



第1回藤井寺市地域公共交通会議

議事1 藤井寺市における公共交通の状況

議事2 市民意見募集について

議事1 藤井寺市における公共交通の状況

—目 次—

1. 公共交通を取り巻く動向	2
（1）自動車運送事業の状況	3
（2）バスの状況	7
（3）タクシーの状況	9
（4）鉄道の状況	10
2. 藤井寺市を取り巻く現状	11
（1）市の概況	12
（2）本市の公共交通の現状	18
（3）市内の人の移動状況	22
3. 本市の公共交通の課題について	31
現状と課題の整理	32

1.公共交通を取り巻く動向

(1)自動車運送事業の状況

- 自動車運送事業の平均年齢は全産業平均（43.9歳）よりも高い。
- 自動車輸送事業の中でもタクシーが59.7歳、バスは53.9歳と平均年齢が高くなっている。
- 労働時間においては、全産業平均よりも多いが、年間所得額は低い状況にある。

表. 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	11万人 (2022年度)	24万人 (2022年度)	88万人 (2023年)	40万人 (2023年)	—
女性比率	2.0% (2022年度)	4.5% (2022年度)	3.4% (2023年)	1.6% (2023年)	45.2% (2023年)
平均年齢	53.9歳 (2023年)	59.7歳 (2023年)	47.2歳 (2023年)	47.2歳 (2023年)	43.9歳 (2023年)
労働時間	197時間 (2023年)	189時間 (2023年)	210時間 (2023年)	183時間 (2023年)	178時間 (2023年)
年間所得額	453万円 (2023年)	419万円 (2023年)	458万円 (2023年)	488万円 (2023年)	507万円 (2023年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは国土交通省物流・自動車局調べ

注2：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注3：労働時間＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省物流・自動車局が推計した値
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

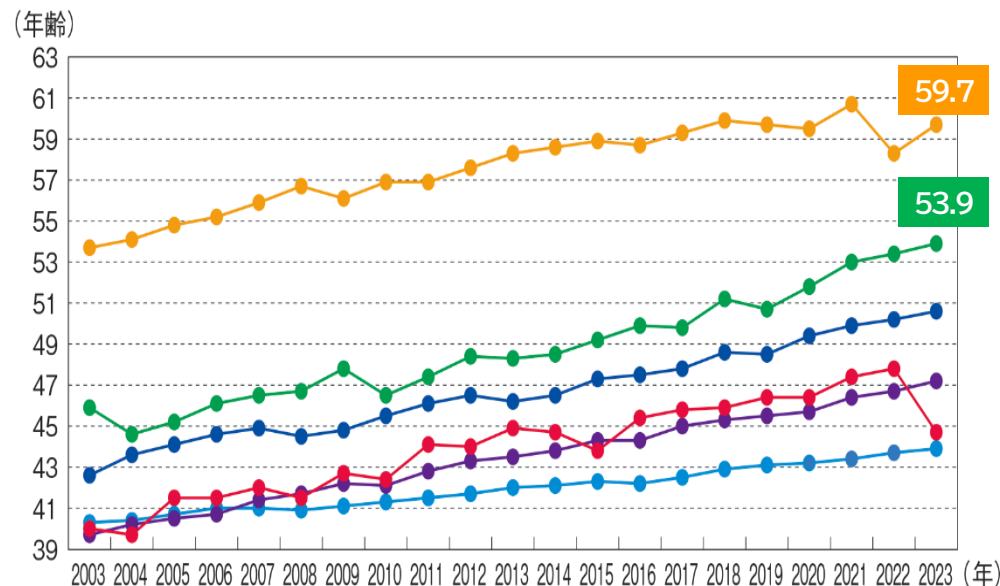
注4：年間所得額＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省物流・自動車局が推計した値

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精算手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成



● 大型トラック ● 普通・小型トラック ● バス ● タクシー ● 自動車整備 ● 全産業平均

注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

図. 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移

(1)自動車運送事業の現状 -運転手不足-

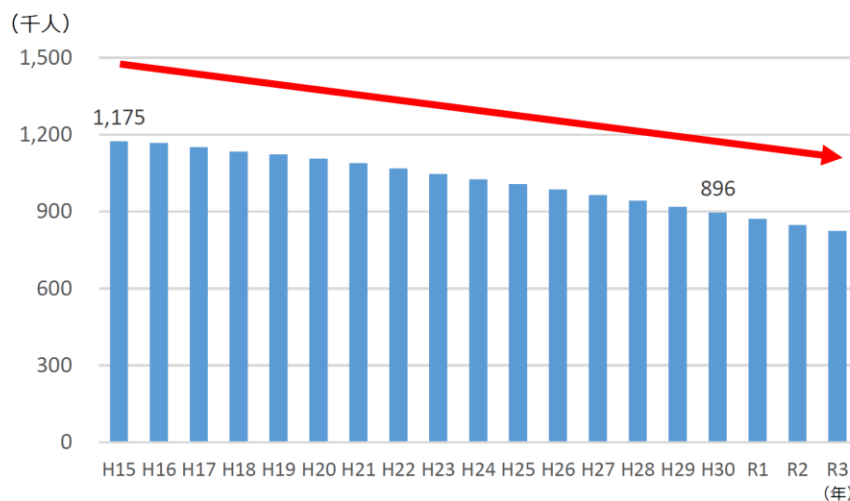
- 大型免許（二種）の保有者が減少し、運転手不足が顕著になってきている。
⇒今後の運転手不足を見込んだ交通様態の整理が必要になってきている。

運転手不足の深刻化



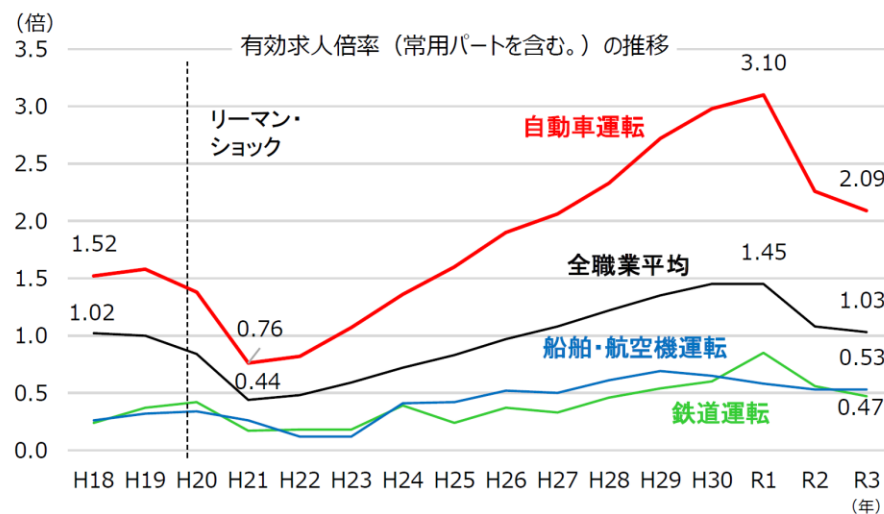
- 第二種大型自動車運転免許保有者は**15年間で約24%減少**している。
- 自動車の運転業務の**人手不足が年々深刻化**しており、**有効求人倍率は全職業平均の約2倍**。

