

## 第3回堺市内バス運行連絡会 意見交換概要

主な意見	回答
<p>○子会社への移管、管理委託について、さらに検討しているところがあるかという事と、効率化というところにどういう仕組みで使われているのか教えてほしい。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○子会社への管理委託は20年近く前から国でも認められており、平成11年に南海ウイングバス南部と南海ウイングバス金岡で堺では金岡に一部営業を委託している。国の規制で全路線バスの規模の半分までと言う縛りがあり、実際はほぼめいっぱい委託している。</p> <p>路線バスは収支状況的には厳しい路線も多いため、低コストで運行を図る必要が生じており、就業条件を厳しくしていること、経歴の浅い乗務員を採用するなどにより収支均衡が実現できている。</p>
<p>○恒久的に、これからバス路線維持に対してやっていこうとしていること、潜在需要の掘り起こしについてあれば教えてほしい。</p> <p>また、恒久的に需要が厳しいという見方について堺市として現在どう思うか教えてほしい。</p>	<p>(堺市)</p> <p>○コロナにより当然かなり落ち込んでいるということや、堺市の地域交通としてバス路線の維持が重要な課題であると認識している。またコロナ禍が終わっても働き方などの変更により元に戻らないということも認識している。</p> <p>一過性のもので今後もずっと維持していくのは難しいかと思うので、人が来る目的地を作るとか、利用促進するような事を考えていかないといけないと思っていて、恒久的に利用者を増やすことに対して市も事業者さんと一緒に考えていきたい。</p>

<p>○バス事業者から行政に求めるものについてあれば教えてほしい。</p>	<p>(南海バス)  ○堺市と共同で取り組んできた「おでかけ応援バス」は、高齢者の外出支援、健康増進ということだけでなく、バス事業者としてもラッシュ時間帯以外の比較的昼間、土日のお客様の少ない時間帯にご利用いただける非常によい施策であり、路線維持に非常に大きく寄与している。  今後もこの施策については、継続をお願いしたい。</p>
<p>○堺市内における乗合バスの車内事故の件数、実態が分かれば教えてほしい。  また、バス車内における高齢者の安全対策についてどのようにされているか。</p>	<p>(南海バス)  ○車内事故の原因としては、「停車直前の立席」「座席の移動」や「手すり・つり革等を持っていなかった」が多い状況です。発生件数については、市域を跨る路線も多く、堺市だけを切り出したの事故件数の統計を取っておらず、堺市に限定した件数の把握ができておりませんが、ここ数年間において、南海バス全体として車内事故による重傷者は発生しておりません。  安全対策としては、バス車内の床にアナウンスをしたり、自動放送になるが、バスのドアに連動した形でバスの車内事故防止のアナウンスの実施、乗務員の車内アナウンスを行ったり対策をしている。</p>
<p>○高齢化が進むなか、高齢者の意見の集約等についてどのようにされているか。</p>	<p>(南海バス)  ○今コロナ禍で出来ていないが、コロナ前は定期的に泉北ニュータウンなど高齢者がお住まいのところに外向いて出店を出してアンケートをしたらノベルティを渡すといった催しなどで意見を集約し、事業に反映というような取り組みを行っていた。  また、バスロケのアプリの入れ方、操作方</p>

	<p>法の説明といった使い方までを説明するような機会を設けている。</p> <p>このようなふれあいの中で意見の集約化を行っている。</p>
<p>○アフターコロナの展望について</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○1つはコロナ後においてもお客さんが戻ってこない、元の状態に戻らないと考えている。堺市からの支援が一過性一時的なものとなると、その後、我々の事業はどうなっていくのか、実際経営体力の限界があり、そうなった時に路線がなくなってしまう可能性があると思う。</p> <p>やはり皆で、このまま本当にバス事業が継続できなくなった時の世界、交通弱者と言われる免許返納した高齢者が、通院や、買い物に行けない。もしくは免許を持ち得ない学生の方が、登下校にも支障が出てくる。こういう世界にならないためにはどうしたらいいのかということ、一緒に考えていかなければいけないし、そのための啓発も進めていかないといけないと思います。</p> <p>もう一つは、昼間時間帯、土日のお客さんをどう増やしていくかというところで、コロナが落ちついた段階で、外からどうお客さんを呼ぶか、たくさんの観光資源があると思っていて、これでどう外から人を呼び込むか。</p> <p>今は我々のスタートアップで、昨年7月からモバイルチケットを始めたところであるが、先進的な事例では、チケットだけではなくて、例えばその施設の割引券や、施設の案内、そういうのをパッケージにしたものが出てきていると聞いています。</p> <p>その辺りについては、多大なコストがかか</p>

