

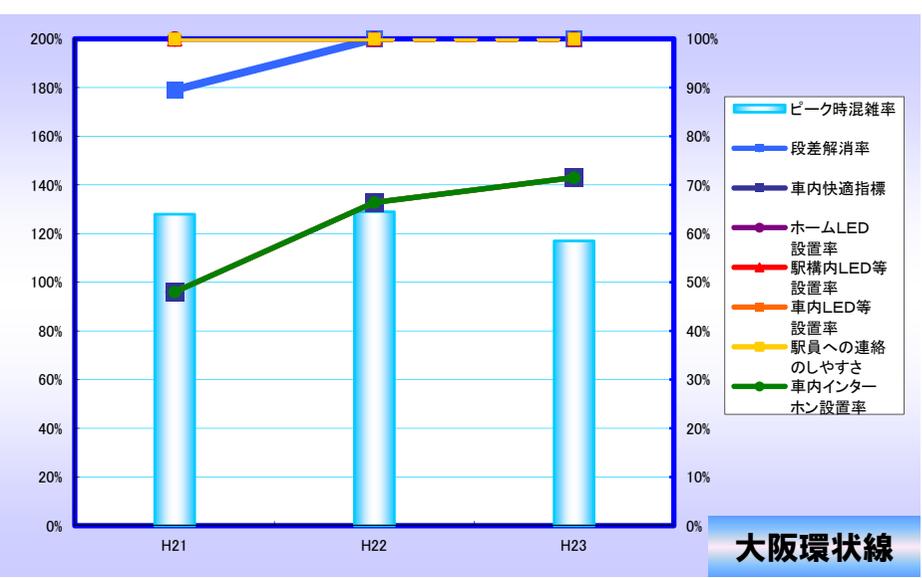
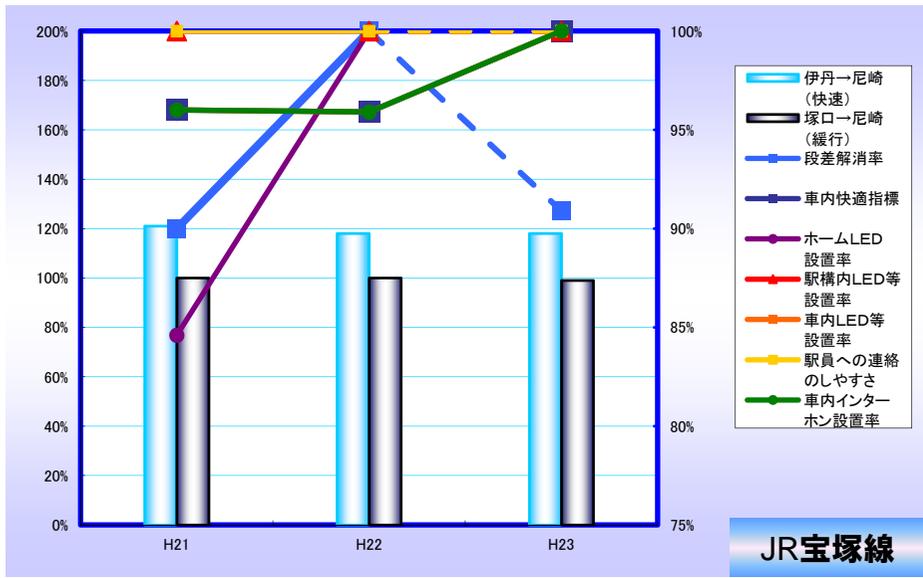
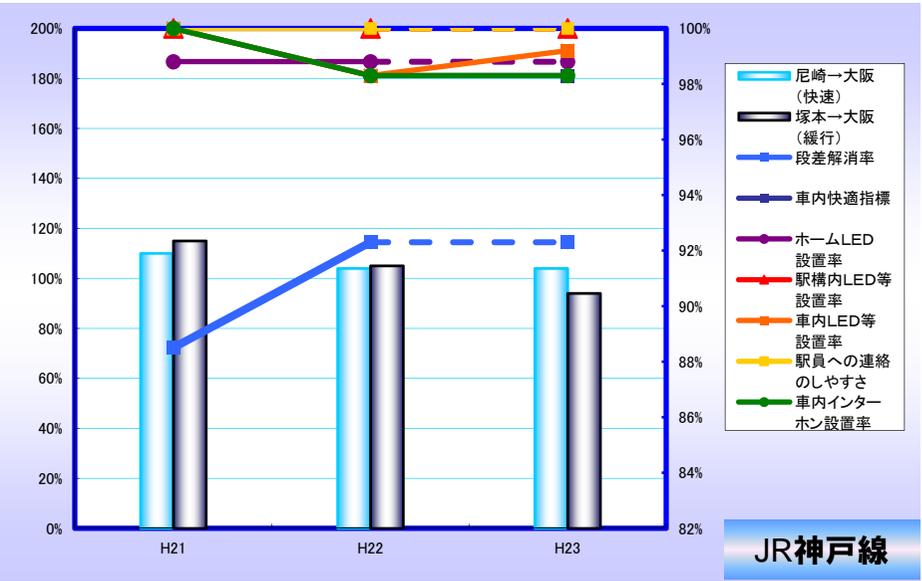
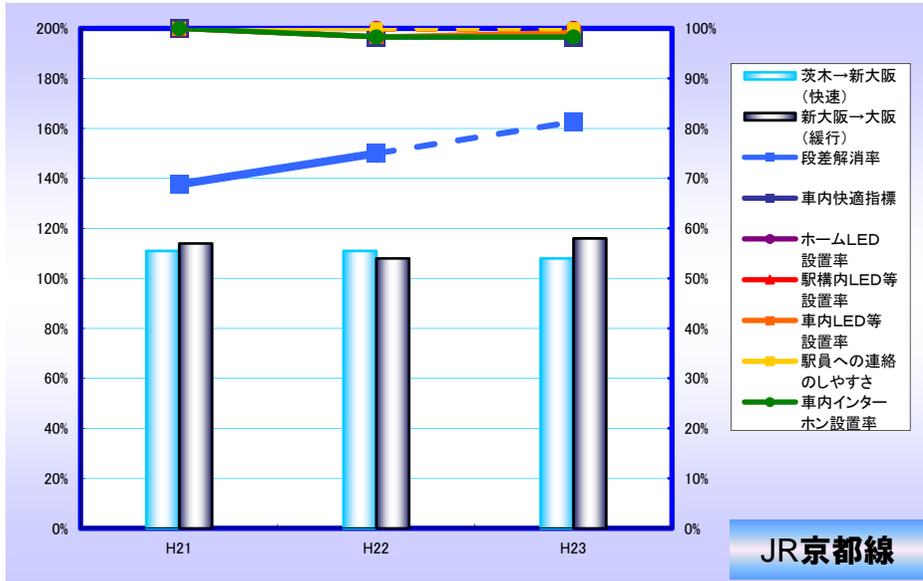
快適性・安心性評価指標計測結果一覧(近畿圏)

JR西日本

指標項目		やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる			
		ピーク時混雑率		段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
JR 京都線	区間	茨木→新大阪 (快速)	新大阪→大阪 (緩行)	全線							
	H21	111%	114%	68.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	H22	111%	108%	75.0%	98.3%	100.0%	100.0%	98.3%	100.0%	98.3%	
	H23	108%	116%	81.3%	98.3%	100.0%	100.0%	99.2%	100.0%	98.3%	
JR 神戸線	区間	尼崎→大阪 (快速)	塚本→大阪 (緩行)	塚本～西明石(大阪駅の駅設備分はJR京都線に計上)							
	H21	110%	115%	88.5%	100.0%	98.8%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	H22	104%	105%	92.3%	98.3%	98.8%	100.0%	98.3%	100.0%	98.3%	
	H23	104%	94%	92.3%	98.3%	98.8%	100.0%	99.2%	100.0%	98.3%	
JR 宝塚線	区間	伊丹→尼崎 (快速)	塚口→尼崎 (緩行)	塚口～新三田(大阪駅～尼崎駅の駅設備分はJR京都線・JR神戸線に計上)							
	H21	121%	100%	90.0%	96.0%	84.6%	100.0%	96.0%	100.0%	96.0%	
	H22	118%	100%	100.0%	95.9%	100.0%	100.0%	95.9%	100.0%	95.9%	
	H23	118%	99%	90.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
大阪環状線	区間	鶴橋→玉造		全線							
	H21	128%		89.5%	48.0%	100.0%	100.0%	48.0%	100.0%	48.0%	
	H22	129%		100.0%	66.4%	100.0%	100.0%	66.4%	100.0%	66.4%	
	H23	117%		100.0%	71.5%	100.0%	100.0%	71.5%	100.0%	71.5%	