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足



注) 「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。国土交通省自動車局作成

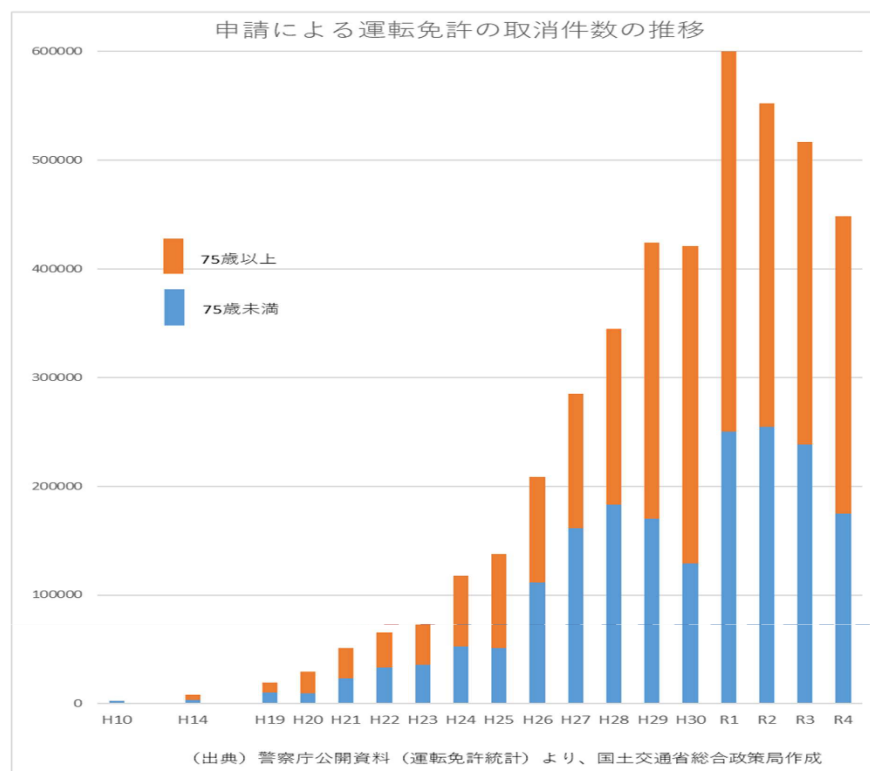
(1)自動車運送事業の現状

- 高齢者の免許返納数が大幅に増加し、将来の交通手段に関して不安を抱いている。
⇒高齢者に対する公共交通の重要性が高まっている。

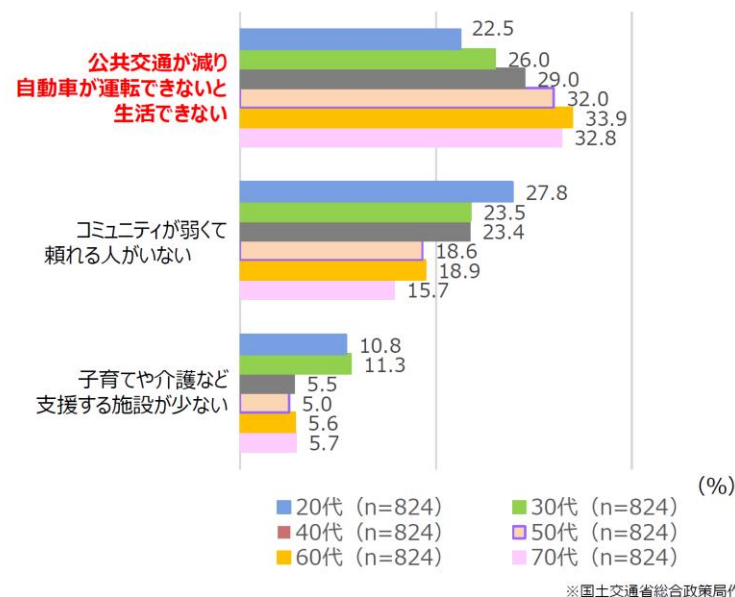
地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安



- **高齢者の免許返納の数**は、近年**大幅に増加**。
- 高齢者を中心に、**公共交通がなくなると生活できなくなる**のではないかと、という声が大きい。



公共交通の減少は、
現居住地に対する将来の不安の一要素となっている。



参考)令和6年版 国土交通白書 第II部 関連データ集より抜粋

(1)自動車運送事業の現状 -2024年問題-

○施行により、1日の休息時間が「継続8時間」から「継続11時間」が基本となった。
⇒運転者の減少により、交替要員が確保できなければ、運行が継続できない状況となる。

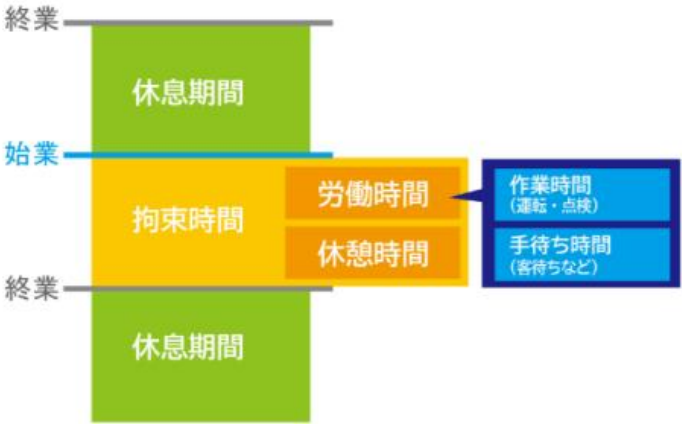
○改善基準告示
「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働大臣告示)のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられている。

○バス

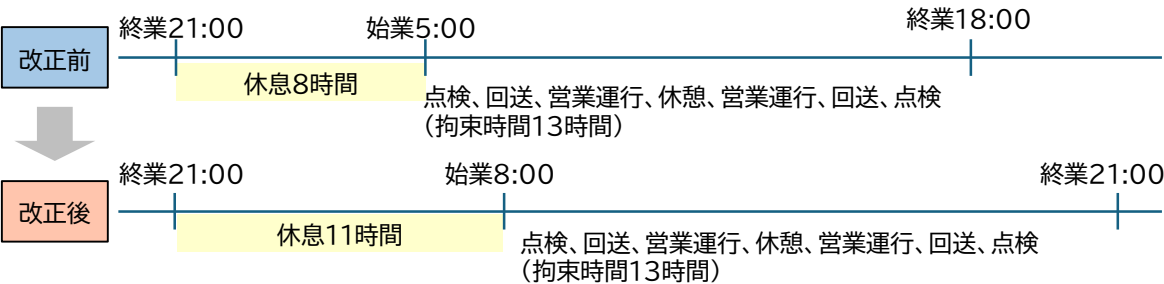
	施行前	施行後
1年の拘束時間	3,380時間	原則:3,300時間
4週平均1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則:65時間 (月換算:281時間) 最大:71.5時間 (月換算:309時間)	【1か月の拘束時間】 原則:281時間 最大:294時間
1日の休息時間	継続8時間	継続11時間を基本とし、 9時間下限

○タクシー

	施行前	施行後
1か月の拘束時間	〈日勤〉 299時間(年換算:3,588時間) 〈隔勤〉 原則:262時間 最大:270時間(年6回まで)	〈日勤〉 288時間(年換算:3,456時間) 〈隔勤〉 現行どおり
1日の休息時間	〈日勤〉 継続8時間 〈隔勤〉 継続20時間	〈日勤〉 継続11時間を基本とし、 9時間下限 〈隔勤〉 継続24時間を基本とし、 22時間下限



拘束時間・休息時間のイメージ図



バスの場合

- ・1日の拘束時間 13時間以内 (上限15時間、14時間超は、週3回までが目安)
- ・運転時間 2日平均1日: 9時間以内、4週平均1週: 40時間以内

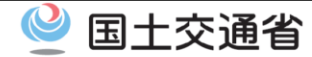
※厚生労働省ホームページより作成

- ・拘束時間: 使用者に拘束されている時間のこと。 (「労働時間」+「休憩時間」) (会社へ入社(始業)し、仕事を終えて会社から退社(終業)するまでの時間)
- ・休息期間: 使用者の拘束を受けない期間のこと。 (業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間)

