

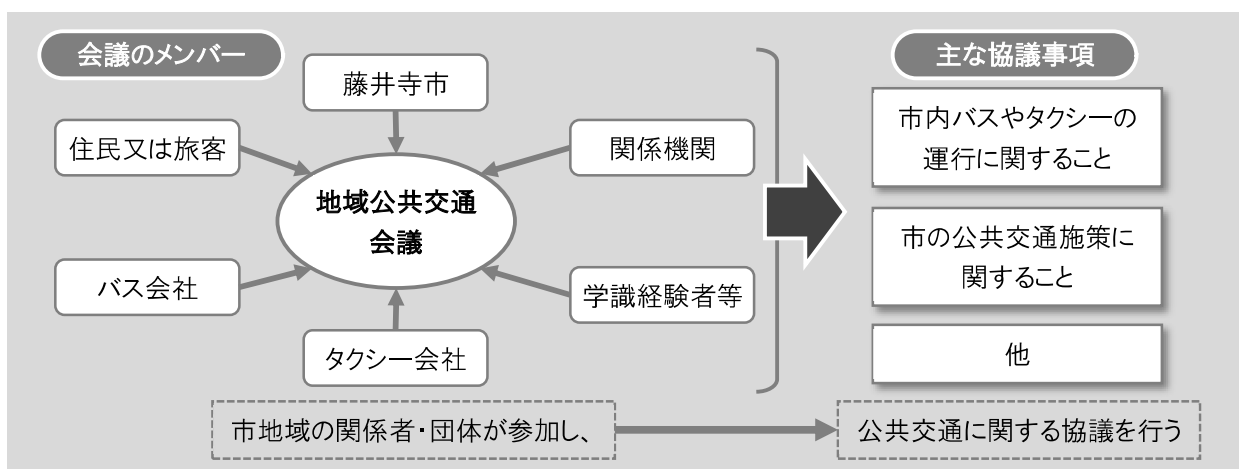
藤井寺市公共施設循環バスのあり方に関するご意見募集

令和6年8月、「藤井寺市地域公共交通会議」を設置しました。

この会議では、藤井寺市内の公共交通（バス・タクシーなど）について、地域の交通事業者を交えて様々なことを考え、協議します。

現在、会議では市の『公共施設循環バス』のあり方について協議を行っています。

【地域公共交通会議】



ご意見募集について

市の『公共施設循環バス』を
今後、どのように見直していくか？

市民の皆さまのご意見を広く募集します。

- ◆公共施設循環バスの見直しにご意見のある方は、別紙調査票に必要事項ご記入のうえ、所定の方法でご提出ください。
- ◆提出されたご意見は、外部に対して公表（個人情報等を除く）することがあります。あらかじめご了承ください。
- ◆本調査は、今後、藤井寺市が公共施設循環バスに関する施策を見直すための参考とさせていただくものです。ご意見（又はご要望）いただいた内容の実施・実現を約束するものではありませんので、あらかじめご了承ください。

配布場所

調査票は、以下の場所で配付します。

【配布場所】

- | | |
|-----------------|-------------------------|
| ・市ホームページ | ・市役所本庁 1 階情報交流ひろば「ふらっと」 |
| ・ふれあいセンター（福祉会館） | ・アイセルシュラホール 1 階 |
| ・市民総合体育館 | ・図書館 |
| ・保健センター 1 階 | ・老人福祉センター松水苑 |

募集期間

令和 6 年 月 日（ ） ～ 令和 6 年 月 日（ ）

提出期限

調査票のご提出は 令和 6 年 月 日（ ）が期限となります。

提出方法

○郵便

〒583-8583 藤井寺市岡 1-1-1 藤井寺市役所 まち建設課 行
(令和 6 年 月 日の消印まで有効)

○FAX 送信

FAX 番号 072-952-9504
(令和 6 年 月 日 17:00 までの受信分が有効)

○電子メール

machiken@city.fujiidera.lg.jp
※件名を「公共施設循環バスのあり方に関する調査」としてください。
(令和 6 年 月 日 17:00 までの受信分が有効)

○持参

市役所まち建設課（㊟番窓口）までご提出ください。
開庁時間 午前 9 時から午後 5 時 30 分まで（土曜日・日曜日・祝日を除く）

記入方法

- ・別紙「 」を参考としてご記入ください。
- ・なるべく空欄のないよう記入をお願いします。
- ・提出は 1 人 1 回まで、藤井寺市内に在住・勤務する方を対象とした募集となります。