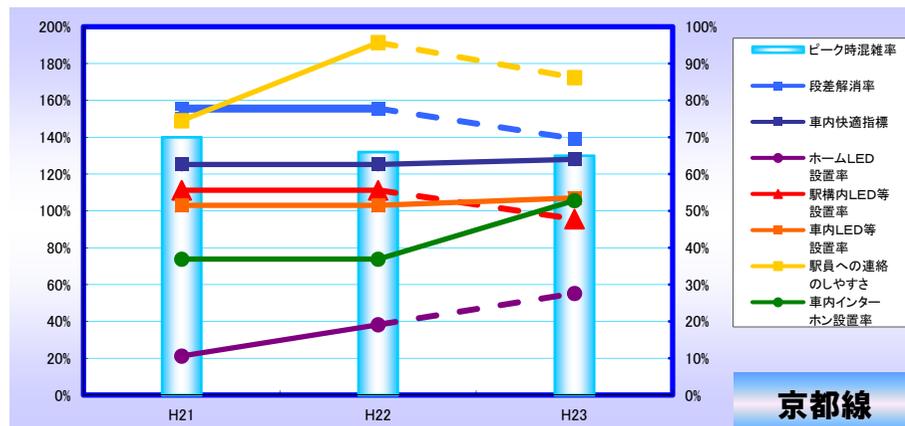
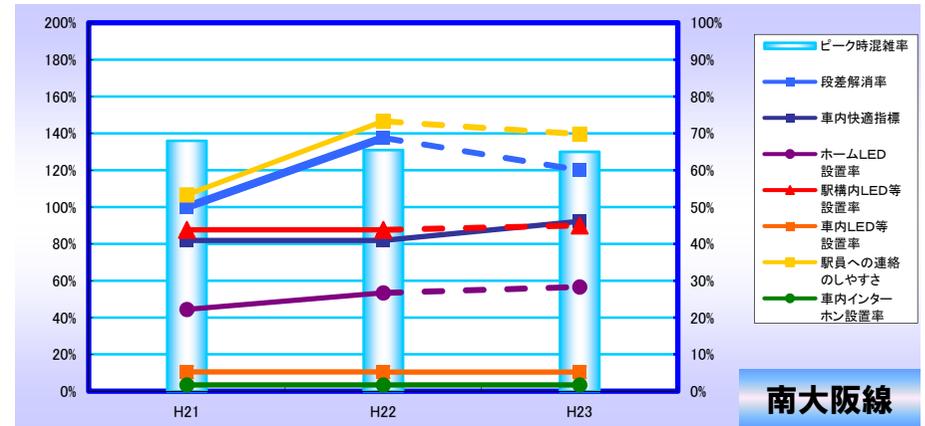
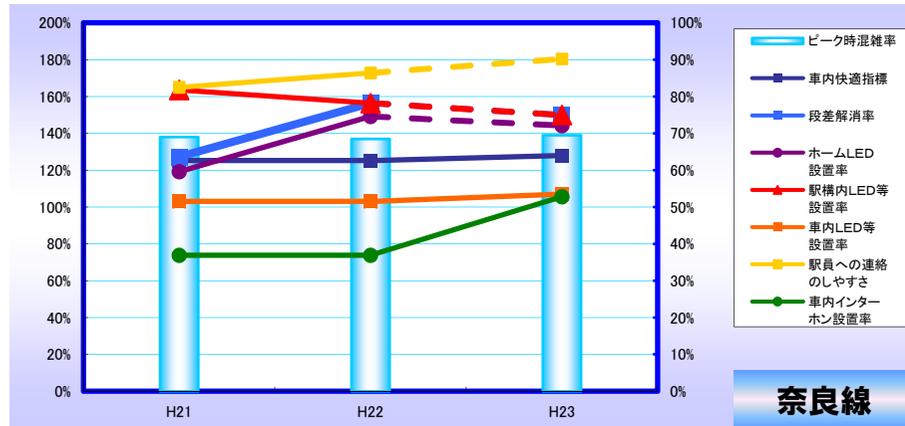
<JR西日本からのコメント>

弊社では、お客様に安心・快適にご利用いただくための駅・車内空間づくりとして、安全性やサービスの向上に向けて、情報提供設備、バリアフリー設備等の整備に取り組んでおります。平成23年度は異常時ディスプレイの追加設置や京阪神エリアでの新型電車の投入などを行ってまいりました。今後も計画的に快適性・安心性の向上に努めてまいります。



近畿日本鉄道

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
難波線	区間	河内永和→布施		全	線				
	H21	138%	63.6%	62.6%	59.6%	81.8%	51.5%	82.5%	36.9%
	H22	137%	78.2%	62.6%	74.6%	78.2%	51.5%	86.4%	36.9%
	H23	139%	75.0%	64.0%	72.1%	75.0%	53.5%	90.2%	52.8%
南大阪線	区間	河堀口→大阪阿部野橋 (H23は北田辺→河堀口)		全	線				
	H21	136%	50.0%	40.9%	22.2%	43.8%	5.2%	53.3%	1.7%
	H22	131%	68.8%	40.9%	26.7%	43.8%	5.2%	73.3%	1.7%
	H23	130%	60.0%	46.1%	28.3%	45.0%	5.2%	69.8%	1.7%
京都線	区間	桃山御陵前→丹波橋		全	線				
	H21	140%	77.8%	62.6%	10.6%	55.6%	51.5%	74.5%	36.9%
	H22	132%	77.8%	62.6%	19.1%	55.6%	51.5%	95.7%	36.9%
	H23	130%	69.6%	64.0%	27.6%	47.8%	53.5%	86.2%	52.8%



<近鉄日本鉄道からのコメント>

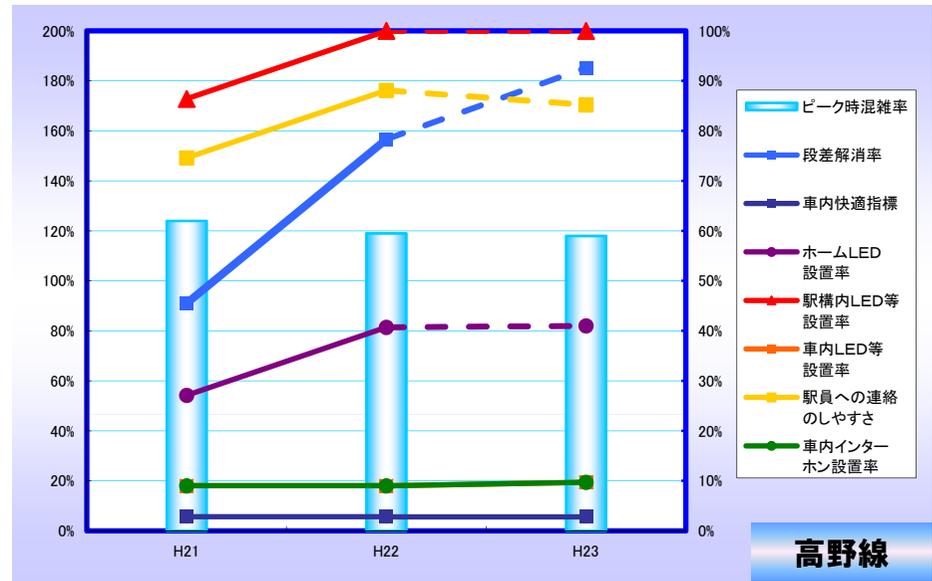
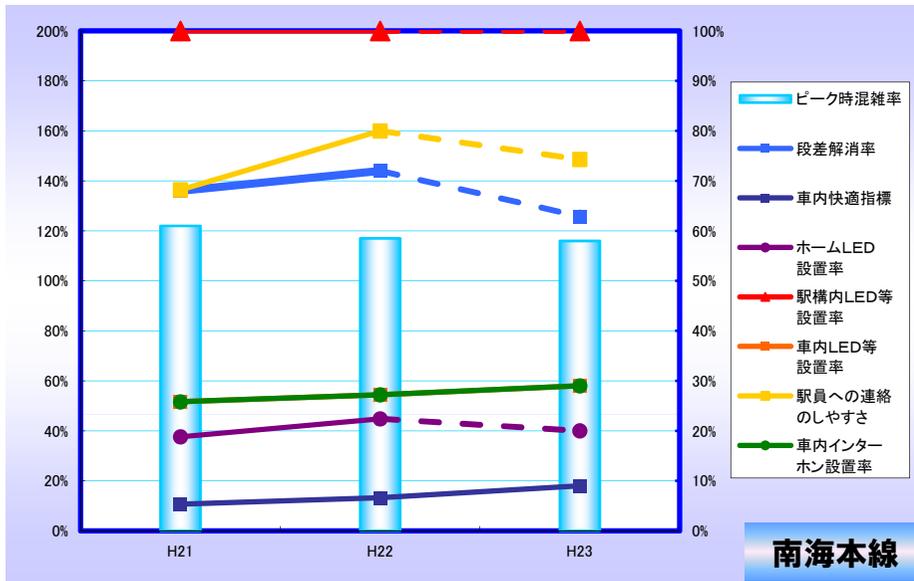
当社では、エレベーターなどのバリアフリー施設の設置など、すべての人にやさしい鉄道を目指しています。また、駅でのサービス向上の一環として、サービス介助士の資格取得を進めています。