(2)バスの状況①

○乗合バスの利用者数は減少傾向であり、経営赤字、路線廃止などが問題となっている。

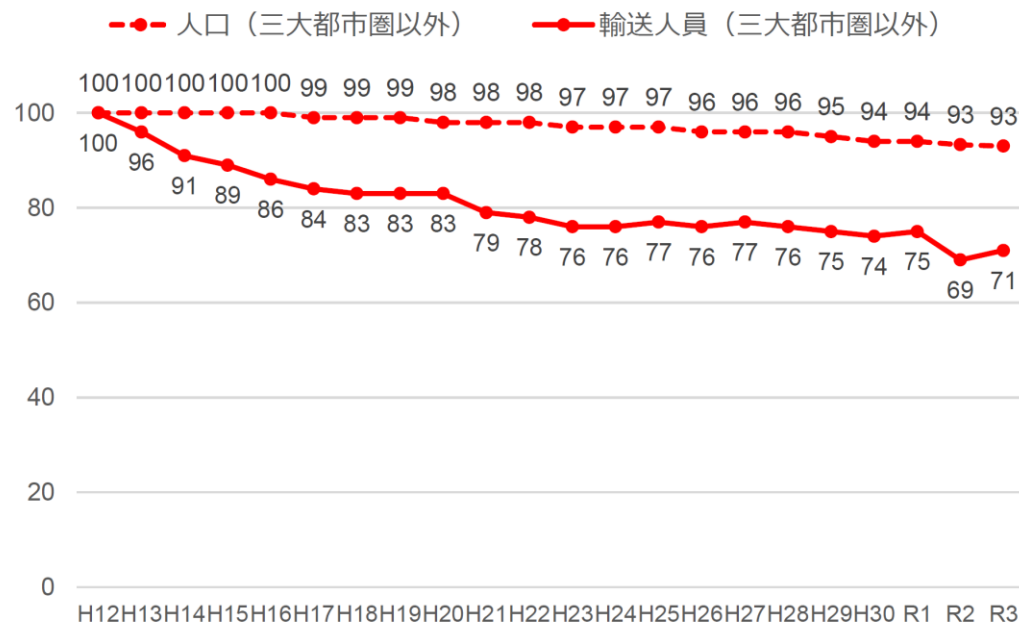
コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況①（バス）



- 地方部では、人口の減少等を背景に、乗合バスの利用者は依然として**減少傾向**。
- 一般路線バス事業者の**94.0%**が赤字事業者となっているなど、**大変厳しい経営状況**にあり、地方部においては、路線廃止が進み、経営破綻した事例も発生。

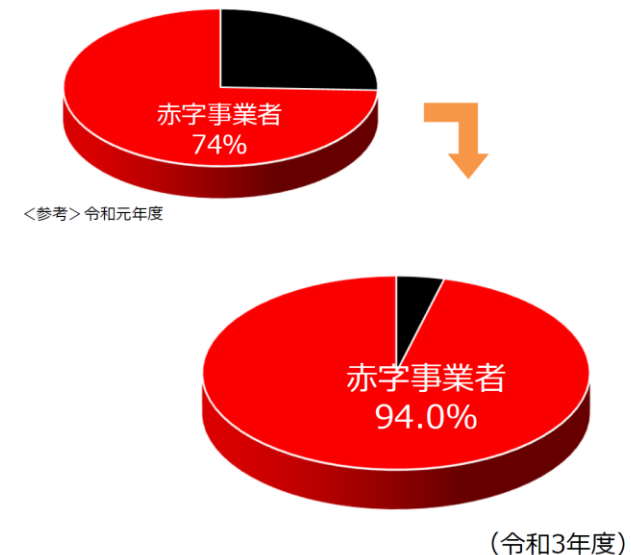
バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
（出典）「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

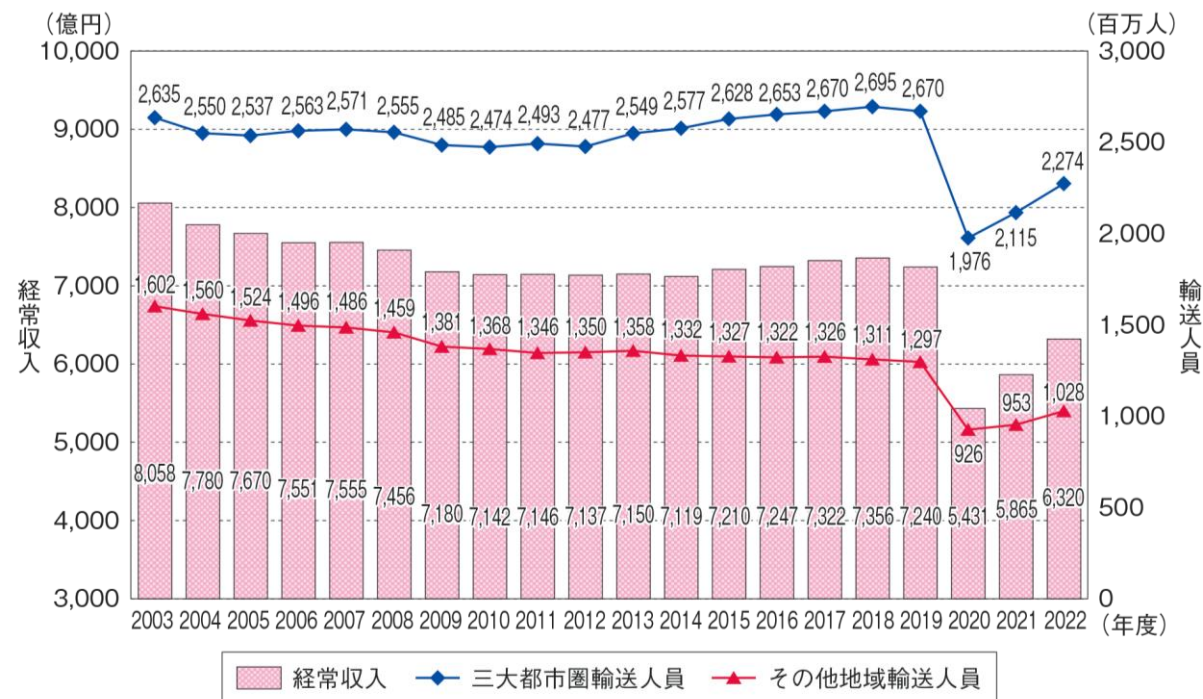
一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



※（出典）令和4年度「交通政策白書」

(2)バスの状況②

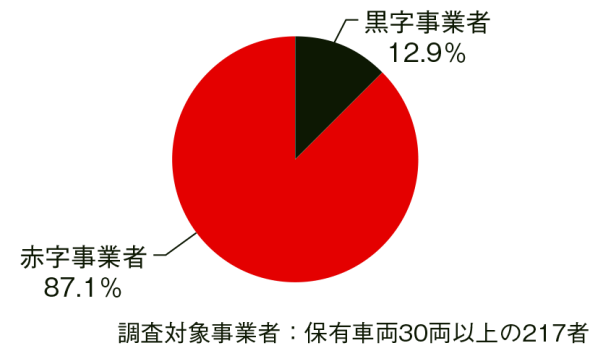
○一般路線バスの輸送人員は、コロナ禍で減少し増加傾向にあるものの、少子高齢化、コロナ禍による新しい生活様式の浸透により、輸送人員は未だ回復していない。



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
 資料：国土交通省物流・自動車局作成

図. 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)	
	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466

