(1) L R Tを利用したことがありますか。

1. 利用したことがある 2. 利用したことがない 3. わからない

(2) L R Tのイメージについて、5段階で選択してください

イメージ	地下鉄 と同じ	やや地下鉄 と同じ	どちらで もない	やや路線バ スと同じ	路線バス と同じ	わからない
①決められた時刻に到着・出発する	<input type="checkbox"/>					
②目的地まで早く行ける	<input type="checkbox"/>					
③乗り心地が良い	<input type="checkbox"/>					
④迷うことなく安心して乗れる	<input type="checkbox"/>					
⑤お年寄りや障害者でも利用しやすい	<input type="checkbox"/>					
⑥環境にやさしい	<input type="checkbox"/>					
⑦建設費が安い	<input type="checkbox"/>					
⑧その他	(自由記入欄)					

(3) 「未着手の地下鉄条例路線」を整備する代わりに、仮にL R Tを整備とした場合、どう思われますか。

①今里筋線の延伸

1. 地下鉄の方がよい 2. L R Tの方がよい 3. わからない

②長堀鶴見緑地線の延伸

1. 地下鉄の方がよい 2. L R Tの方がよい 3. わからない

③敷津長吉線

1. 地下鉄の方がよい 2. L R Tの方がよい 3. わからない

④千日前線の延伸

1. 地下鉄の方がよい 2. L R Tの方がよい 3. わからない

9. BRTの利用の有無やイメージ等についてお聞きします

※BRTの概要は、以下の通りです。

BRT<Bus Rapid Transit>



BRTは、バス専用レーンや接続バス等を用いることで高い機能を備えた、次世代のバスシステムです。

その特色（下図参照）から、日本でも導入が進められており、名古屋市の基幹バスや岐阜市の岐阜市型BRTが運営されています。海外でも導入事例は多く、ブラジルのクリチバや、コロンビアのボゴタ、カナダのオタワ等が例として挙げられます。

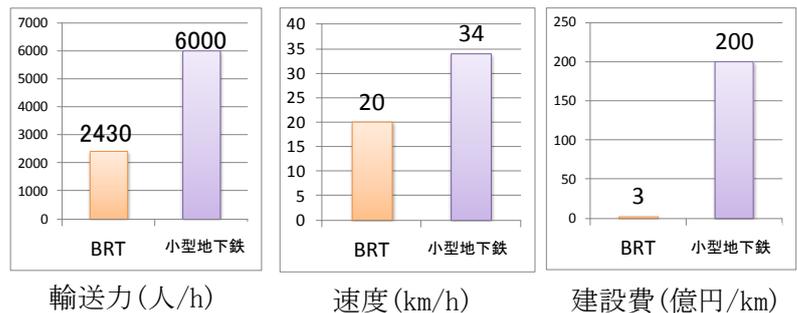
○まちづくりとの連携

・車両や停留所のデザインを工夫する事で街のシンボルとして、賑わいの創出に寄与



○BRTと地下鉄の比較

- ・輸送力は、地下鉄の約4割
- ・速度は、地下鉄の約6割
- ・建設費は、地下鉄の約1/50



○行き先が明確に

・専用レーンや停留所での情報提供システムの整備により、行き先が明確に

○時間通りに到着

・優先信号、専用レーン等を設置する事により、決められた時間通りに到着

- 一方で、
- ・決められた時間に到着しようとした場合、バス専用レーンの確保が必要となり、自動車交通に影響する
 - ・基本的にはバス車両を使用するが、接続バスを使用した場合、点検設備の新設が必要となり、車庫の拡張も必要な場合がある

※資料(BRTと地下鉄の比較)：「新しい都市交通システム-21世紀のよりよい交通環境をめざして 都市交通研究所著 山海堂」

(1) BRTを利用したことがありますか。

1. 利用したことがある 2. 利用したことがない 3. わからない

(2) BRTのイメージについて、5段階で選択してください

イメージ	地下鉄と同じ	やや地下鉄と同じ	どちらでもない	やや路線バスと同じ	路線バスと同じ	わからない
①決められた時刻に到着・出発する	<input type="checkbox"/>					
②目的地まで早く行ける	<input type="checkbox"/>					
③乗り心地が良い	<input type="checkbox"/>					
④迷うことなく安心して乗れる	<input type="checkbox"/>					
⑤お年寄りや障害者でも利用しやすい	<input type="checkbox"/>					
⑥環境にやさしい	<input type="checkbox"/>					
⑦建設費がやすい	<input type="checkbox"/>					
⑧その他	(自由記入欄)					