車両につきましては、全自動空調装置、車内表示器(LED)、インターホン機能のある非常通報器の設置されている新造車両を順次導入しております。また、一部既存車両につきましても、車内表示器(LED)、インターホン機能のある非常通報器を設置し快適性・安全性の向上を図っております。

尚、ホームLED設置率については、向上を図るとともに行先表示器を設置していない駅では、「電車が到着します」または「電車が通過します」などを専用表示器による表示や自動放送を行っている駅が37駅あります。

南海電鉄

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
南海本線	区間	湊→堺		全		線			
	H21	122%	68.0%	5.3%	18.8%	100.0%	25.8%	68.2%	25.8%
	H22	117%	72.0%	6.6%	22.4%	100.0%	27.2%	80.0%	27.2%
	H23	116%	62.9%	9.0%	20.0%	100.0%	29.0%	74.3%	29.0%
高野線	区間	百舌鳥八幡→三国ヶ丘		岸里玉出～極楽橋					
	H21	124%	45.5%	2.8%	27.1%	86.4%	9.0%	74.6%	9.0%
	H22	119%	78.3%	2.8%	40.7%	100.0%	9.0%	88.1%	9.0%
	H23	118%	92.6%	2.8%	41.0%	100.0%	9.7%	85.2%	9.7%

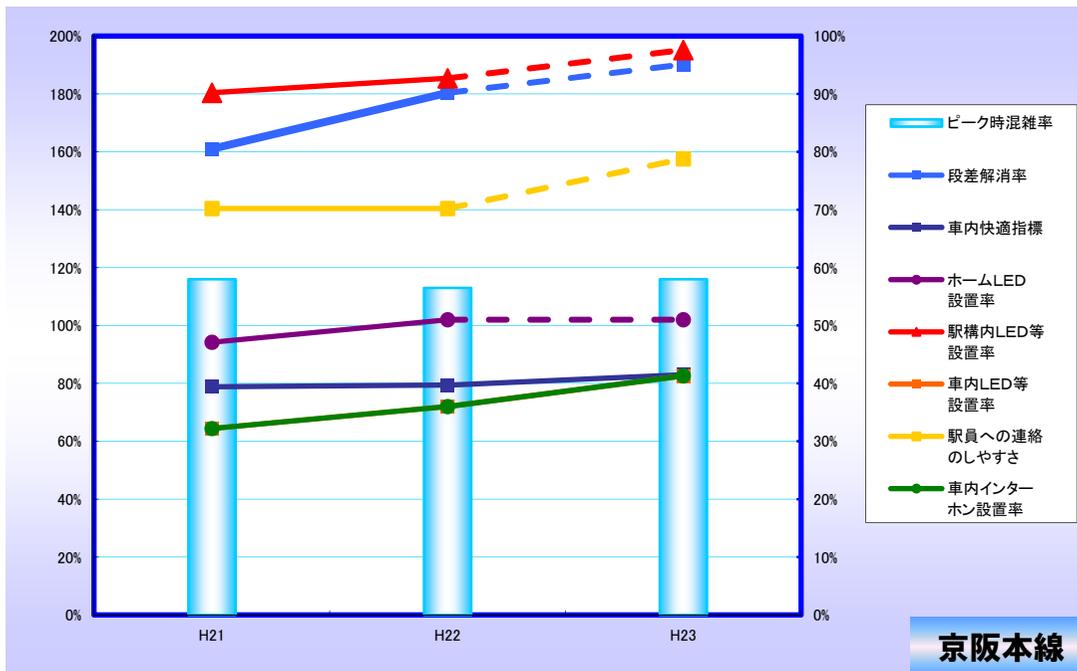


<南海電鉄からのコメント>

当社では、お客さまに安全で快適にご利用いただけるよう、安全・安定輸送を確保するための投資を最重点として鋭意取り組んでおります。平成23年度におきましては、泉大津市内、高石市内の各連続立体交差事業を継続して推進するとともに、住吉東、三国ヶ丘、百舌鳥八幡、千代田、美加の台の5駅でバリアフリー工事を実施いたしました。また車両関係では車両の代替新造並びにバリアフリー化改造を実施いたしました。今後も安全性・快適性向上のための施策を継続して実施することにより、お客さまに安心してご利用いただける鉄道を目指してまいります。

京阪電鉄

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
京阪本線	区間	野江→京橋		全線					
	H21	116%	80.5%	39.4%	47.1%	90.2%	32.2%	70.2%	32.2%
	H22	113%	90.2%	39.7%	51.0%	92.7%	36.0%	70.2%	36.0%
	H23	116%	95.1%	41.5%	51.0%	97.6%	41.3%	78.8%	41.3%



<京阪電鉄からのコメント>

当社では、「お客さまにやさしい鉄道」を目指して、お客さまが安全かつ快適に鉄道をご利用頂けるよう積極的に各種整備に取り組んでおります。

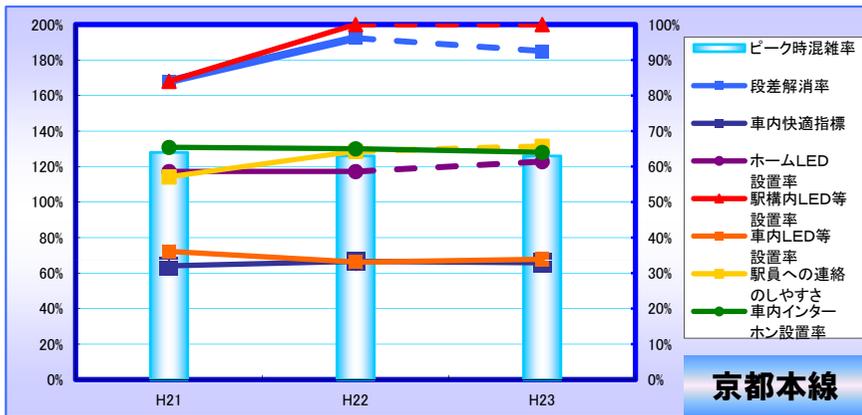
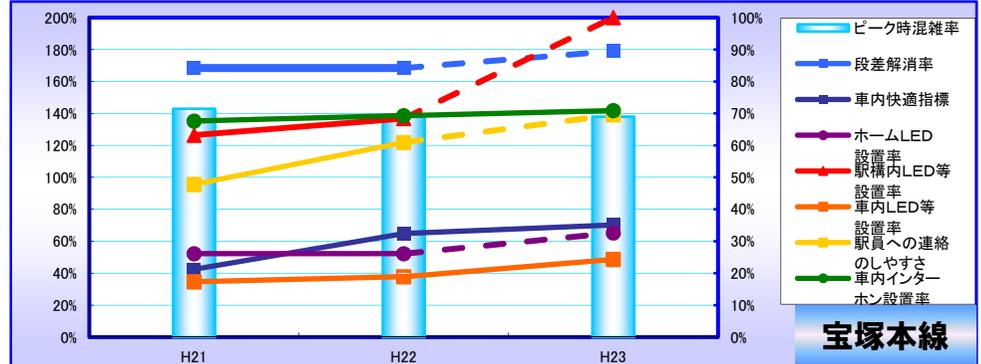
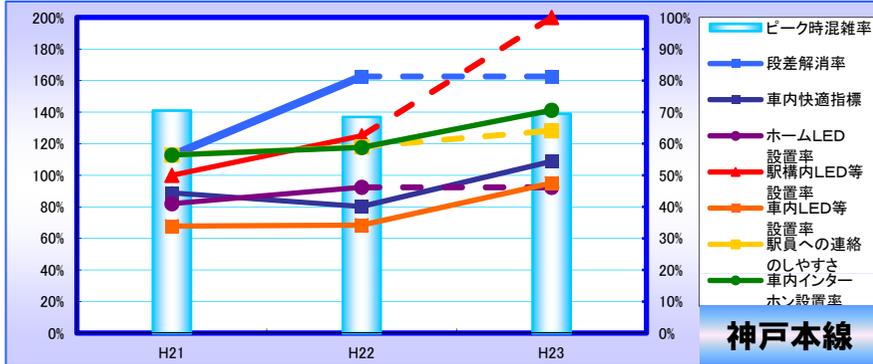
車両については、平成21年度から車いすスペースや車内案内表示器、非常通報器の設置といったバリアフリー対策などを目的とした8000系特急車両のリニューアルを行っています。

