

事業者名	ご意見
南海電気鉄道（株）	<p>（現状・課題）</p> <p>○公共交通は鉄道に限らずコロナ禍により輸送量が激減し、非常に厳しい状況である。リモートワーク等の新しい生活の普及により、コロナ前の輸送水準には戻らないという見方が強い。少子高齢化に伴う人口減少の中にあっても、国内、国外問わずお客さまが公共交通機関を利用して目的地としていただける施設やイベント等を誘致・計画してまち全体を盛り上げていく必要がある。またそれらとの交通結節の在り方の検討が必要。</p> <p>（本協議会に期待すること）</p> <p>○都市マスにおける「目指すべき都市像、都市構造」にしていくための一歩踏み込んだ議論（具体的な課題整理など）。</p> <p>○貴市の既存会議体（美化推進委員会、自転車利用促進協議会等）との一定の連動性。</p>
西日本旅客鉄道（株）	<p>○鉄道需要の減及びコロナ禍終息後も元のご利用状況には戻らない。</p> <p>○事業者単独でのご利用促進策には限界があり、行政さま、地域及び他の交通機関との連携が必要と考える。つきましては、行政様の方針、お力添えの元、他の事業者様等とも協力・連携させていただき、市内東西の鉄道各駅、相互間の結節性がより向上し、市民の皆さまの利便性向上につながればありがたいと考えています。</p>
泉北高速鉄道（株）	<p>当社の現状、課題</p> <p>○利用者の減少（人口減少、少子高齢化、新型コロナ後の生活様式変化等による）</p> <p>○安全の確保（車両等老朽設備の更新、ホームドアの整備等）</p> <p>○電気料金の高騰等による収支悪化</p>
大阪市高速電気軌道（株）	<p>市民の移動を支え、地域の社会活動に不可欠な公共交通を維持・確保していくことは将来にわたって重要なことであると考えますので、SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクトにおける各取り組みが今後さらに充実・発展していく必要があるのではないかと思います。</p>
阪堺電気軌道（株）	<p>阪堺電気軌道を取り巻く現状</p> <p>○輸送人員が生産年齢人口の減少や少子高齢化の減少に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、情報通信技術の進歩や新たな生活スタイルの創出等による減少したことにより、今後も新型コロナ流行前の水準には戻らない厳しい状況。</p> <p>○電車動力費や最低賃金の上昇等の軌道事業運営に必要な営業コストの増加</p> <p>○営業施設（IC関連）、運転施設及び車両の老朽化</p> <p>○広告料収入等の運輸雑収入の減少</p> <p>○技術系社員の慢性的な労働力不足</p> <p>利便性向上の取り組み</p> <p>○2021年7月から南海アプリによる電車走行位置情報サービスの提供を開始</p> <p>○2022年4月からスマートホンを活用したQR企画乗車券「阪堺電車トリップチケット」の販売を開始</p> <p>維持・確保について</p> <p>○阪堺電気軌道が今後も地域の社会生活に必要な安全安心な輸送サービスを提供していくためには、上述した取り巻く厳しい環境への適応が求められるが、自助努力により維持・確保していくには限界があるため、引き続きご支援が必要。</p>

