

## 第 4 回堺市内バス運行連絡会 意見交換概要

| 主な意見  | 回答  |
|---|---|
| <p>○南区で実証運行しているオンデマンドバスの事業に至った経過及び将来的な展望について</p>                      | <p>(堺市)</p> <p>○令和 3 年 5 月に策定した「堺スマートシティ戦略」において、泉北ニュータウン地域を取組の重点エリアとして定めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海電鉄においても、泉北ニュータウン地域は難波に次ぐ重点エリアの位置づけで「泉ヶ丘駅前の再開発」「スマートシティ化による定住人口維持と地域活性化」のプロジェクトを推進してきた。</li> <li>・令和 4 年 6 月に南海電鉄、NTT 西日本、堺市が発起人となり、SENBOKU スマートシティコンソーシアムを設立し、公民イコールパートナーの取組を進めている。</li> <li>・この AI オンデマンドバス実証事業はコンソーシアムのコア事業の一つとして住民の外出促進、目的地までの移動の利便性向上、新しい交通手段の創出をめざし、南海電鉄が主体となって実施するもの。</li> <li>・将来的な展望は、オンデマンドバスのほか電動カートや電動キックボードなどのシェアリングモビリティの取組も推進しており、幅広い世代が距離や利用シーンに応じて最適な移動手段の選択が出来る環境をめざしたい。</li> </ul> |
| <p>○カーボンニュートラルの取組にどう資するか、自転車との連携によりトリップを自家用車から転換させるという発想をぜひお願いしたい</p> | <p>(南海バス)</p> <p>○バスの環境に対する優位性は排出する CO2 の量は 1 人を運ぶために排出される量が自家用車と比べて半分以下と言われている。自家用車からのトリップの転換は非常に重要であり、行政と連携しながら有効な施策について考える必要があ</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・脱炭素車両の導入も市と連携、協力しながら環境に配慮した取り組みを続けていきたい。</li> <li>・シェアサイクルは、自家用車からのトリップの転換を促進するうえで非常にいい取組と思う。一方、バス事業と競合している部分があるため、連携していくうえで事業を維持していく上で、慎重に事業を進めていきたい。</li> </ul> <p>(堺市)</p> <p>環境の面については、効果があるということをいかに見せていくかが必要。広報を使った周知やバスを使っている方がいいことをしているというプライドを持ってもらうように、南海バスと一緒に考えていければと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堺市地域活性化協議会でどう維持していくのかを議論を行う中で、環境の面の効果についても整理していきたい。</li> </ul> |
| <p>○津久野駅西口から堺東までのバスでのアクセスについて</p>                           | <p>(南海バス)</p> <p>○津久野駅西口への鳳シャトルの乗入れについては、走行距離、所要時間が増えるので既存の便数を確保するのであれば経費が増加する。既に 118 系統が運行しているため、収入の増加も見込めず、また、既存のお客様の速達性がなくなるので実施は難しい。</p>  |
| <p>○バスの遅延について、例えば堺東 00 分始発のバスが 02 分くらいに来る時がある。その理由を知りたい</p> | <p>(南海バス)</p> <p>○運行形態として堺東を折り返し地点として運行しており、時刻表は過去のデータを分析し設定しているが、データの細分化が必要であると考えており、出来る限り定時性を高めるよう努めていきたい。</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>○堺東のスクランブル交差点で交差点の歩行者の信号が青の時、バスは赤信号なので、発車を遅らすなど臨機応変な対応は出来ないか。</p>               | <p>(南海バス)</p> <p>○信号に合わせた運行について、堺東には17個所の乗場があり、1つ2つのバス停だけ出発時間を過ぎても発車しない仕様にするると他の個所との整合が取れなくなる。時刻通りの運行についてお客様にもご理解いただきたい。</p>   |
| <p>○自動運転バスが津久野駅と医療センターの間で運行できないか。</p>  | <p>(堺市)</p> <p>○2つポイントがあると思う。自動運転はどうだということ、津久野駅から病院へのシャトルバスがないので、誰が運営するかということ。</p> <p>自動運転バスを導入するには、まだまだ不安があるが、どんどん使っていきたいという思いもある。</p> <p>(南海バス)</p> <p>○病院へ行く手段としては、バリアフリー車両の乗合バスを充実させるといのは当時の市の考えだった。昼間の時間帯病院経由という要請を受け独力で可能な範囲で対応している。</p> <p>・バス路線がなかった中百舌鳥、浜寺方面からについては、輸送契約に基づいた路線として運行している。</p> |
| <p>○自転車との共存運行について、キックボードもあると思うが、泉北でも実証が始まっており今後法改正があるので活用しやすくなると思うが、どのように考えるか。</p> | <p>(南海バス)</p> <p>○バス以外の手段が増えるのはいいが、公共交通事業者として安全性がどこまで担保されているか、どのように安全性を担保しながら運行を続けられるか心配している。</p> <p>・キックボード以外にも新しい技術、交通手段が出てくるが、一番心配なのが安全安心であり、それをどう担保していくかが新しいものに対する我々の見方である。</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>○泉北ニュータウンの再生で、今後の交通の利便性向上とか新しいアイデアをどう発信していくかは全国的に注目されているので、そのあたりの取組を市と連携した新しいアイデアで差別化を図ってバスに乗ることのメリットをぜひ市と一緒に作り出してほしい。</p>        | <p>(南海バス)</p> <p>○バス会社はあくまでも住民の足としての存在であり、町の活性化、流入がないと、運行していても意味がないので、ニューデザインと伝えるとともに、一役担えるように、いろんな取組を市と連携しながら実施していきたい。</p> <p>・今、力を入れている柱のうちの一つに“新しいことをとりあえずやっ払いこうよ”があります。水素バス、天然ガス、EVの導入、AIのオンデマンド、自動運転の実証、ダイナミックプライシングの導入などより良くなるように何でも取り組んでいきたいと考えている。</p> |
| <p>(南海バス)</p> <p>○2024年問題は非常に大きな問題であると考えます。トラックドライバーがいなくなるとは、バスの運転手不足につながる。トラックのことばかり騒いでバスのことをあまり言わないため、世間にどの程度知られているか非常に危惧している。</p> | <p>(的場会長)</p> <p>○2024年問題は取り上げられているが、観点はバスではない。この問題に関して徐々にニュースに出てきている印象。</p> <p>(西委員)</p> <p>○地域の中でもまだ、バス運転手不足については、まだまだ伝わっていないと思う。本当に求人が大変であることが伝わっていないと感じる。</p>  |

※意見交換順