駅についても、国および地方自治体などと連携してエレベーターやスロープなどを順次設置し、段差解消に努めております。

今後も、鉄道車両や駅施設の一層の整備に取り組んでまいります。

阪急電鉄

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
神戸本線	区間	神崎川→十三		全	線				
	H21	141%	56.3%	44.4%	41.0%	50.0%	33.9%	56.4%	56.4%
	H22	137%	81.3%	40.1%	46.2%	62.5%	34.2%	59.0%	58.8%
	H23	139%	81.3%	54.4%	46.2%	100.0%	47.5%	64.1%	70.6%
宝塚本線	区間	三国→十三		全	線				
	H21	143%	84.2%	21.2%	26.1%	63.2%	17.3%	47.8%	67.6%
	H22	139%	84.2%	32.4%	26.1%	68.4%	18.9%	60.9%	69.3%
	H23	138%	89.5%	35.1%	32.6%	100.0%	24.3%	69.6%	70.9%
京都本線	区間	上新庄→淡路		全	線				
	H21	128%	84.0%	32.0%	58.6%	84.0%	36.1%	57.1%	65.4%
	H22	126%	96.2%	33.3%	58.6%	100.0%	33.1%	64.3%	65.0%
	H23	126%	92.5%	32.9%	61.4%	100.0%	33.9%	65.7%	64.0%



＜阪急電鉄からのコメント＞

弊社では、お客様に安心・快適な輸送サービスを提供するために、駅や車両のバリアフリー化等、各種設備の改良に取り組んでおります。

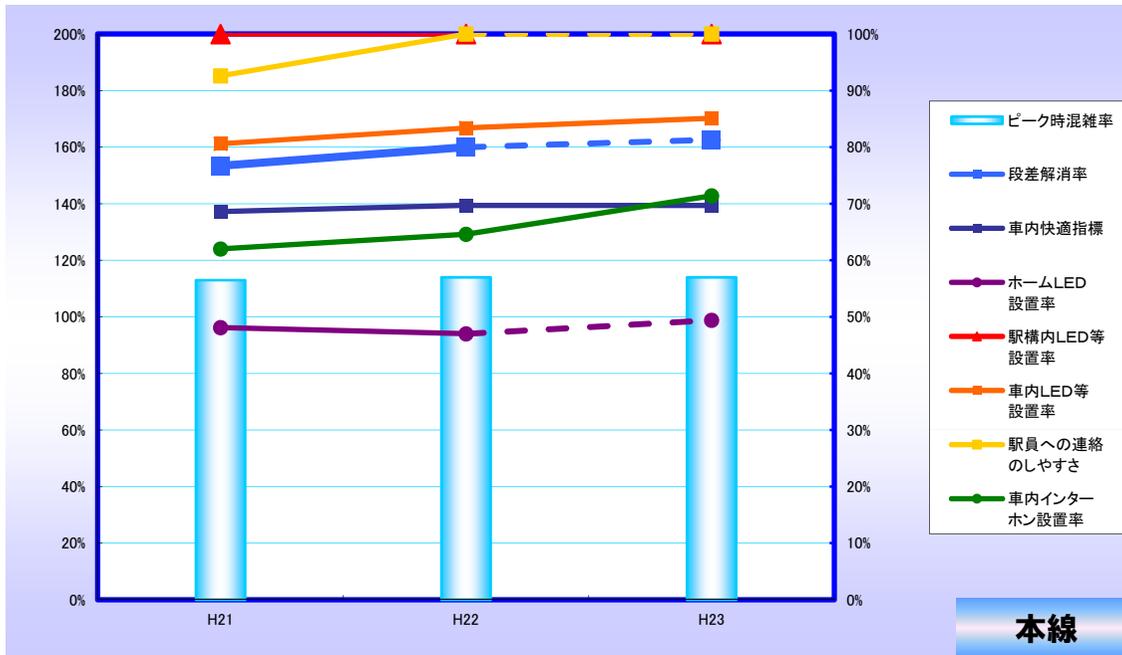
駅につきましては、地域の交通結節点としてお客様をお迎えできる施設づくりを目指して鋭意バリアフリー化を進めており、エレベーター等の整備による段差解消についてはほぼ全ての駅において完了しております。また、ホーム行先案内表示のLEDへの更新に加え、全駅改札口へのお客様ご案内ディスプレイ設置も完了しており、お客様への情報案内の更なる充実を図っております。

車両につきましては、新型車両9000系・9300系や大規模改良を実施したリニューアル車両において、バリアフリー化に対応させるとともに、全自動制御機能を有する冷房装置や車内案内情報装置を今後も進めてまいります。また、それ以外の車両においても順次バリアフリーの改造を進めてまいります。

今後も引き続き、全てのお客様に快適にご利用していただけるよう努めてまいります。

阪神電鉄

指標項目	やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる		
	ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率	
本線	区間	出屋敷→尼崎 (H20は淀川→野田)		全線					
	H21	113%	76.7%	68.6%	48.1%	100.0%	80.6%	92.6%	62.0%
	H22	114%	80.0%	69.7%	47.0%	100.0%	83.4%	100.0%	64.6%
	H23	114%	81.3%	69.7%	49.4%	100.0%	85.1%	100.0%	71.4%