(お問合せ先)
藤井寺市都市整備部まち建設課 土木計画・交通政策担当
TEL 072-939-1199 FAX 072-952-9504
E-Mail machiken@city.fujiidera.lg.jp

(素案)

公共施設循環バスのあり方に関する

調査票

この調査票は、記入・提出するための用紙となります。

必要事項をご記入のうえ、所定の提出方法によって調査票をご提出ください。

調査項目

Q1 あなたのお住いはどこですか

☐ 藤井寺市内に住んでいる

☐ 藤井寺市内に住んでいない ⇒ (_____ 市・町・村に在住)

Q2 あなたの年代はどれに該当しますか

☐ 19 歳以下

☐ 20 歳代

☐ 30 歳代

☐ 40 歳代

☐ 50 歳代

☐ 60 歳代

☐ 70 歳代

☐ 80 歳代以上

Q3 あなたは、今現在、市の公共施設循環バスを利用していますか

☐ 利用していない

☐ 利用している



Q3-1 どの程度、利用していますか

☐ 週 _____ 回程度

☐ その他 (_____)

Q3-2 どのような目的で利用していますか

☐ 市の公共施設に行くため (市役所、図書館、体育館、松水苑等)

☐ 駅に行くため (藤井寺駅・土師ノ里駅)

☐ その他 ⇒ (_____)

Q4 公共施設循環バスに代わる新たな公共交通施策として「バス」を走らせる場合、コミュニティバス（多目的に利用できるバスへの変更とそれに伴う有償化）に変えることについて、どのようにお考えになりますか

（意見）

Q5 公共施設循環バスに代わる新たな公共交通施策として「タクシー」を走らせる場合、乗合タクシーやデマンド型タクシー（AⅠ型・非AⅠ型）（コミュニティバスと同じく多目的利用を可とする有償化を伴う）の導入について、どのようにお考えになりますか

（意見）

以上で終了となります。
ご意見ありがとうございました。

1. 社会的背景

公共交通とは、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力ある地域の振興を図る上で欠かせないものです。

本市では、近鉄南大阪線や道明寺柏原線の鉄道網と路線バス、タクシー、そして藤井寺市が運行する無料の公共施設循環バス等によって、公共交通のネットワークが構築されています。

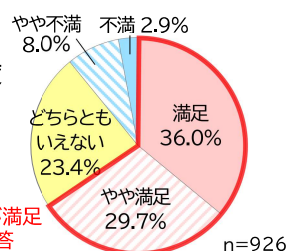
一方、近年の人口減少の本格化や運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、全国的にも公共交通の維持が大きな課題となっています。

2. 市の現状と課題

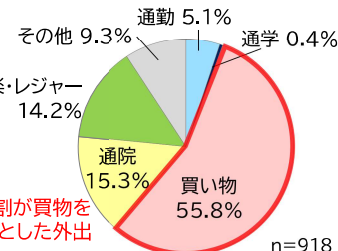
本市では、令和3年度に「公共交通及び公共施設循環バスに関するアンケート調査」を実施しました。（調査結果については、市ホームページに掲載。）この調査によると、回答者の約7割が「日々の生活における外出時の移動」について「満足」「やや満足」を示し、「外出目的」については、過半数が「買い物」、続いて通院と娯楽レジャーがいずれも15%前後の回答となっています。

本市の公共施設循環バスについては、公共施設の利用者向けという目的から買い物等に利用できず（右ページ参照）、利用率も低く留まり、時代のニーズに合っているとはいえない状況であるため、本市ではこの循環バスの運行について見直しを検討しています。

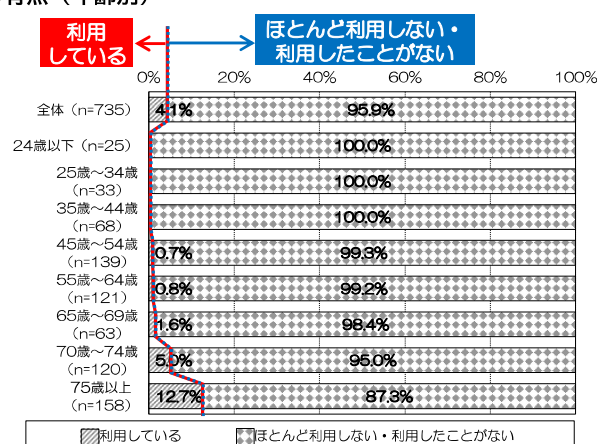
●日々の生活における外出時の移動の満足度



●外出目的（二番目によく行く場所や行動）



●公共施設循環バスの利用の有無（年齢別）



これまでの本市の動き

近年の社会情勢や本市の抱える問題を整理

住民アンケートの実施 (R3 (2021) 年度)

