

堺市内バス運行連絡会 意見交換概要

主な意見	回答
①平均乗車密度が5人未満の運行系統は今後の廃止対象となるのか。	<p>(南海バス)</p> <p>平均乗降密度が5人未満の系統については、国土交通省の考え方として、自力で運行するのが非常に難しい、廃止してもやむを得ない路線ということになる。</p> <p>今後は路線の統合や廃止については、利用状況、収支状況などを総合的に検証しなければならないが、コロナ禍の厳しい状況を考えれば、進めていくことも考えていかなければならない。</p>
②「バスへの潜在的需要を喚起する施策の実施」について、行政もこれまで以上の知恵を出し有効な施策を求める。	<p>(堺市)</p> <p>現在、全ての人が利用しやすいノンステップバスの導入に補助を行うとともに、バス事業者と協力してバス停の新設やバス停の名称変更などを行っている。</p> <p>市として、バス利用の潜在的需要掘り起こしなど、今後もバス事業者と協力し、バスの利便性向上により、利用促進に繋がる施策に取り組んでいく。</p>

<p>③新型コロナ感染対策でバスの席数を減らしている中で、泉北地域の循環バス泉ヶ丘経由便について、便数増加や席数の増加策等で満員状態の解消をお願いしたい。</p>	<p>(南海バス) 路線バスは換気機器の活用により、窓を開けなくても約4分で車内の空気が入れ替わる。加えて、可能な限りの窓の開放、手すり・座席に対する抗ウイルス加工などバス業界団体ガイドラインに基づき様々な感染対策を講じており、車内の混雑状況に関係なく安心してご乗車いただける環境を整えている。 積み残しが発生した場合は、速やかな増便を含む対応を行ってまいりたいと考えている。</p>
<p>④カーボンゼロということで、堺市も力を入れようとしている水素エネルギーの活用について、燃料電池バス等の導入が各地で進んでいるが、どのように考えているか。</p>	<p>(南海バス) 南海バスでは、環境に配慮した車として、天然ガス車であるCNGバスを8両(堺営業所8)、ハイブリッドバスを10両(堺営業所7、光明池3)導入している。 燃料電池バスについては、水素ステーションの整備が前提であり、大型自動車ができる水素ステーションは大阪府内に2か所に限られており、導入できる場所が限られている。これらも踏まえ、導入等を検討していきたい。</p>
<p>⑤市民からの要望が多く、利用者へのサービス向上のため大事となるバス待ち環境整備について意見を聞きたい。</p>	<p>(南海バス) 現在バスの運行状況をスマホなどでリアルタイムに確認できるバスロケーションシステムを導入しており、バスを待つ不安や不満の軽減に努めている。 バスの上屋等のハード面の整備になると、歩道の有無、幅員といった設置できる環境が限られていることと、費用面から難しい状況であり、現在上屋の補修を中心に整備している。また、広告付き上屋を堺市内でも設置しており、その設置費用、メンテナ</p>

	<p>ンス費用を専門企業に担ってもらい、より快適なバス待ち状況を維持していく取り組みをしている。今後もバス事業者として出来る限りの努力をしていきたい。</p>
<p>⑥下黒山西のバス停を通る路線において、7時半から9時半、17時半から19時半までの便数を現状の時間あたり3本から約6本に増やしてほしい。</p>	<p>(堺市)</p> <p>下黒山西のバス停を通る路線は3つあり、その内1つは近鉄バスの路線、2つは美原4路線ということで堺市から南海バスに運行をお願いしている路線になる。下黒山西の美原4路線の利用状況を確認したところ、1便あたり数名程度であった。今後の利用状況を注視していきたい。</p>
<p>⑦下黒山バス停に上屋を設置してほしい。</p>	<p>(堺市)</p> <p>上屋の設置については、当該停留所がある歩道幅員が2.1m、西側が約3.2mであり、上屋部分の約2.0mを除いて、有効幅員を2m確保しなければいけないという上屋の設置基準を満たさないことから現状では設置は困難である。</p>
<p>⑧路線の朝晩の一部ルートを変更してほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海バス 145 系統 大饗－北余部 ・南海バス 147 系統 西大饗－小寺－今井南－下黒山西 ・南海・近鉄共同バス 多治井北－丹上 	<p>(南海バス)</p> <p>145 系統について、迂回するような運行形態にしてほしいということであるが、走行距離、所要時間の増加に伴い現状の車両、人員では現在の事業計画本数の確保は極めて困難である。また、運行の維持に伴う費用の増加分の収入が見込めないため、実施は困難であると考えます。</p> <p>(堺市)</p> <p>残り2ルートについて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・147 系統のルート変更はルートを変更により小寺、今井南のバス停を利用している方の移動手段がなくなること、また大饗、

	<p>菩提などのバス停から初芝駅へ移手段がなくなり、大きな影響が生じる。</p> <p>また運行便数の一部を回すという要望があるがサービス水準の低下や、地域の方との協議が必要となる。</p> <p>運行便数の増加は他の路線とのバランスや運行経費の増加などから困難な状況。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北野田多治井線は時計回りルートとするために、新たにバス停の設置、そのバス停でバスを待つ用地の確保、整備が必要になる。 <p>またバス事業者から、時計回りとした場合右折個所が多く、運行上の課題があると聞いている。以上のことによりより安全にバスを待てるという観点からも北野田多治井線は半時計回りの循環としている。</p>
<p>⑨堀上緑町への巡回の入口と出口の付近に同じバス停が別々の場所にあり、かつ双方視認できない場所にあるので、わかりやすい表示やバス停名の変更について検討いただきたい。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>同停留所については、各標柱に同じ標柱が2本ある旨を掲載した地図を掲示し、乗り間違い防止の措置をとっている。今後状況を見極めながら追加の措置が必要であればさらに検討してまいりたい。</p>
<p>⑩路線ごとに潜在的な需要が多い路線と潜在需要がない路線があると思うが、そのような分析を路線ごとに行っているか。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>潜在需要の件については、引き続き堺市内の人口動態などを参考にして路線ごとの潜在的需要を検証していきたいと考えている。</p> <p>またおでかけ応援の無料化を実施したことにより、引き続き利用しようという方もいる。最初にバスを利用するハードルが高いと考えているので、何らかの取り組みで一度利用していただくというような施策ができれば潜在需要の底上げにつながるのではないかと考えている。</p>

<p>⑪先日の連節バスの試験運行に関して、南海バスの評価・感想等があれば教えてほしい。</p>	<p>(南海バス) 警察、堺市を交えて振り返りを行い、そこで出た意見として、実際に連節バスが営業運行するためには、道路の環境、交差点には曲がりにくいところがあるので何らかの改良が必要であるという事を確認させていただいた。</p>
<p>⑫危険なバス停が全国で1万ヵ所以上あるという事で、ランク付けがABCDとあり、堺市内にAランクのバス停はあるか。</p>	<p>(南海バス) Aランクのバス停は、停留所にバスを停めた時に車体が横断歩道にかかるバス停になる。堺市内においてはゼロである。 それ以外にB、Cランクが数か所ある。そういったところは、バス事業者と道路管理者、警察と相談しながら、今後解消に向けて動いていきたい。</p>