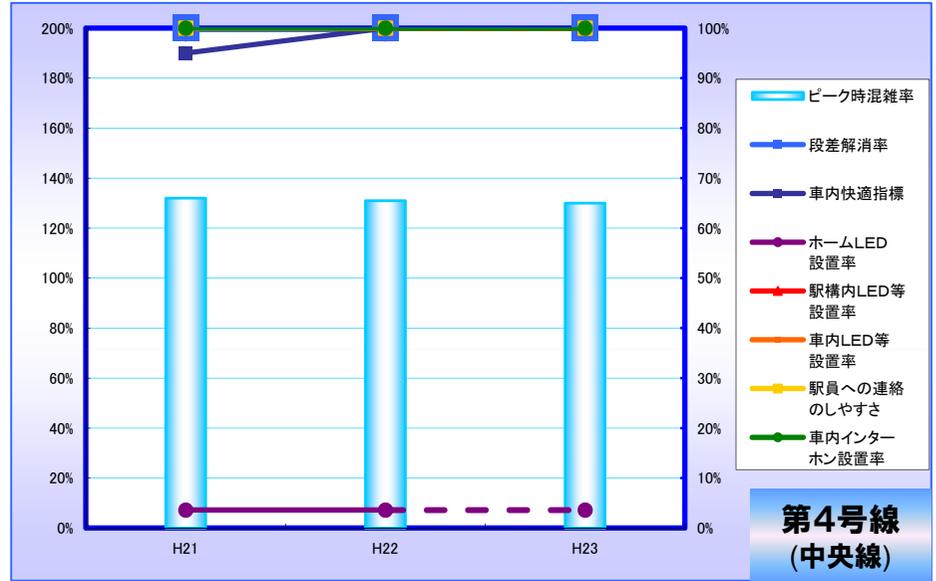
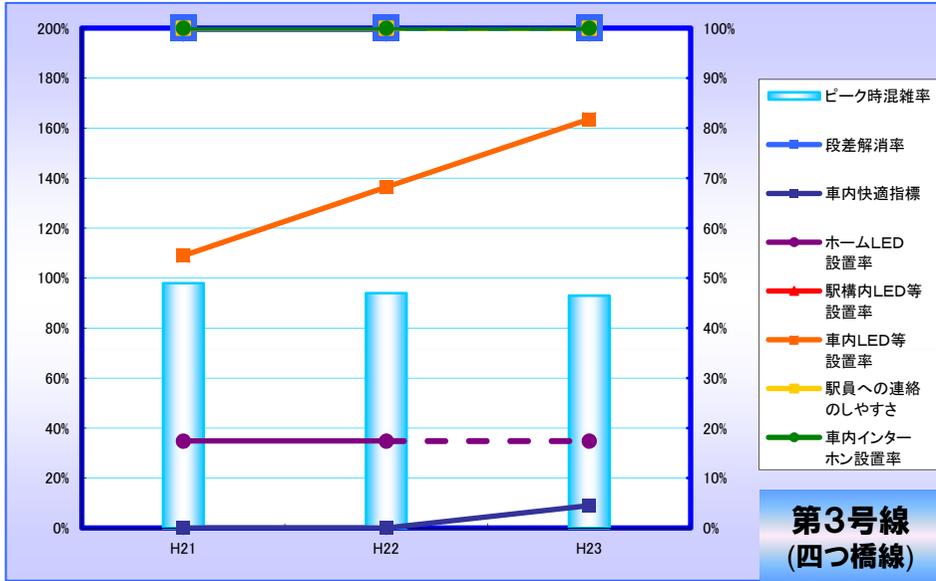
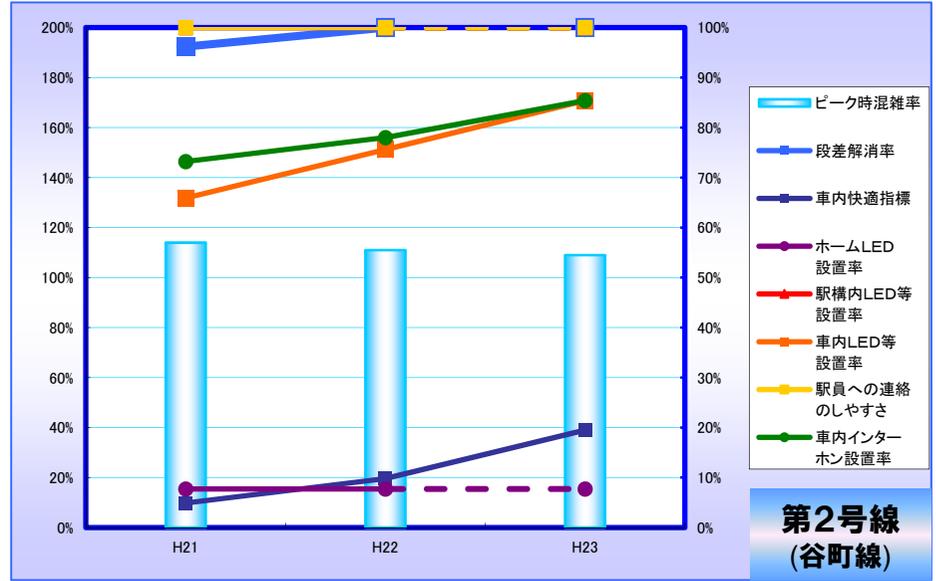
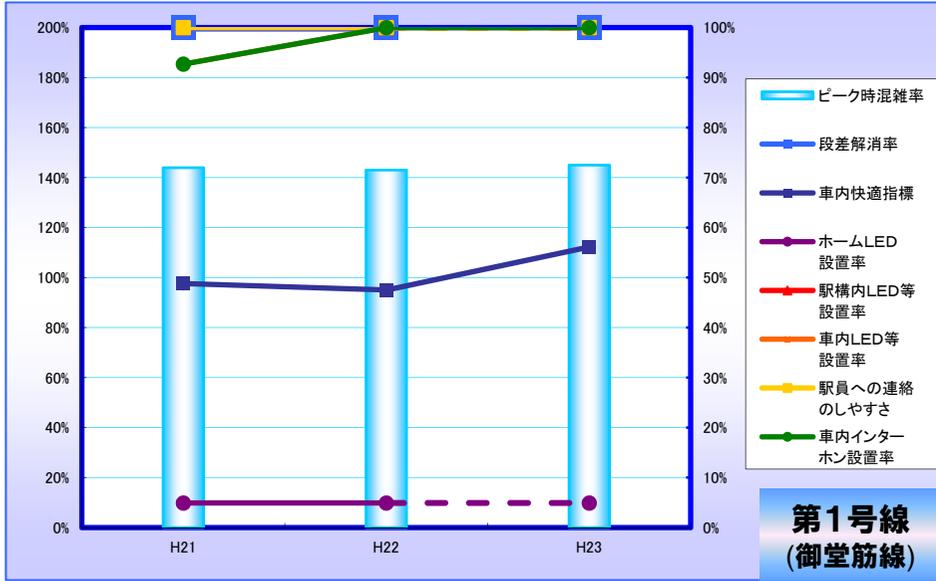
<阪神電鉄からのコメント>