新たな交通施策の検討 (循環バスの見直し)

・コミュニティバス
・デマンド型タクシー など

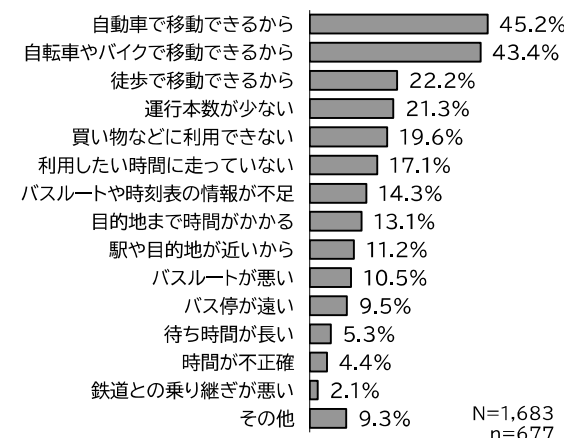
3. 公共施設循環バスの課題

今後の更なる高齢化社会の進展を見据え、例えば運転免許証の自主返納者に対する移動手段の確保や日常的な買い物等へのニーズの高さも考慮しながら柔軟に対応していく必要があります。

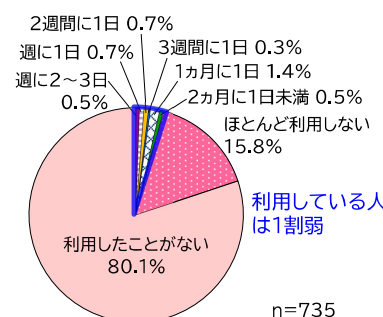
循環バスに代わる新たな公共交通のあり方としては、利用目的に制限のないコミュニティバスの活用や、利用者の要望を運行に反映できるデマンド型の交通手法、AI技術を活用しリアルタイムに最適な配車を行うことができる新たな交通手法などについても候補として挙げられます。