資料：国土交通省物流・自動車局作成

図. 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の状況

参考) 令和5年度交通の動向 令和6年度交通施策

(3) タクシーの状況

- 自動車関連事業者数では、タクシー事業者数は減少傾向にある。
- 日車営収は増加傾向にあるが、車両数は減少傾向にあり、従業者数も減少傾向にある。

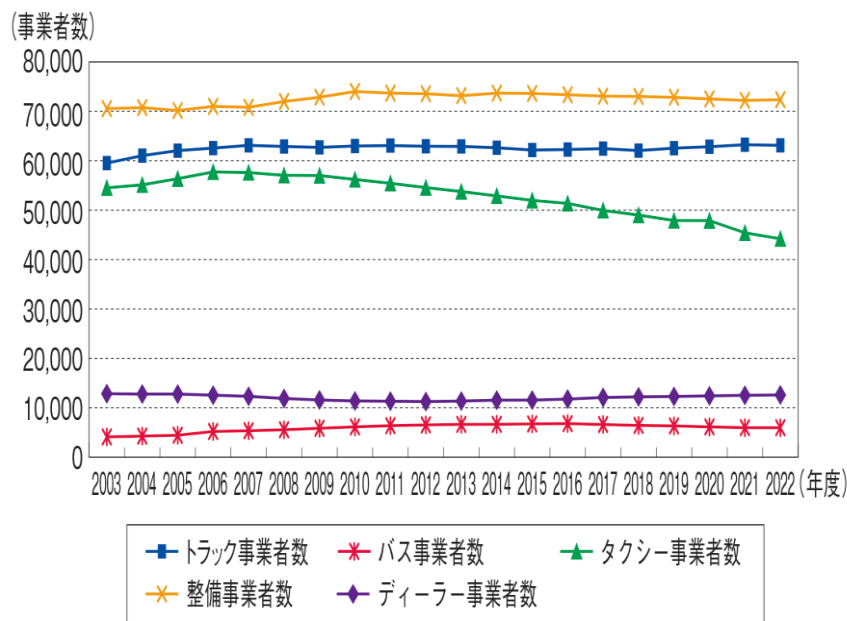


図. 自動車関連事業者数の推移

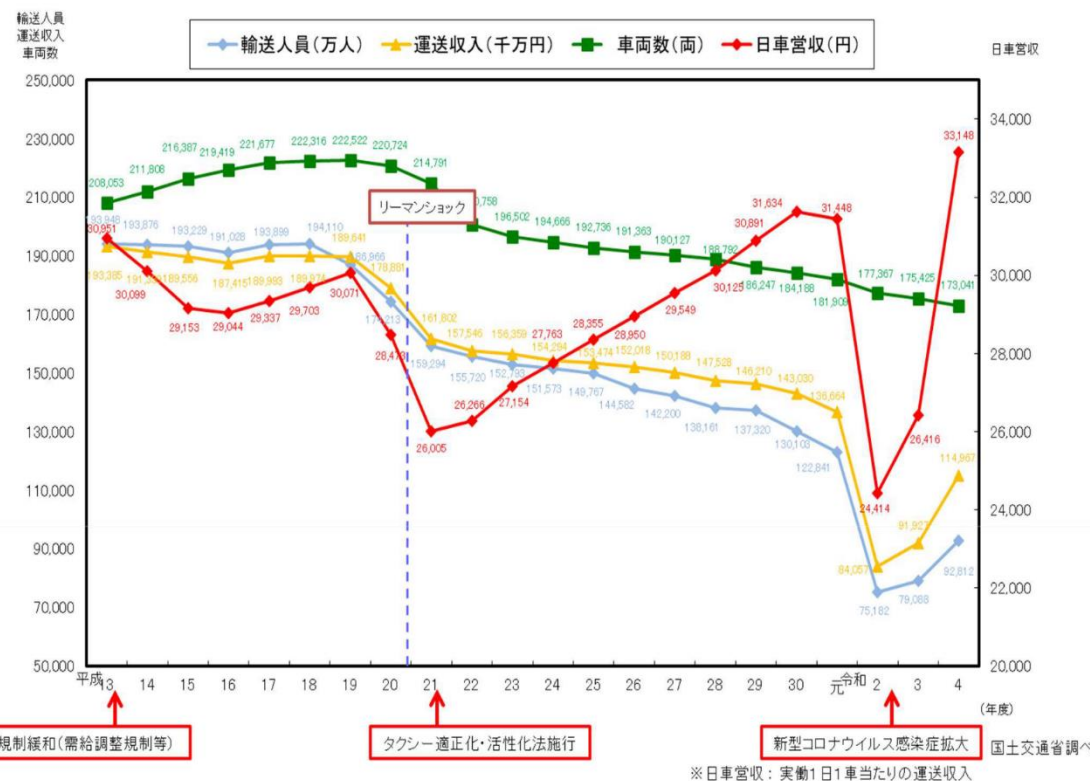


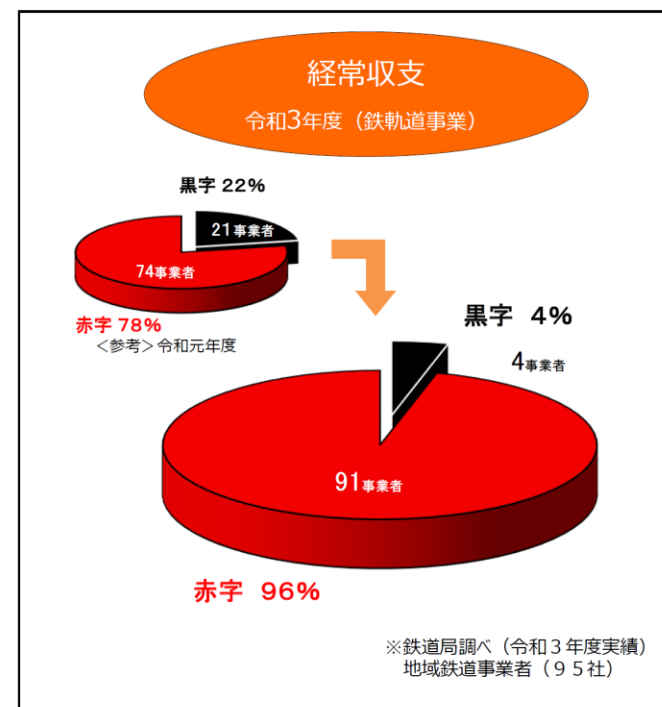
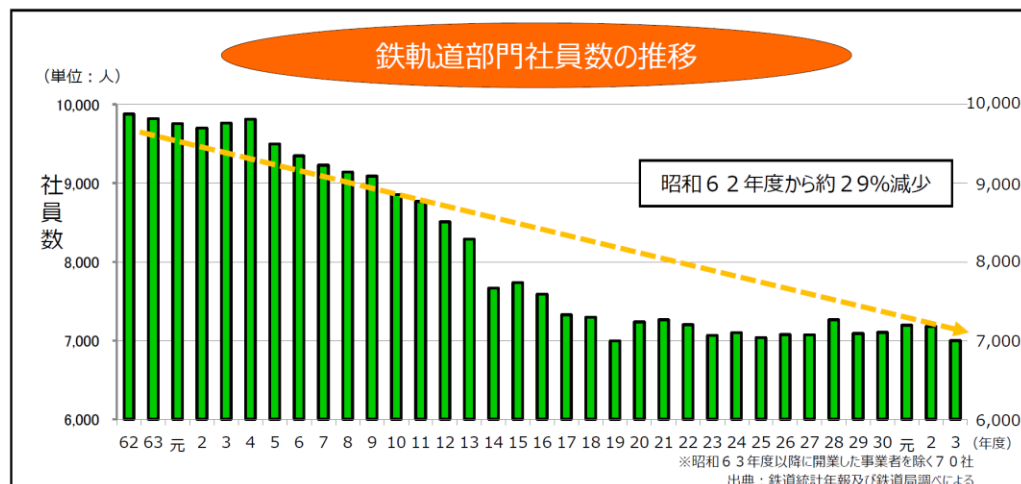
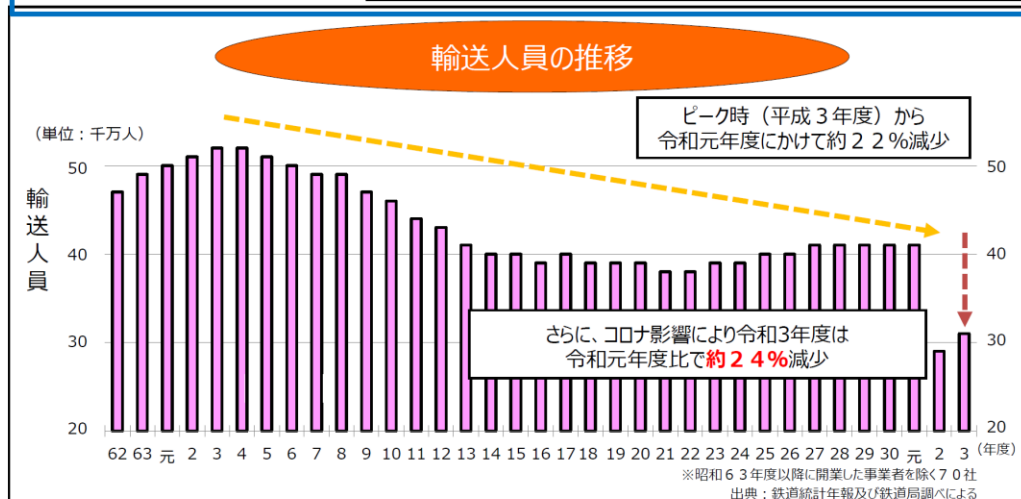
図. タクシー事業の現状(法人事業者データ)