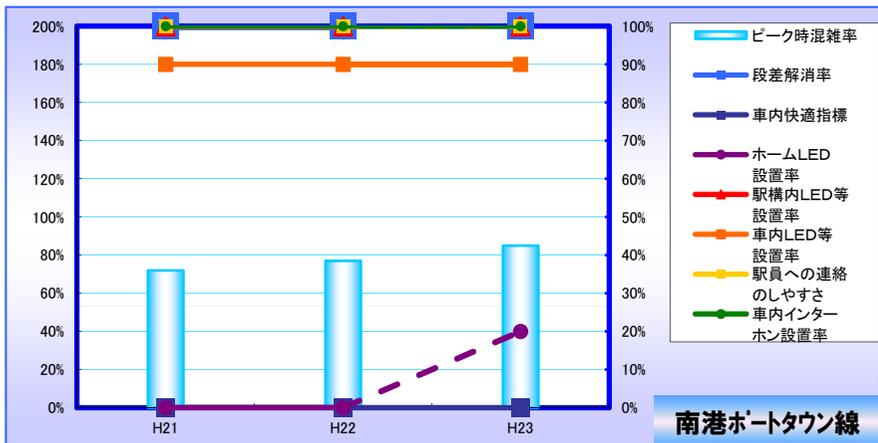
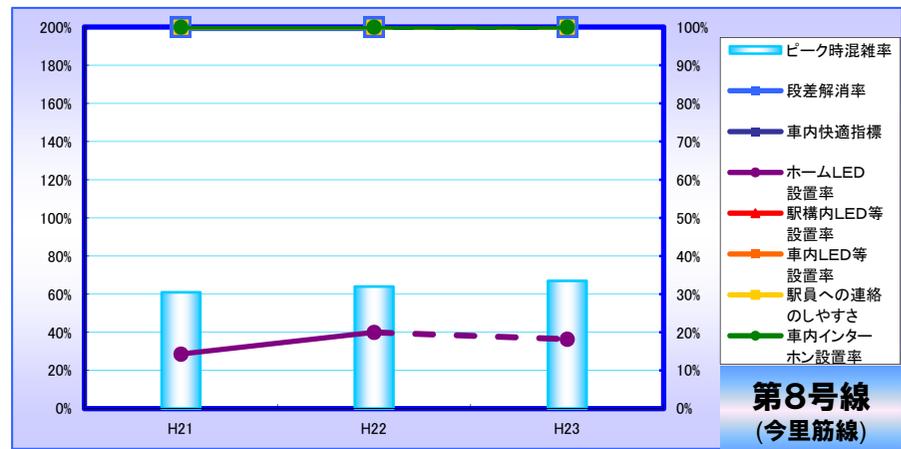
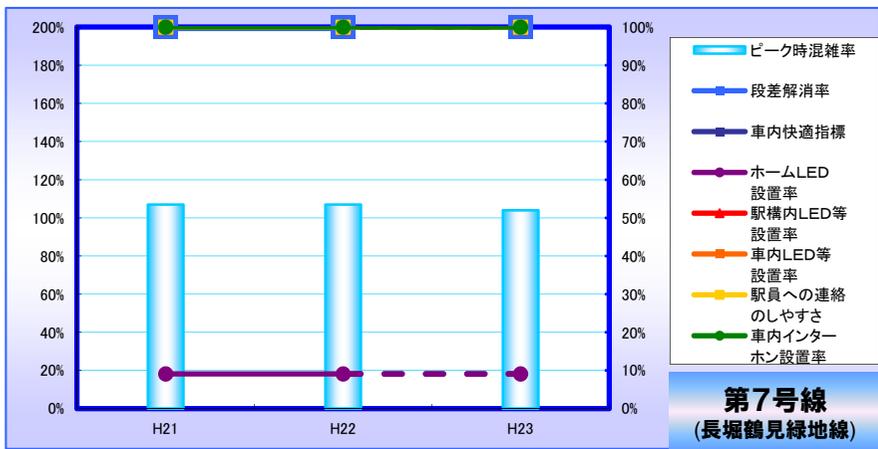
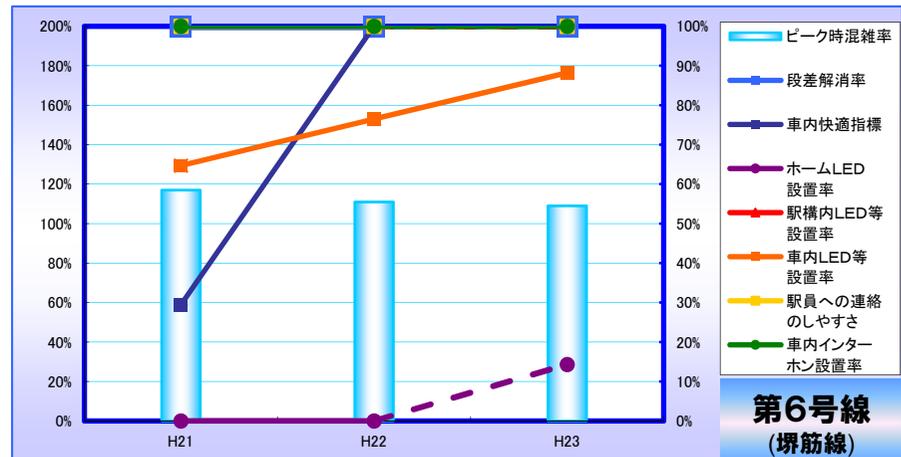
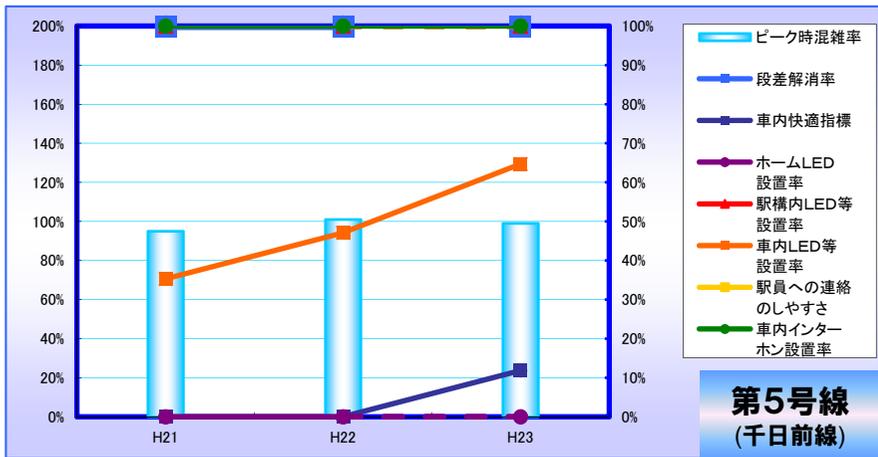
当社では多くのお客様が安心かつ快適にご利用いただけるように駅や車両の改良を積極的に進めております。平成23年度におきましても混雑駅でのホームの拡幅や曲線駅でのホームと車両乗降口の離隔改善、内方線付き点字ブロックの整備などホームでの安全性、快適性の向上に継続して取り組んでおります。また、ホームからの転落時の安全対策として非常通報装置の設置を進め、本年度で全駅への設置を完了しました。

車両に関しては、旧型車両に換えて、扉開閉予告灯や誘導鈴を装備した1000系車両を2編成12両導入しました。これからも、みなさまの足として親しんで頂けるよう鋭意努力して参る所存でございます。

大阪市交通局

指標項目		やさしく利用できる		気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる			安心して利用できる	
		ピーク時混雑率	段差解消率	車内快適指標	ホームLED設置率	駅構内LED等設置率	車内LED等設置率	駅員への連絡のしやすさ	車内インターホン設置率
第1号線 (御堂筋線)	区間	梅田→淀屋橋			全	線			
	H21	144%	100.0%	48.8%	4.9%	100.0%	92.7%	100.0%	92.7%
	H22	143%	100.0%	47.5%	4.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H23	145%	100.0%	56.1%	4.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
第2号線 (谷町線)	区間	谷町九丁目→谷町六丁目			全	線			
	H21	114%	96.2%	4.9%	7.7%	100.0%	65.9%	100.0%	73.2%
	H22	111%	100.0%	9.8%	7.7%	100.0%	75.6%	100.0%	78.0%
	H23	109%	100.0%	19.5%	7.7%	100.0%	85.4%	100.0%	85.4%
第3号線 (四つ橋線)	区間	難波→四ツ橋			全	線			
	H21	98%	100.0%	0.0%	17.4%	100.0%	54.5%	100.0%	100.0%
	H22	94%	100.0%	0.0%	17.4%	100.0%	68.2%	100.0%	100.0%
	H23	93%	100.0%	4.5%	17.4%	100.0%	81.8%	100.0%	100.0%
第4号線 (中央線)	区間	森ノ宮→谷町四丁目			全	線			
	H21	132%	100.0%	95.0%	3.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H22	131%	100.0%	100.0%	3.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H23	130%	100.0%	100.0%	3.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
第5号線 (千日前線)	区間	鶴橋→谷町九丁目 (H20は難波→桜川)			全	線			
	H21	95%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	35.3%	100.0%	100.0%
	H22	101%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	47.1%	100.0%	100.0%
	H23	99%	100.0%	11.8%	0.0%	100.0%	64.7%	100.0%	100.0%
第6号線 (堺筋線)	区間	日本橋→長堀橋			全	線			
	H21	117%	100.0%	29.4%	0.0%	100.0%	64.7%	100.0%	100.0%
	H22	111%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	76.5%	100.0%	100.0%
	H23	109%	100.0%	100.0%	14.3%	100.0%	88.2%	100.0%	100.0%
第7号線 (長堀鶴見緑地線)	区間	蒲生四丁目→京橋			全	線			
	H21	107%	100.0%	100.0%	9.1%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H22	107%	100.0%	100.0%	9.1%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H23	104%	100.0%	100.0%	9.1%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
第8号線 (今里筋線)	区間	鴨野→緑橋			全	線			
	H21	61%	100.0%	100.0%	14.3%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H22	64%	100.0%	100.0%	20.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	H23	67%	100.0%	100.0%	18.2%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
南港ポートタウン線	区間	コスモスクエア→トレードセンター前			全	線			
	H21	72%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	90.0%	100.0%	100.0%
	H22	77%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	90.0%	100.0%	100.0%
	H23	85%	100.0%	0.0%	20.0%	100.0%	90.0%	100.0%	100.0%