	<p>るので、これはバス会社だけが恩恵受けるものではなく、地域全体の様々な活性化につながると思うので、このあたりのご支援、アフターコロナ見据えて様々な形で需要喚起ができるような形になれば、路線の維持、持続性に繋がってくると思うので、そういった取組にも市と力を合わせてやっていきたいと考えている。</p>
<p>OSMIプロジェクトで他事業者にやるとなった時に市内のバス網は大丈夫かと思っている市民もいるが、南海バスとして思うところがあれば教えてほしい。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>〇バス網については、過去から堺市と連携して不採算路線も含め一体的なネットワークということで維持してきた。その中でも堺シャトルバスというのは非常に運行頻度が高く、バスの遅れもない、定時性が非常に高い運行であることから、特にお客様から苦情や要望というのを受けることなく非常に多くのお客様に支持されている路線であり、当社にとっても数少ない収益性のある路線であると思っている。</p> <p>仮に他の事業者が参入するということになると、必然的にこの当社の堺シャトルバスというのが、廃止せざるを得なくなるということになるので、当社にとって非常に大きな収益源を失うことになる。</p> <p>それによって堺市内の他の不採算路線の維持というのが困難になることが想定され、お客様目線で見ても、既に構築されている路線バスのネットワークというもので、この区間だけが分断されてしまうということになると、いろんなネットワーク、それから、サービスが分断されてしまうということになる。これはお客様にとっても利便性が低下することになるため、結果的にバス利用の減少とか、地域の公共交通の衰退というふうな可能性も考えられる。</p>

<p>○マースについて、今どういうスタンスでどのような検討状況にあるか教えてほしい。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○マースについては、全ての交通手段を一つの移動コミュニティ、サービスとして捉えて、スマホ等のアプリを使ってルート検索、最終的に決済まで行えるようなサービスというふうに認識している。</p> <p>現時点で実施しているのは、Google 検索への情報提供ということで、バスの遅れも反映出来るような動的データの提供と、モバイルチケット化ということで、スマホでチケットを買えるような取組みも始めている。</p> <p>後マースについては、万博と I R を見据えた広域的なマースという考え方と、堺市内など地域を限定した着地型のマースという考え方があると思うが、堺市内の様々なサービスの連携ということで言うと、堺市の方が S M I プロジェクトの中でも、いわゆる City as a Service ということでカースという考え方を出されていると思うので、その取り組みと、できる限り協力、参画をさせていただく方向で今後検討していきたいと思っている。</p>
<p>○シェアサイクルとの連携やポートの設置への協力について堺市とも議論をしていたらと思うがどうか。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○シェアサイクルについては、どこのポートでも貸出返却ができ、電動アシスト付きの自転車ということで、非常に便利だと思っている。</p> <p>ポート自体も全区にわたって今拡大されているということで、利用者数も非常に増えてきているという報告も聞いている。</p> <p>報告書の中で、駅周辺から放射線状の利用が多いとか、アンケートでも、約半数ぐらいが公共交通利用、鉄道、バスなど公共交通利用からの転換とみられている。</p>

	<p>移動手段の選択肢が増えるということで便利になるということは当然あって望ましいものであるが、接続とか連携を検討していく中で、やはりバス利用からの転換、バス利用者がそちらに移ってしまうという懸念も当然ながら可能性としてあるため、その連携の仕方は、今後慎重に考えていきたい。</p> <p>今後もおそらくシェアサイクルについては、さらにポートが広がってほしいという要望や、視認性があるポートが必要であるとか、声として出てくると思うが、あくまで既存公共交通機関の補完的な役割、そういった位置づけをご理解いただいて、既存の公共交通の維持というのを念頭に置いていただき、シェアサイクルの計画も進めていっていただければと思っている。</p>
<p>○今、バスも使うしシェアサイクルも使っているが、走っていると車道走行しているという感じで寄せられる時がある。</p> <p>ルール上は車両走行なので、ちょっと認識を社内で共有していただけたらありがたい。ただし、当然、自転車からも、マナーじゃなくてルールだと思いますが、ルールを守らない自転車は問題だと思うが、南陵町から堺東のところは優先レーンになっているので、お互いにそれこそ手を携えましょう、ということだと認識しているので、競合という風になっているのが、非常に悲しい。車両走行がルールで、ルール通りに走っていると、無茶苦茶な走り方をしている人は論外ですが、車両走行に関してはルール通りというのを共有して頂ければと思う。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○ルール通り走行されているのに、そうとられかねないような危険な運転をするのは、安全第一でやっている会社としてはいけないと思うので、そういう認識は改めるように営業所ごとに集まる機会などで、周知に努めていきます。</p> <p>ただやはり停止しないで、急に出てきたりする自転車の事故は後をたたないので、そのあたりは、双方、安全安心なまち作りという観点からもマナー啓発もお願い出来ればと思っています。</p>