(4)鉄道の状況

○鉄道利用者数は減少傾向であり、経営赤字が問題となっている。

コロナ以前から続く地域公共交通の厳しい状況②（地域鉄道）

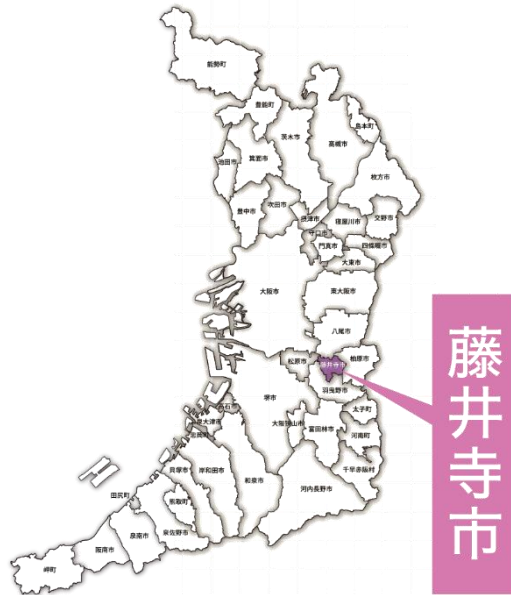
- 地域鉄道の輸送人員は、下げ止まっているものの、ピーク時（H3年度）に比べ約22%の減少。
- 地域鉄道事業者の約96%が赤字事業者となっているなど、**厳しい経営状況**にある。



2. 藤井寺市を取り巻く現状

(1)市の概況 -地勢-

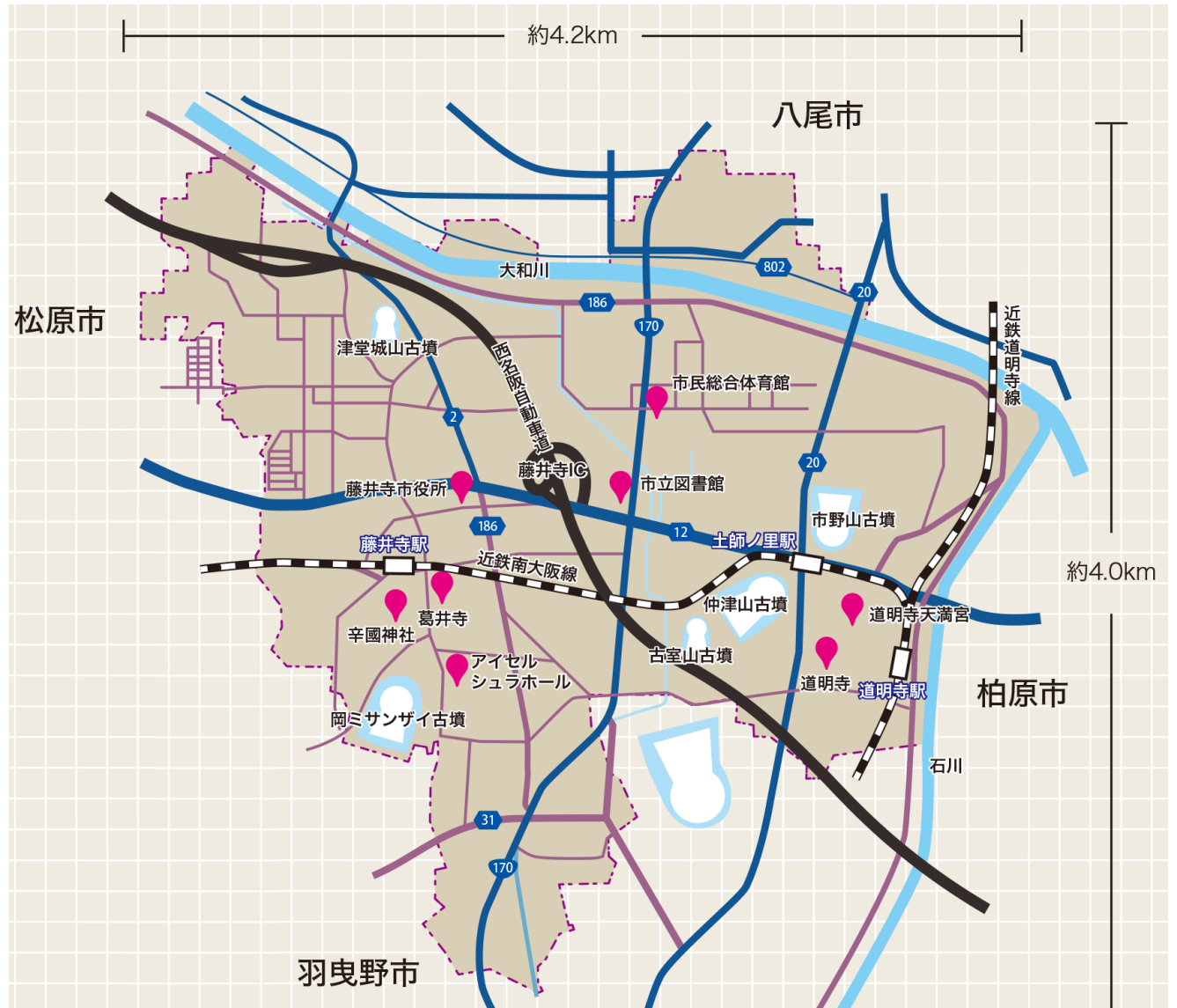
○本市は、面積が8.89km²であり、市の広ぼうも東西4.2km、南北4.0kmと、大阪府下の市町村で3番目に小さいまちである。