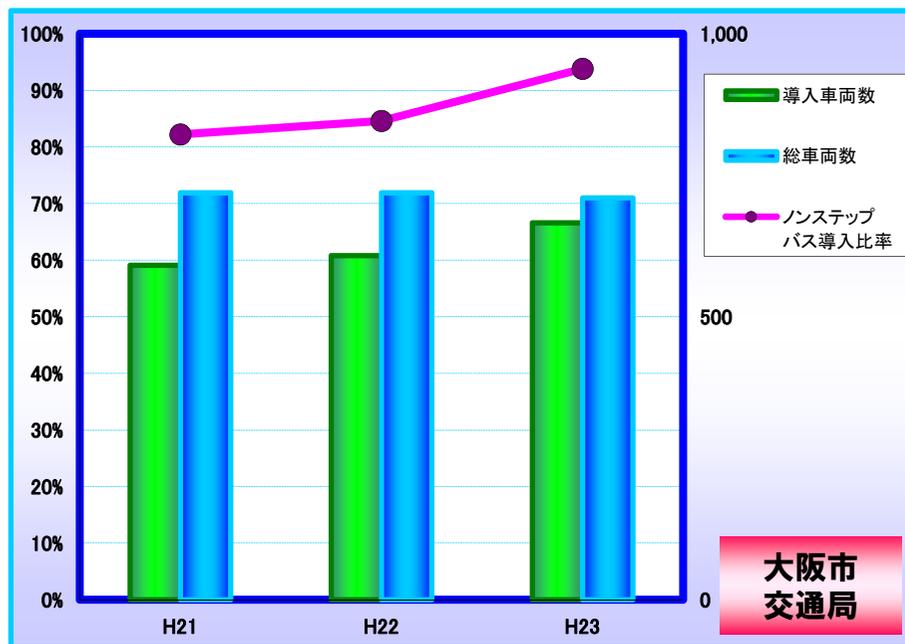
<大阪市交通局からのコメント>
 大阪市交通局では、平成22年度末に、全駅でホームから地上までの経路におけるエレベーターによるワンルート整備が完了しました。さらに、地下鉄駅間の乗換え経路や他社線・バスターミナルとの乗換え経路で、利便性向上の必要性が高い駅においてもエレベーターの整備に取り組んでいます。また、ホームからの転落や列車との接触を防止するための可動式ホーム柵の設置については、今里筋線、長堀鶴見緑地線の整備に続き、千日前線、御堂筋線の導入に向けた検討並びに関連工事を順次進めています。今後も、これまでのバリアフリー施策を充実しつつ、“子育てバリアフリー”“情報バリアフリー”“心のバリアフリー”などをテーマに“すべての人にやさしい”市営交通を目指してまいります。

また、車内快適指標については、駅間が短く各駅停車であり駅冷房も完備しているため、一部除湿運転機能の無い車両もありますが、ほとんどの車両において冷房装置の運転状態をきめ細やかに可変させる自動制御を行っています。

また、ホームLED(LCD)については次列車の発車時刻を表示しておりませんが、すべての駅において次列車の接近状況を表示しております。

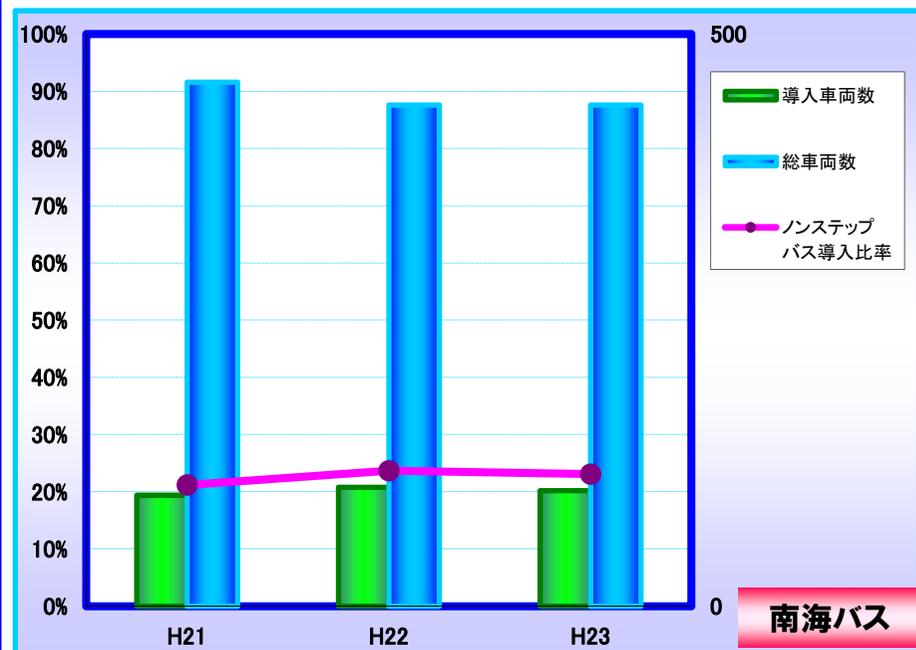
大阪市交通局

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
大阪市交通局	H21	82.2%	591	719
	H22	84.6%	608	719
	H23	93.8%	666	710



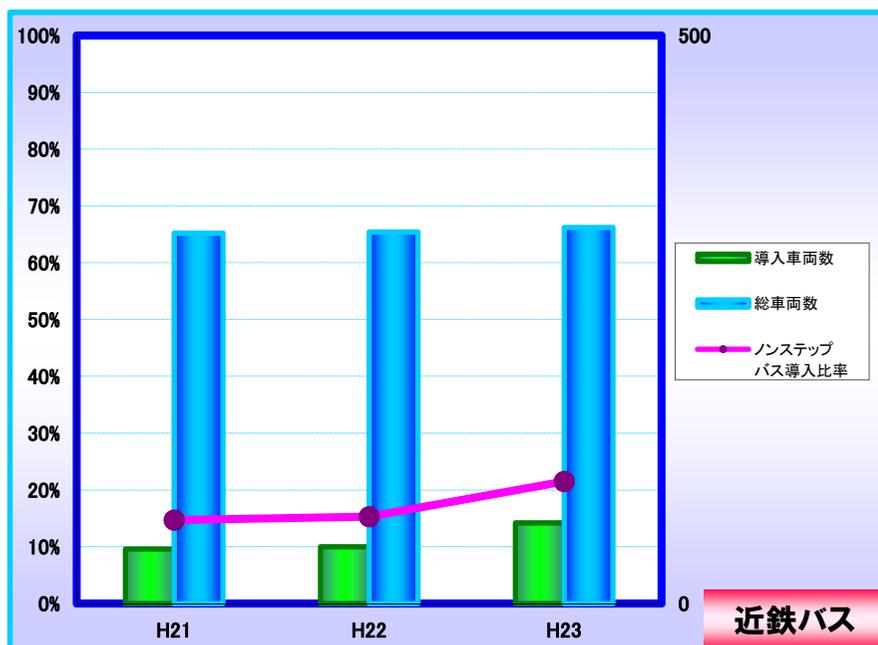
南海バス

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
南海バス	H21	21.2%	97	458
	H22	23.7%	104	438
	H23	23.1%	101	438



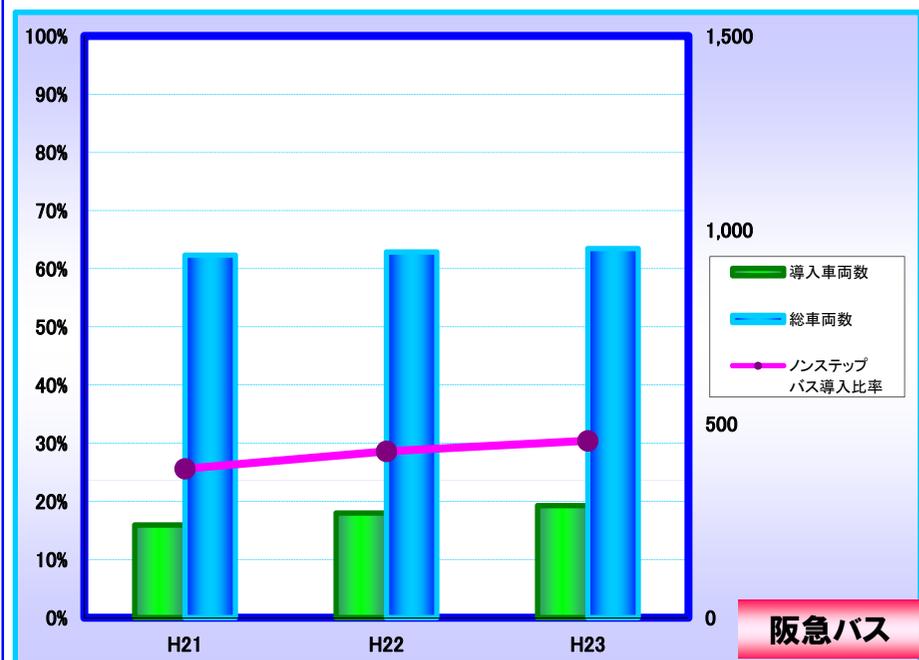
近鉄バス

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
近鉄バス	H21	14.7%	48	326
	H22	15.3%	50	327
	H23	21.5%	71	331