<p>南海バス（株）</p>	<p>平素より弊社事業に多大なるご支援・ご協力を賜り、ありがとうございます。</p> <p>南大阪地域を営業エリアとする弊社バス路線は、その約6割が堺市内の運行となりますが、従前から生産年齢人口の減少やマイカー利用の増加などに伴い、取り巻く環境が厳しい状況にあつた中、コロナ禍によりさらに大きなダメージを受けるかたちとなりました。</p> <p>弊社といたしましては経営の効率化とともに関係機関様のご支援などにより、堺市民の足として路線網の維持・拡充に努めておりますが、コロナ禍以降、人々の移動自体が減少しているだけでなく、移動する方のその手段がマイカーや自転車にさらに転移していることなどで、大変厳しい状況になっております。</p> <p>一方で、公共交通はその利用が高まることで、脱炭素化、交通事故の削減、道路環境の改善、市域の活性化等に寄与するものであり、その重要性は日々高まっているものとも認識しております。また、公共交通事業者としては収益性・生産性が向上することによって、路線網の安定化と発展を図ることができ、市民の皆様にとっての移動利便につなげることが可能となります。</p> <p>こうしたことから、本協議会の進展とそれによる施策が、公共交通への地域一体となった理解と利用の促進につながり、堺市の活性化と発展に資する良い循環網が形成されることを期待いたします。</p> <p>また、堺市様の各部署におかれましても公共交通に関する様々な施策を打ち出されておりますが、それらが相乗的に有効なものとなるよう、庁内横断的かつ一体となった取組をお願いしたいと存じます。</p>
<p>近鉄バス（株）</p>	<p><当社のバス事業を取り巻く環境と対策></p> <p>乗合バス事業を取り巻く環境は、ここ2年のコロナ禍による大幅減収から回復基調にはあるものの、コロナ禍以前と比して平日においては8～9割、休日では7割程度の回復であり、テレワークやオンライン授業の導入拡大、自転車やマイカーへの移動手手段の変更などにより、これ以上の回復は見込めない状況である。</p> <p>路線を維持していくには、当然ながら収支均衡させる必要があるので、利用実態に応じた運行便数および運行ダイヤへの見直しを実施せざるをえず、これにより不本意ながら一部のご利用者様にはご不便をおかけすることになるが、ご理解をいただくとともに、ぜひとも積極的なバスのご利用をお願いしたい。</p> <p><堺市内でのバス輸送における懸念事項></p> <p>①南海高野線北野田駅踏切での交通渋滞 「北野田駅前」～「富田林駅前」および「さつき野東」の路線に影響。</p> <p>②ららぽーと堺の開業に伴う国道309号線の交通渋滞（土日・祝日） 「河内松原駅前」～「さつき野東」の路線に影響。</p> <p>①②、いずれも大幅な運行遅延が発生し、代走手配等の運行経費が大幅に増大している。</p> <p><その他></p> <p>2024年に自動車運転者の労働時間等の改善基準が見直されるが、1日の法定拘束時間の短縮や勤務終了から翌日勤務までの休息期間延長などが法改正されることにより、始発、終発時間の見直しをはじめとするダイヤ全般を改定する必要がある。</p>
<p>堺商工会議所</p>	<p>○人口減少と高齢化が確実に進展することを前提として、公共交通だけでなく自転車などの補助交通も含め、交通政策全体として議論することが不可欠。</p> <p>○鉄軌道やバス交通の新規開設は非常に厳しい状況中で、現存の路線をいかに効率的に維持充実するかが重要なポイントになる。</p> <p>○そうしたなかで、公共交通網が地域の雇用維持に果たす役割にも注目していただきたい。</p> <p>○さらには、地域の駅ロータリーなどのバス拠点から自宅などへのラストマイルの課題をシェアバイクや小型自動モバイルなどにより解決するような取り組みにも期待する。</p>

<p>大阪国道事務所 南大阪維持出張所</p>	<p>平素は国土交通行政に御協力いただきありがとうございます。 また、堺市関連部署の皆様におかれましては行政間の情報共有及び道路管理者間での調整など御協力いただいております。感謝申し上げます。 堺市地域公共交通におきましては、当方の国道26号住吉橋架替事業で車線規制を実施中であり道路利用者の方々にご迷惑をおかけしております。現在の進捗状況としましては、北側の橋梁架替工事が無事に完了し、引き続き南側の橋梁架替工事を進めてまいります。 南側工事に先立ち12月7日より新たに新設した橋梁側へ交通の切り替えを行った所です。切り替えに伴い道路利用者の方々には現行の規制形態に慣れるまでご迷惑をおかけすることになるかと思いますが、堺市・警察等のご意見を聞きながら安全に注意して工事を進めたいと考えております。 現時点では令和7年春頃の開通を予定しておりますので、引き続き御協力のほど、よろしくお願いいたします。</p>
<p>大阪狭山市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○本市循環バスのルート改正により、令和5年2月から北野田駅前や美原区役所前に接続することになる。今後も、貴市とは公共交通をはじめ、様々な施策で良好な協力体制を図ってきたい。 ○近畿大学病院の移転に伴い、ニュータウン方面の市循環バスのルート改正時には、狭山ニュータウン、泉北ニュータウンの区別なく活性化できるような公共交通の整備をともに行ってきたい。 ○本市東野地区住民から多くの要望が寄せられている北野田駅への接続について、前向きな検討をお願いしたい。

※事前にご意見を記載いただいた方のみ記載しています