<p>○堀上緑町1丁バス停が2個所に分かれている事について対応状況を教えてほしい。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○バス停については、地域の会館前にあるところ、60棟前の2つあり、60棟前が住んでいる方の駅行のバス停、帰り、降車のバス停は地域会館前の方で降りられている。これをそれぞれ別名称のバス停にしてしまうと、例えば勤められている方の定期の申請はどうなるのか、いろんな問題、支障がありますし、既存の状態で問題がないという方もいらっしゃると思う。</p> <p>とはいえ実情というのも理解できるので、仕組みとして、副名称を今回3月12日、JRの阪和線のダイヤ改正のタイミングで同時に実施させていただく予定。副名称の名前は、地域会館前のバス停は地域会館東、それから60号棟前は60号棟前という名前を副名称でつけさせていただき、バス停にも掲載させていただく形でアナウンス等々進めてもらっている。</p>
<p>○津久野駅西口ロータリーへの鳳シャトルの乗り入れの可能性はあるか教えてほしい。また鳳シャトルがトリップが阪和線、南海高野線のトリップではなく、直接堺東に行く方がそのルートを使ってもらえるのではないかという議論が津久野では結構あるが、それを聞いておられるか。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○過去のお客様の声を確認したところ、まだいただいていたようである。</p> <p>また、西口ロータリーの乗り入れの件は、やはり乗入すれば、それだけ人件費などコスト、これ1回乗り入れするだけではなく、365日バスは稼働し続けるので、積み上げると相当なコストになります。既に、津久野から堺東方面に、既存のバスが走っており、そうすると純増、アップに見合った、純増の収益がなかなか見込めないというところで、非常に実現性は難しいと考える。</p> <p>加えて、今堺東から鳳に乗られている方も、乗入されることで所要時間が増えてしまうため、時間がこれだけかかるなら、車で行こうとか、自転車でいこうということで、</p>

	<p>違う公共交通機関への使い方を検討される方もいらっしゃるため、このようなサービス低下というところは懸念しているところである。そういった二つの要素があり、今のところ少し難しいと考えている。</p> <p>補足としてバスのお話をよくする時があるのが、廃止されるのかという議論が片やあり、やってくれるなら、あれもこれもという話と2つある。</p> <p>一旦この堺市内の交通網がどこに向いていくのか。大きな枠の中でどうしていくのかを考えていかざるを得ないとちょっと思っている。</p>
<p>○高倉台回りで停車する晴美エコタウンについて、晴海台回りにて含めることができないうか。</p>	<p>(南海バス)</p> <p>○晴美台まわりは結構学校を抱えている路線であり、帝塚山大学、以前でしたら狭山と分離していたんですけども、帝塚山大学泉ヶ丘高校、中学の方が乗っている路線であり、多客路線ですので、物理的に乗れない時間帯が結構あるので、それをエコタウンまで更に伸ばしてしまうと、分業している、そういう問題が一つある。</p> <p>他方で高倉台まわりは、実はかなり高齢化が進んでおり収益的にちょっと厳しい。今運行しているバスを維持していこうと思えば、一定の収入収益が必要になるため、今のエコタウンを通ることで、少し収入が上積みできるので、今の運行本数、路線維持というところの観点で、そういう回り方しているところ。</p> <p>住民の方々からすれば住所と台回りが一致していないのではないかとこのところだと思うが、これは泉北ニュータウンまわりは必ずしも一致させて運行している</p>

	<p>わけな、理的な観点や、効率性の観点など、そういったものを総合的に勘案して設定をさせていただいている。</p>
<p>○原池公園へのバスの運行が出来ないか。</p>	<p>(堺市)</p> <p>○今の対応の状況は、近くにある天野橋のバス停には、先ほど堀上のほうであったような副名称をつけています。</p> <p>また、久世小学校のバス停には、球場のほうから近いので、こちらにも原池公園の副名称を付けるというような対応をしているところ。</p> <p>おそらく常時、路線バスを乗り入れしてほしいという要望だと思うが、先ほどの津久野の西口と同じような話で、乗入れにはそれだけのコストがかかってくるため、それに見合った、バス停の新設は今の状況を見ている限りは非常に難しいと思っている。</p> <p>プロ野球の2軍戦が5月ぐらにあると聞いているため、他市町村になるんですけども、主催者の方がそういう費用をもっていただく形の運行形態があると聞いているので、そういう形であれば一緒に試験的に運行、試行させていただければと思っている。</p>

※意見交換順