(3) 「未着手の地下鉄条例路線」を整備する代わりに、仮にBRTを整備とした場合、どう思われますか。

①今里筋線の延伸

1. 地下鉄の方がよい 2. BRTの方がよい 3. わからない

②長堀鶴見緑地線の延伸

1. 地下鉄の方がよい 2. BRTの方がよい 3. わからない

③敷津長吉線

1. 地下鉄の方がよい 2. BRTの方がよい 3. わからない

④千日前線の延伸

1. 地下鉄の方がよい 2. BRTの方がよい 3. わからない

別紙：駅名一覧

路線名	御堂筋線	谷町線	四つ橋線	中央線	千日前線	堺筋線	長堀鶴見緑地線	今里筋線	南港 PT線
駅名	江坂 (M11) 東三国 (M12) 新大阪 (M13) 西中島南方 (M14) 中津 (M15) 梅田 (M16) 淀屋橋 (M17) 本町 (M18) 心斎橋 (M19) なんば (M20) 大国町 (M21) 動物園前 (M22) 天王寺 (M23) 昭和町 (M24) 西田辺 (M25) 長居 (M26) あびこ (M27) 北花田 (M28) 新金岡 (M29) なかも (M30)	大日守口 (T11) 太子橋市 (T12) 今林大宮 (T13) 関目高 (T14) 野江内代 (T16) 都島 (T17) 天神橋六丁目 (T18) 中崎町 (T19) 東梅田 (T20) 南森町 (T21) 天満橋 (T22) 谷町四丁目 (T23) 谷町六丁目 (T24) 谷町九丁目 (T25) 四天王寺前 (T26) 天王寺 (T27) 阿倍野 (T28) 文の里 (T29) 田辺 (T30) 駒川中野 (T31) 平野 (T32) 喜連瓜破 (T33) 出戸 (T34) 長原 (T35) 八尾南 (T36)	西梅田 (Y11) 肥後橋 (Y12) 本町 (Y13) 四ツ橋 (Y14) なんば (Y15) 大国町 (Y16) 花園町 (Y17) 岸里 (Y18) 玉出 (Y19) 北加賀屋 (Y20) 住之江園 (Y21)	コスモスクエア (C10) 大阪港 (C11) 朝潮橋 (C12) 弁天町 (C13) 九条 (C14) 阿波座 (C15) 本町 (C16) 堺筋本町 (C17) 谷町四丁目 (C18) 森ノ宮 (C19) 緑橋 (C20) 深江橋 (C21) 高井田 (C22) 長田 (C23)	野田阪神 (S11) 玉川 (S12) 阿波座 (S13) 西長堀 (S14) 桜川 (S15) なんば (S16) 日本橋 (S17) 谷町九丁目 (S18) 鶴橋 (S19) 今里 (S20) 新深江 (S21) 小路 (S22) 北巽 (S23) 南巽 (S24)	天神橋六丁目 (K11) 扇町 (K12) 南森町 (K13) 北浜 (K14) 堺筋本町 (K15) 長堀橋 (K16) 日本橋 (K17) 恵美須町 (K18) 動物園前 (K19) 天下茶屋 (K20)	大正 (N11) ドーム前 (N12) 崎 (N12) 西長堀 (N13) 西大橋 (N14) 心斎橋 (N15) 長堀橋 (N16) 松屋町 (N17) 谷町六丁目 (N18) 玉造 (N19) 森ノ宮 (N20) 大阪ヒェジネスパーク (N21) 京橋 (N22) 蒲生四丁目 (N23) 今福鶴見 (N24) 横堤 (N25) 鶴見緑地 (N26) 門真南 (N27)	井高野 (I11) 瑞光四目 (I12) だいど (I13) う豊里 (I14) 太子橋市 (I15) 清水 (I16) 新森古市 (I17) 関目成育 (I18) 蒲生四丁目 (I19) 野橋 (I20) 今里 (I21)	コスモスクエア (P09) トレードセンター前 (P10) 中ふ頭 (P11) ポートタウン西 (P12) ポートタウン東 (P13) フェリーターミナル (P14) 南港東 (P15) 南港口 (P16) 平林 (P17) 住之江園 (P18)