

第 6 回堺市内バス運行連絡会 意見交換概要

主な意見	回答
○堺市への要望について	(南海バス) ○収支率が著しく悪化している路線の維持のため、補助金の拡大、路線の在り方、他の交通モードの検討などの議論を始めていきたい。
○新たなバス停や路線の設置の要望について	(南海バス) ○一般的にバス 1 台、乗務員 1 人で運行する場合、年間 1000 万以上の費用がかかり、乗務員不足の中で、採算が取れないようなところに拡大することはできない。バス停の増設については、位置が安全かつ地権者の了解が得ることができ、有意義なものであれば、今後も検討はしていくが、路線の増設は安易にはいかない。
○イオンモール堺鉄砲町とイオンモール堺北花田を結ぶ無料バスの乗降客数と将来的に東西交通としてのバス路線の可能性について	(南海バス) ○イオンモールとの契約に基づいて昨年 8 月から本年 1 月まで期間限定で土日祝のみ鉄砲町と北花田の両店舗間を直通で結んで運行している。具体的な乗降客数のデータ等をお示しすることは控えるが、当初の想定を上回るぐらいの利用が一定あったこともあり 2 月以降期間延長している。今後についてもイオンモールの意向次第であり、路線バスで自社運行することは現時点では考えていない。
○バス停留所のベンチ設置と上屋設置について	(南海バス) ○ベンチについては、自社で設置しているものはなく、地域の方や行政等が置かれている。維持管理についても関与していない。 上屋については、堺市が設置されたものや、中環沿い等において国の事業として設置されたものがあるが、あとは自社で設置している。歩道の幅員等いろいろな条件が合わないと設置できないことも多々あるが、設置可能な主要な所は設置している。

○堺駅から海浜匠町および堺浜シーサイドステージに向かう路線における連節バス導入の可能性と、導入する場合の交差点等道路改良について	(南海バス) ○乗務員不足という現状を考えると、連節バスは、一つの対策として非常に有効であると考えます。また、集中的に大量の客を輸送でき、短距離のピストン輸送というようなところが、一番連節バスが適していると考えます。 ○2021年に大小路ルートと堺浜ルートを試験的に連節バスの走行実験を実施した結果、正着、待機が難しい箇所、交差点での右左折に支障があるなど走行環境の課題があった。また、連節バスの車両価格が通常の大型バスの4倍と高額であるというコストの課題がある。 ○行政の支援がないと事業者だけでの実施はできないが、非常に有効な施策であることは間違いない。
○連節バスを導入するとメリットを受ける路線について	(南海バス) ○堺浜エリアでは現在、バスが50台以上走っている状況であり、連節バスの導入は有効と考える。
○主要ターミナルから美原区を発着するような長距離バスの実現の可能性について	(南海バス) ○深夜急行バスについて、働き方改革で残業が減少、コロナ禍で飲みに行かない人が増えたこと等により夜間の需要が激減しているため運行を休止している。また、都市間高速バス的なものについても、美原区周辺の道路環境や需要量を踏まえると採算を取るのには極めて難しいと思われる。
○日除け用屋根のバス停留所への設置について	(南海バス) ○バス待ち環境の整備は、非常に大事なことは認識しているが、上屋一基当たりの設置費は数百万円であることと、無数にあるバス停留所の中から、利用者数や設置環境の判断が必要であり、バス事業の厳しい現状からは設置困難である。一方で、バス停

	に行かなくても時刻表も含めバスの情報が分かるバスローケーションシステムの導入により、待ち時間がかなり短縮できていると考えており、そういったサービス面での利便性でカバーをしているところである。
○西区の府立福泉高校の３年後の廃校に伴う鳳駅前から柵・美木多ルートของバス減便等の予定について	（南海バス） ○路線バスの減便は需要を先読みして減便していくのではなく、需要に応じて輸送力を調整している。引き続き、輸送力の状況と利用状況を見ながら、適切な供給の提供に努めていく。
○堺市の SMI 都心ライン以外の路線で南海バスが主体となり自動運転を行う予定について	（南海バス） ○バス事業者として研究開発部門を持つ会社はほとんど無く、また、システム開発には費用が掛かるため一社で開発から携わることは難しい。引き続き、事例等を見に行き、堺市の実証実験には積極的に取り組む等、将来的に対応できる場所はしていきたい。
○南海バスのバス停留所横の駐輪場の設置要望や事例について	（南海バス） ○バス停横の駐輪場の要望の声は聞いたことがない。堺市内は自転車からバスへの乗り継ぎが非常に少ないためと思われる。

※意見交換順