どのような手法がニーズに合っているのか、次ページではそれぞれの特徴を比較しています。

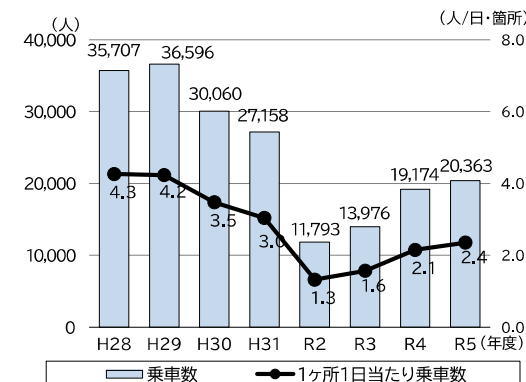
●公共施設循環バスの利用について「不満」や「利用しない」と回答した理由



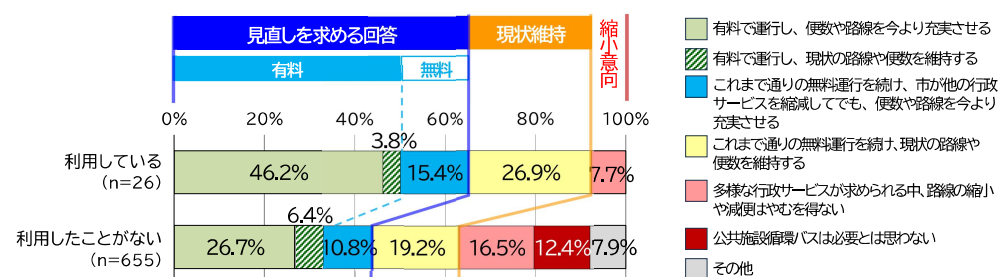
●公共施設循環バスの利用頻度



●市内公共施設循環バスの乗車人数の推移



●公共施設循環バスの今後の運営について



※記載のデータは、住民アンケート(R3(2021)年度)結果より抜粋。

4. 運行案

公共施設循環バス（現在）

公共施設の利用者向け（買い物等に利用できない）に無償で運行

運行コース： ロングコース（北回りAコース・南回りBコース）約2時間/周
 ショートコース（北回りBルート・南回りAルート）約1時間/周

運行コスト： バス2台 約1,750万円（運行業務 1,320万円、バス借上 430万円）

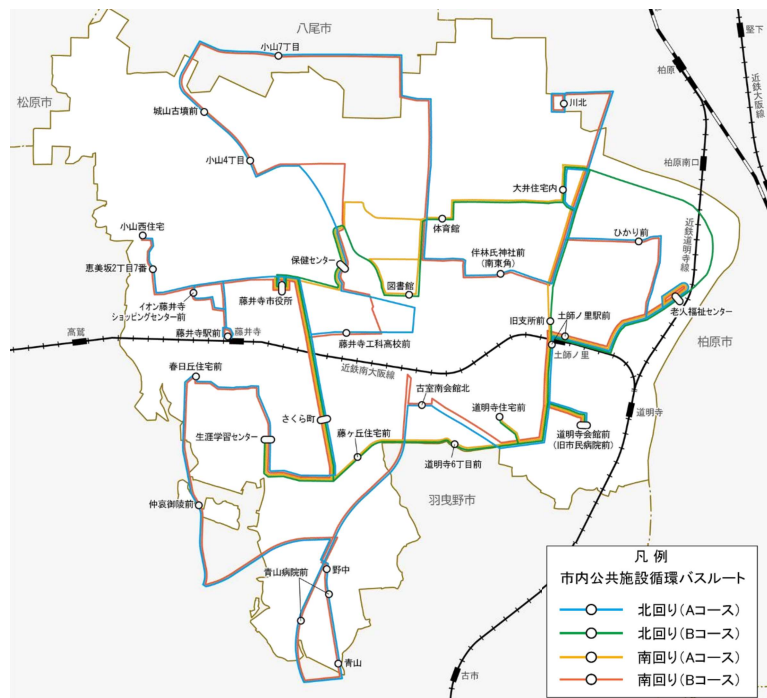
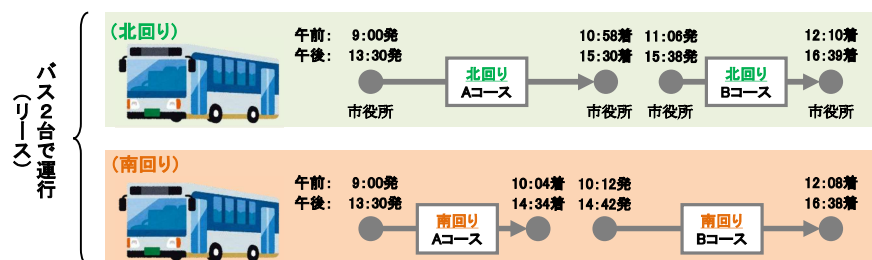


図. 公共施設循環バスの運行コース

新たな公共交通施策（未来に向けての検討）

従来の公共施設のみだけではなく買い物利用など多目的に利用できるものとし、有償で運行

□バスならどのように運行する？



マイクロバス
(定員25人程度)

- ・路線バスと同じ利用方法で、予約の必要がなく、定時・定路線のため分かり易い。
- ・車両サイズによっては道路幅員の狭い地域の運行が困難。
- ・利用者の有無にかかわらず運行する。

- ▶路線定期運行（**予約不要**）
 所定の運行ルートや停留所で乗降を行う
- ▶コスト
 バス1台 約2,000万円
 （運行業務 1,200万円、整備費 燃料費 800万円）

□タクシーならどのように運行する？



ワンボックスタイプ
(定員10～13人程度)



セダンタイプ
(定員3～4人程度)

デマンド型

AIオンデマンド型

- ▶路線不定期運行（**予約必要**）
 所定の運行ルートや停留所で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行する
- ▶予約時のみ運行する
 （予約：前日又は当日●時間前までに）
- ▶コスト
 タクシー1台 約820万円（全便運行した場合）

- ▶区域運行（**予約必要**）
 運行ルートは定めず、予約に応じ所定の停留所間をAIで効率的な最短経路を結ぶ
- ▶予約時のみ運行する
 （予約：オンデマンド）
- ▶コスト
 タクシー1台 約2,000万円
 （運行業務 1,200万円、システム・コールセンター等 800万円）

- ・道路幅員の狭い地域の運行が可能。
- ・予約の煩わしさがある。さらにデマンド型の場合は、事前(前日又は当日●時間前)の予約が必要。
- ・デマンド型は運行した台数でのコストとなるため、経費を抑えられる。
- ・AIオンデマンド型は停留所を多く設定できるため、ドアツードアに近いサービスが提供できる。
- ・AIオンデマンド型は予約時のみの運行であるが、オンデマンド運行のため、予約がない場合でも待機しておく必要があり、固定で経費が発生する。