藤井寺市

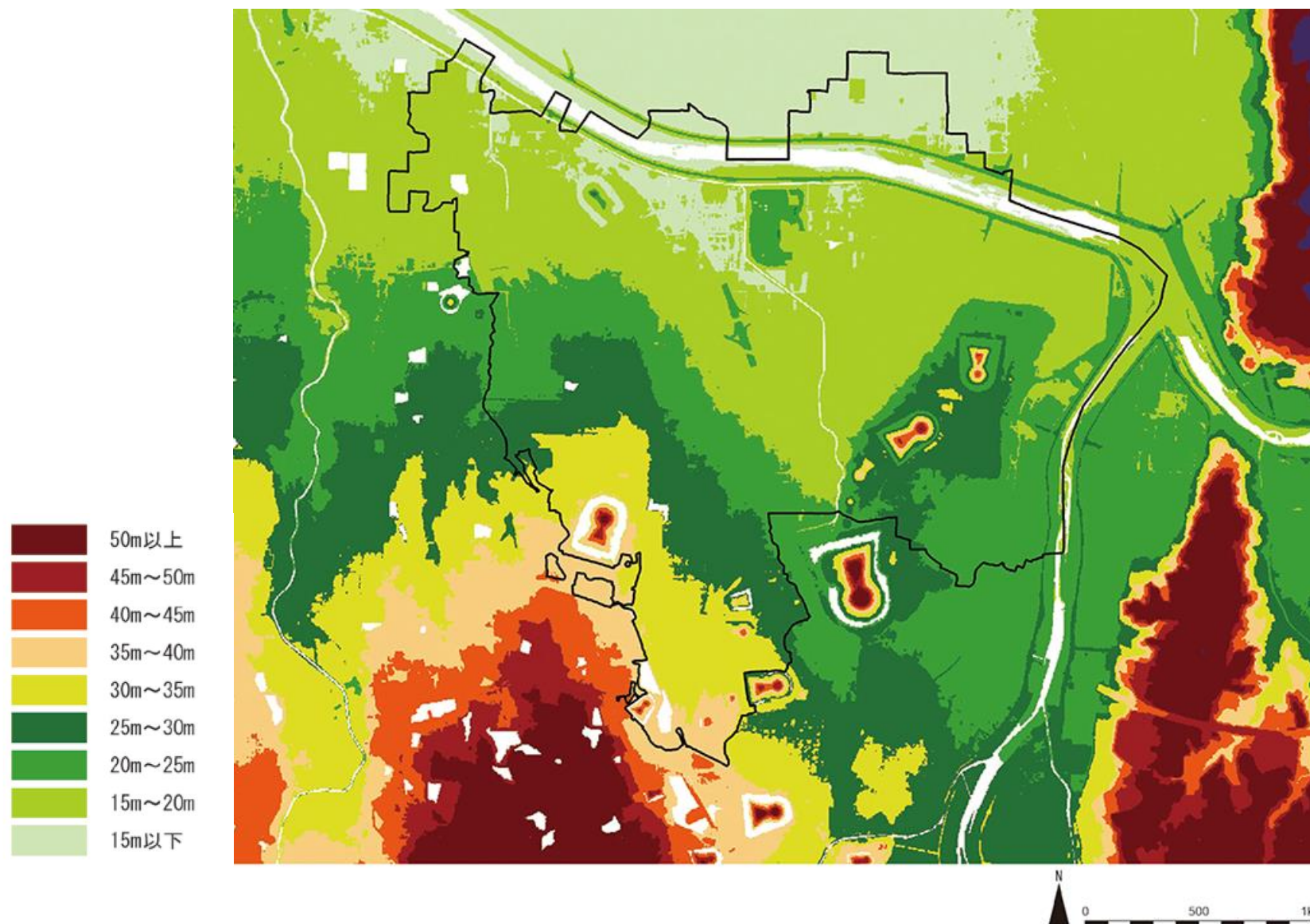
大阪府で3番目に面積の小さなまち

忠岡町	3.97km ²
田尻町	5.62km ²
藤井寺市	8.89km ²
高石市	11.30km ²
大阪狭山市	11.92km ²



(1)市の概況 -地勢-

○本市の地形は、市南部の丘陵部が標高25m前後、市域中央部の低地が標高15m前後で、起伏はほとんどのない平坦な地形となっている。



出典: 藤井寺市都市計画マスタープラン

(1)市の概況 -人口-

- 藤井寺市の総人口は、平成7（1995）年の6.7万人をピークに減少傾向となり、令和2（2020）年は6.4万人で、今後も人口減少が進むと予測されている。
- 年齢構成は、令和2（2020）年では65歳以上は28.8%だが、令和12（2030）年には31.3%、令和32（2050）年には40.0%と更に少子高齢化が進展
- 市内の一部では高齢化率が40%を超えている地域もあり、近鉄南大阪線以南や市東部で高齢者が多くなっている。

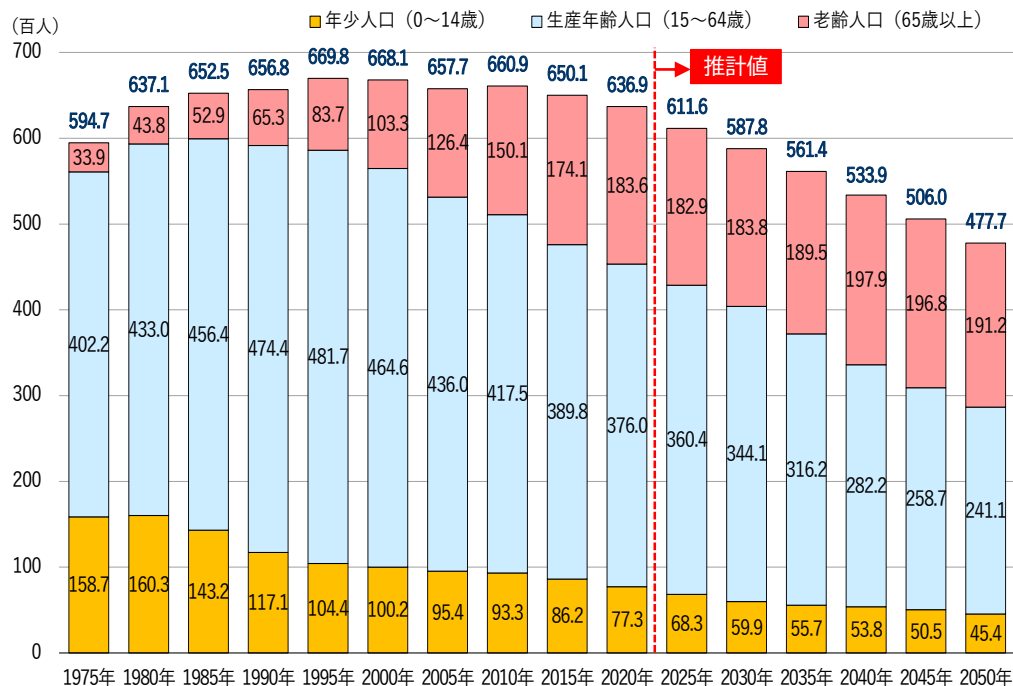


図. 藤井寺市の人口推移と将来推計人口(年齢3区分別)