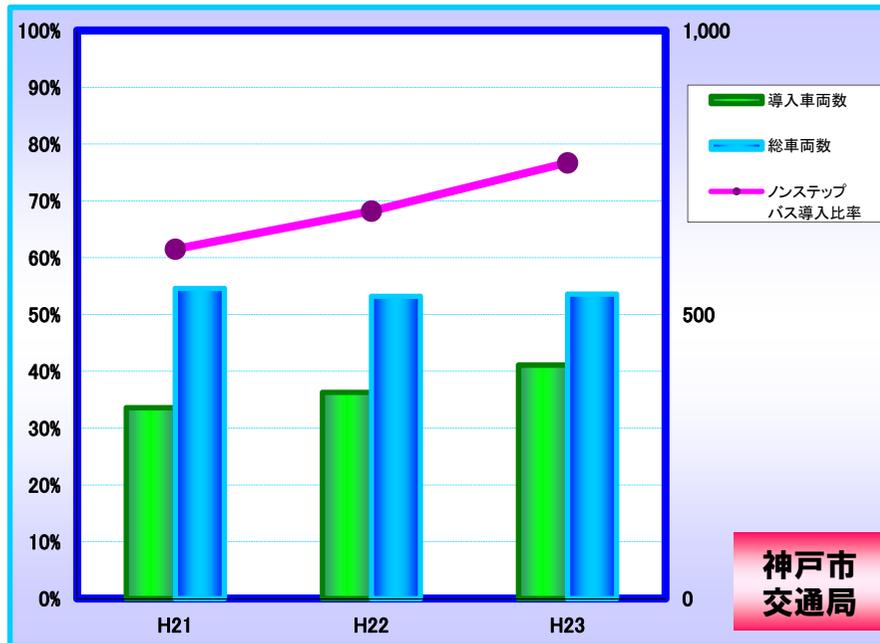
阪急バス

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
阪急バス	H21	25.6%	239	935
	H22	28.6%	270	943
	H23	30.4%	289	952



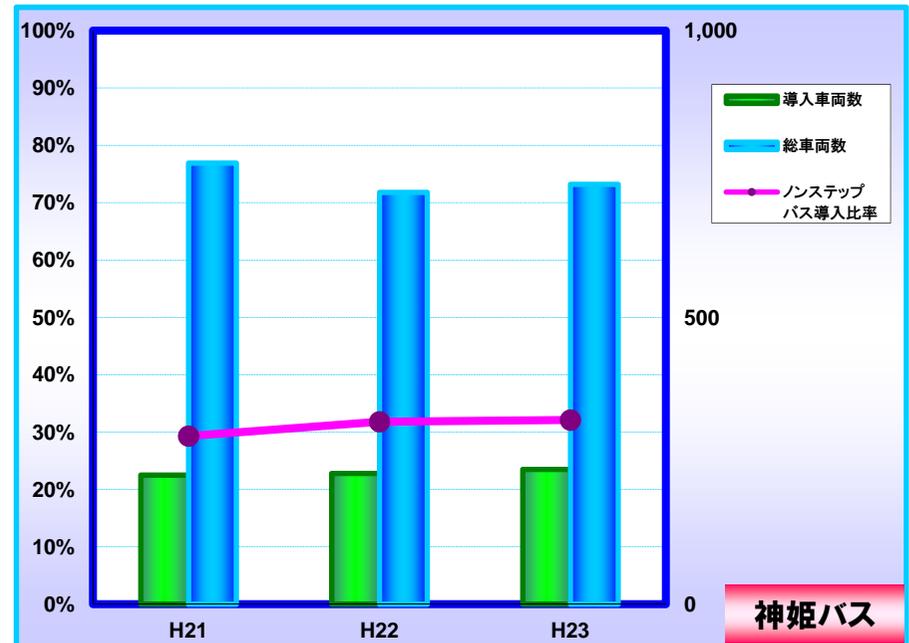
神戸市交通局

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
神戸市交通局	H21	61.5%	336	546
	H22	68.2%	363	532
	H23	76.7%	411	536



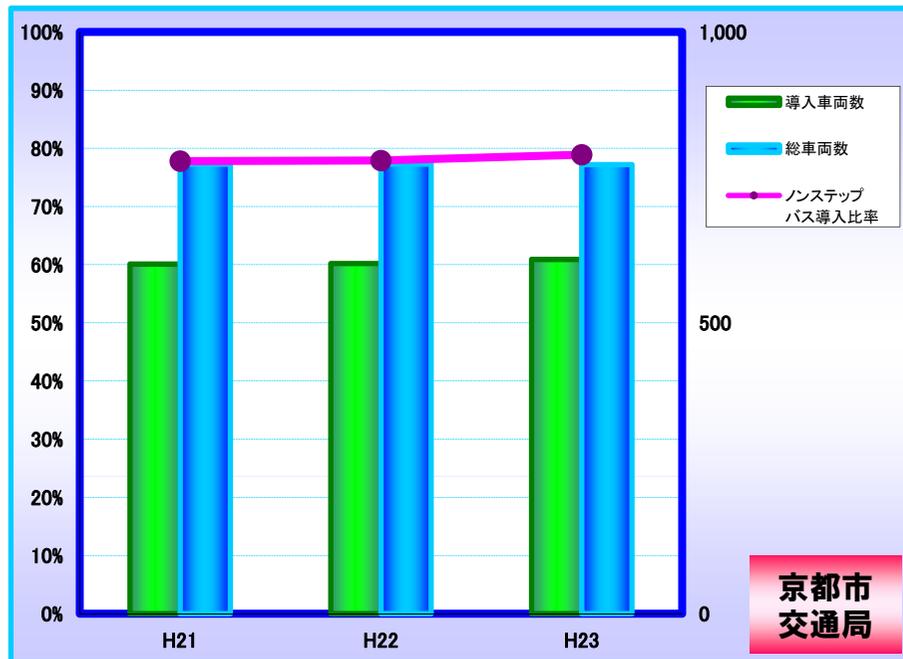
神姫バス

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
神姫バス	H21	29.3%	225	769
	H22	31.8%	228	718
	H23	32.1%	235	732



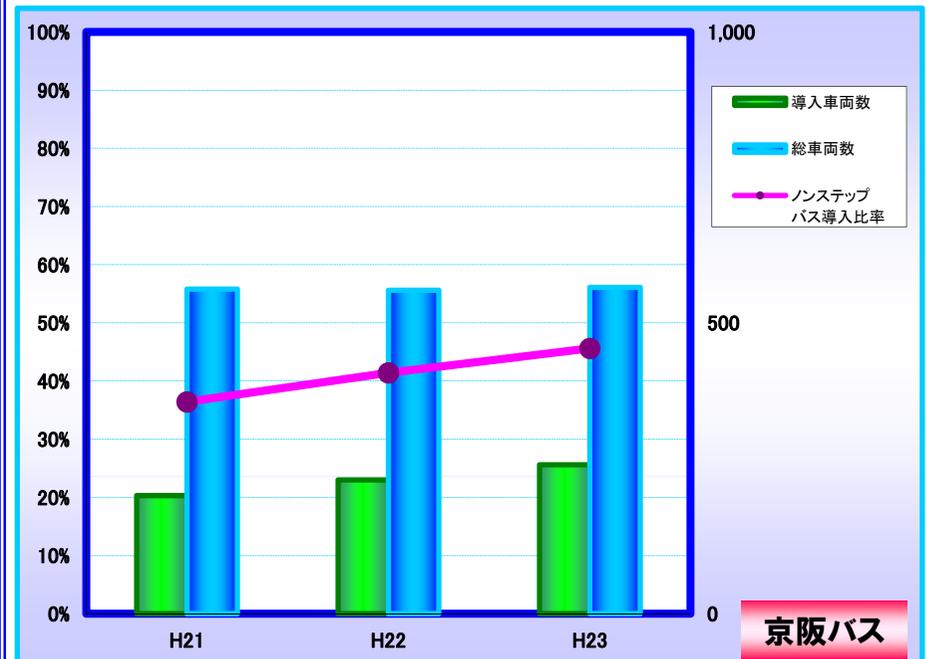
京都市交通局

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
京都市交通局	H21	77.8%	601	773
	H22	77.9%	602	773
	H23	78.9%	609	772



京阪バス

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
京阪バス	H21	36.4%	203	558
	H22	41.4%	230	556
	H23	45.6%	256	561



奈良交通

指標項目		やさしく利用できる(ノンステップバス導入率)		
		ノンステップバス導入比率	導入車両数	総車両数
奈良交通	H21	9.5%	65	682
	H22	14.4%	97	672
	H23	18.4%	121	657

