

第5回堺市内バス運行連絡会 意見交換概要

主な意見	回答
○金剛バス廃業への対応方針について	(南海バス) ○運転手不足もあり、どこまで対応できるかわからないが、自社がバスを運行している富田林市、千早赤阪村区域で2路線を運行する。近鉄バスも可能な限り引き継ぐ。
○2025年の大阪・関西万博時にバスが増便すると聞いているが、通常の路線バスは確保されるのか(運転手が不足することにならないか)	(南海バス) ○現時点では日本国際博覧会協会から期間中の輸送について要請が来ているが、路線バスを減らしてでも万博輸送を手厚くするようにというような要請ではない。
○バス路線の維持には、一般的に1便あたりどのくらいの乗車人数が必要か	(南海バス) ○路線ごとに特性も違うので一概に何人というのはないが、起終点間で平均してどれだけ乗っているかを表す、平均乗車密度が指標になる。 ○平均乗車密度で、少なくとも10人以上は利用がないと成り立たない。当然ラッシュ時間だけではなく、昼間の閑散時間帯を含めて、1日もしくは年間を通して判断し、平均して10人が1つの目安になる。
○昼間の時間帯、現状の初芝～平尾(なかもず・平尾線)の数便を「船戸下」から美原区役所を経由とすることは出来ないか	(南海バス) ○路線バスの95%以上が住宅から駅への需要となっている。ららぽーとを経由すると、駅までの所要時間が大幅に増加し、他の移動手段に転換され収入が減る、また走行距離の増加に伴い必要となる運転手も増えるため難しい。 ○現在運行している美原区役所前行の急行美原線との競合が生じる等、他の問題に波及し、難しい。

○免許返納された高齢者の方が多く、バス停までの距離があるため、バス停以外でも停まれないか。	(南海バス) ○フリー乗降制度は、地方の過疎路線などで事例があるが、都心部では事例はない。バス停間の距離があり、バス停の設置が困難な場合などに限定的に認められるケースがある。また、バスが停車し、後続車に影響があるため、通過交通があまりない地域で、住民しか通らないなど条件が整ったときに認められるケースもあるが堺市域では難しい。
○自動運転の実用化について	(南海バス) ○自動運転は乗務員不足問題に対して、課題解決に期待される一方で、安全面や走行環境の問題があるため、実用化に向けてハードルが高い。現時点では独自で主体的に取り組める状況ではない。 ○堺市の SMI 都心ラインのプロジェクトは交通事業者として関わっており、多くの経験や知見を積んでいける貴重な機会と捉え協力させていただいている。 ○SMI 都心ライン等推進協議会にも参画しているが、周辺の走行環境の安全面が重要と考える。 ○SMI 都心ラインを計画しているところが堺シャトルの部分であり、市内のバス路線網であるため堺市とも協議をしながらプロジェクトに関わっていきたい。
○南海バスの乗り換え検索サイトの改善について（のりば地図でのりば表示が重なり見えない）	(南海バス) ○のりばが重なる現象は従前から認識している。同様の仕組みを使う他社とも連携しながら、サイトの供給元にシステム改善を依頼している。

○主要駅におけるのりば地図の改善について	(南海バス) ○堺駅は南口、西口と分かれているので堺東同様、検討検証の余地がある。それ以外はほぼロータリーで完結しているので、従前の1枚の案内板を考えている。
○アリオ鳳へのアクセス改善を目的とした、堺東・鳳西町線(113系統)路線の鳳駅前(ロータリー)への延伸について	(南海バス) ○アリオ鳳の反対側、鳳駅向きの歩道にバス停の設置が難しい。 ○鳳西町南から鳳駅への延伸の際にアンダーパスの渋滞問題があるため、所要時間等、円滑な運行が非常に難しい。 ○加えて、運賃には対キロ区間制とゾーン運賃制の2種類の制度があるが、堺東から鳳西町南まで370円、一方で堺東から鳳までゾーン運賃の2区で260円となり、運賃制度上の課題がある。
○鳳駅前(ロータリー)発の北野田・鳳線(170系統)や美木多線(307系統)、堺東・光明池線(308系統)の一部をアリオ鳳経由の路線にできないか。	(南海バス) ○多くの方が駅へのアクセスを目的に利用されているので、速達性の低下と所要時間の増加により、バスの旅客離れが必ず起こる。客離れにより収入が落ち、遠回りにより経費が増加し、収支にも影響がでる。
○富田林駅の東側を運行する金剛バスから引き継いだバス路線を美原区まで延伸することはできないのか。	(南海バス) ○富田林駅は近鉄電車の駅であり、駅の西側は近鉄バスの営業エリアとなっている。基本的に規制緩和なので手続きを調べると運行は可能だが、乗務員問題もある中、新規路線を拡充することは非常に困難である。

○ノンステップバスの増便などの現状、今後の計画について	(南海バス) ○車いすで乗車できるワンステップバス、もしくはノンステップバスを路線バスの全車両に導入しているので、この点のバリアフリー対応は 100%出来ている。 ○できる限りノンステップバスにしていきたいが、急な坂道では平面から坂に上がる場所がなだらかでなければ車体の底を擦ってしまうため、道路状況によってはノンステップでは対応できない。
------------------------------------	---

※意見交換順