出典：国立社会保障・人口問題研究所（令和5年(2023年)推計データより）

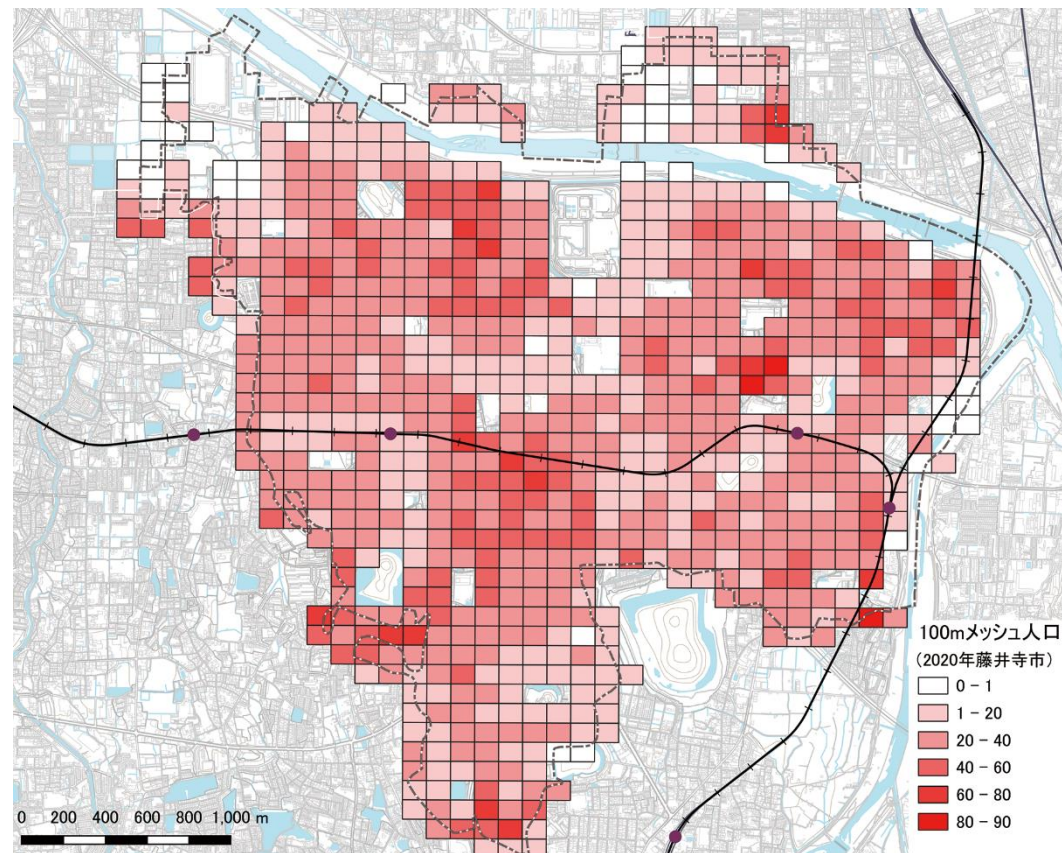


図. 65歳以上の人口分布状況(令和2(2020)年)

出典：東京大学空間情報科学研究センターの西澤明氏が作成、加工した令和2年簡易100mメッシュ人口データを利用し作成

(1)市の概況 -施設分布-

○駅中心に商業施設が分布し、公共施設は近鉄南大阪線以北に多く分布している。

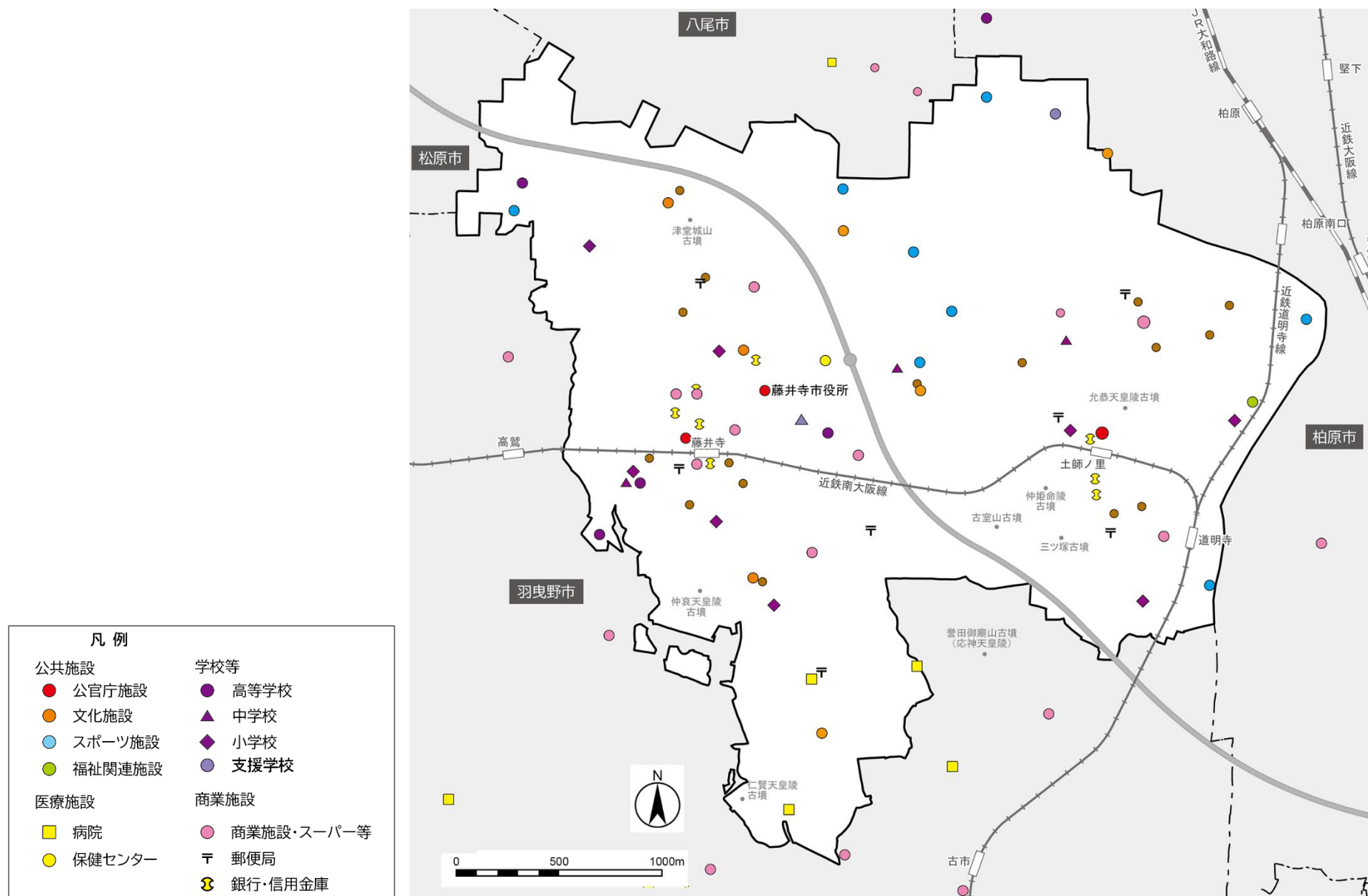


図. 施設分布の状況

(1)市の概況 -道路ネットワーク-

○市内には北西から南東に西名阪自動車道があり、南北に国道170号、東西に主要地方道堺大和高田線の幹線道路が通っている。

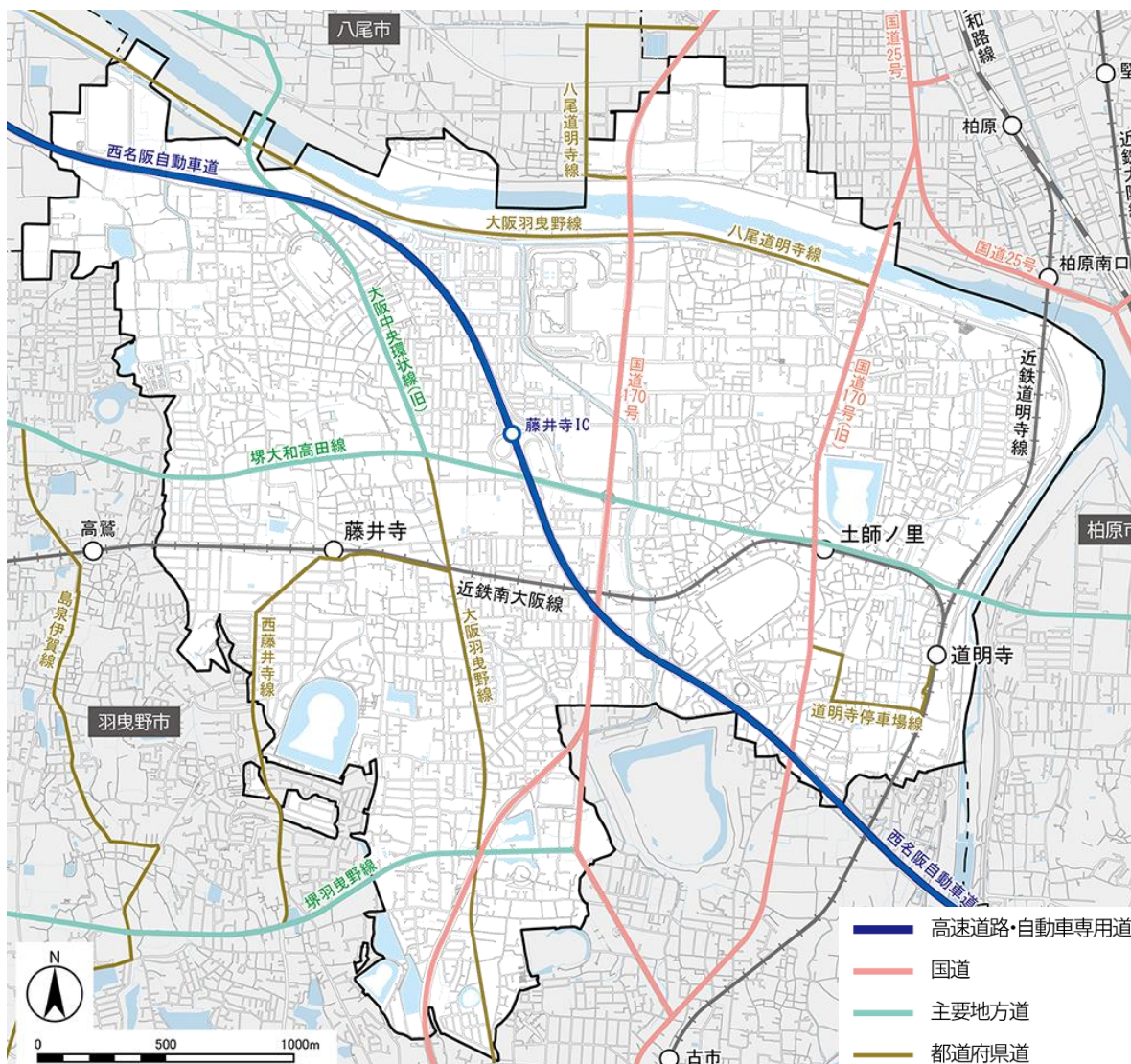


図. 市内の主な道路網

(1)市の概況 -道路ネットワーク-

○市内の道路幅員は、幅員が狭いものが多い。

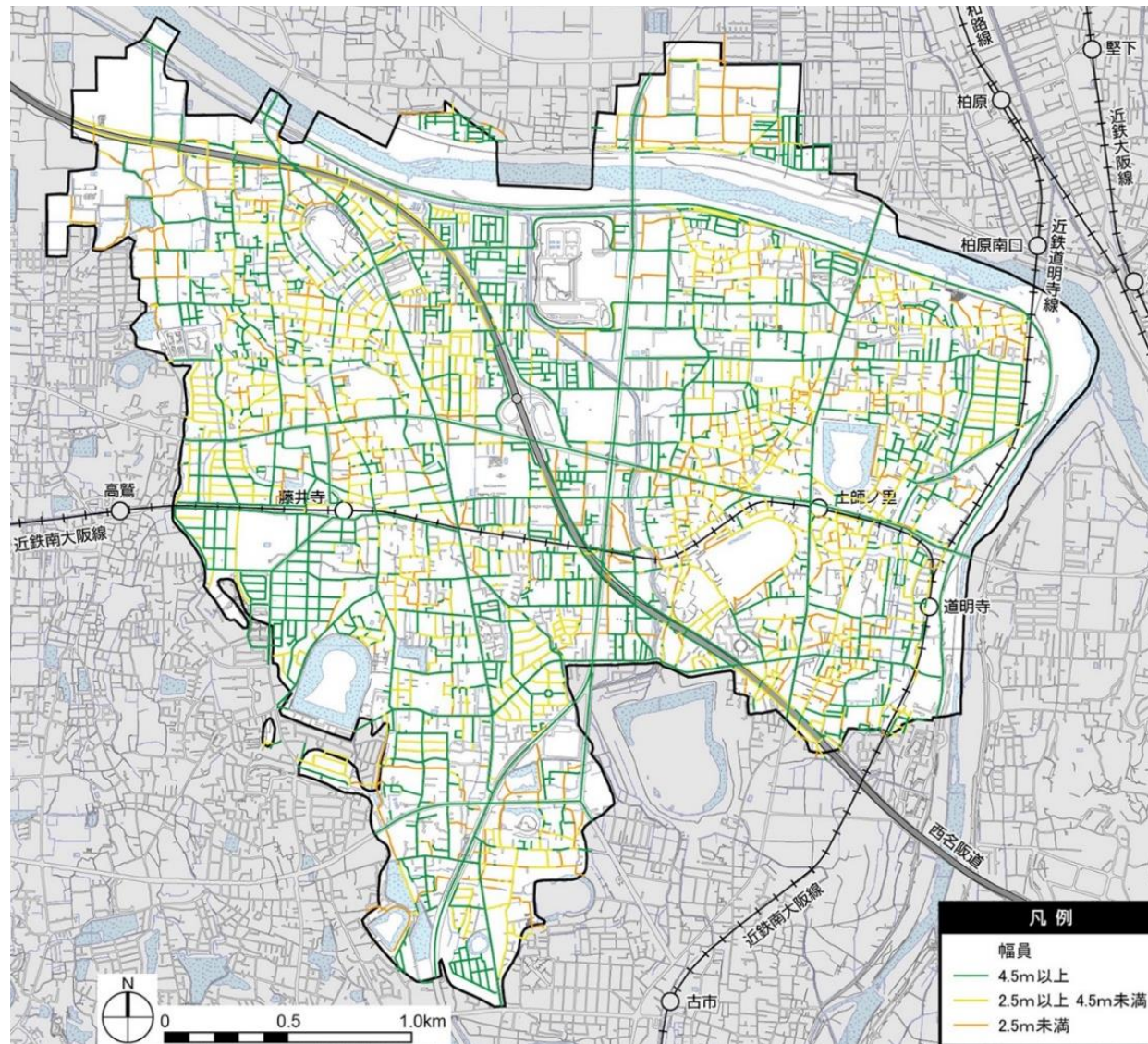


図. 市内の道路幅員

資料: 藤井寺市

(2)本市の公共交通の現状 -鉄道-

○市中央部を東西に近鉄南大阪線、市東部に近鉄道明寺線が南北に走り、藤井寺駅、土師ノ里駅、道明寺駅の3駅ある。

○2000年以降乗車人員は減少傾向にあり、新型コロナウイルス拡大により乗車人員は大きく減少し、令和4年は前年度より増加しているものの、コロナ禍前の水準には至っていない。

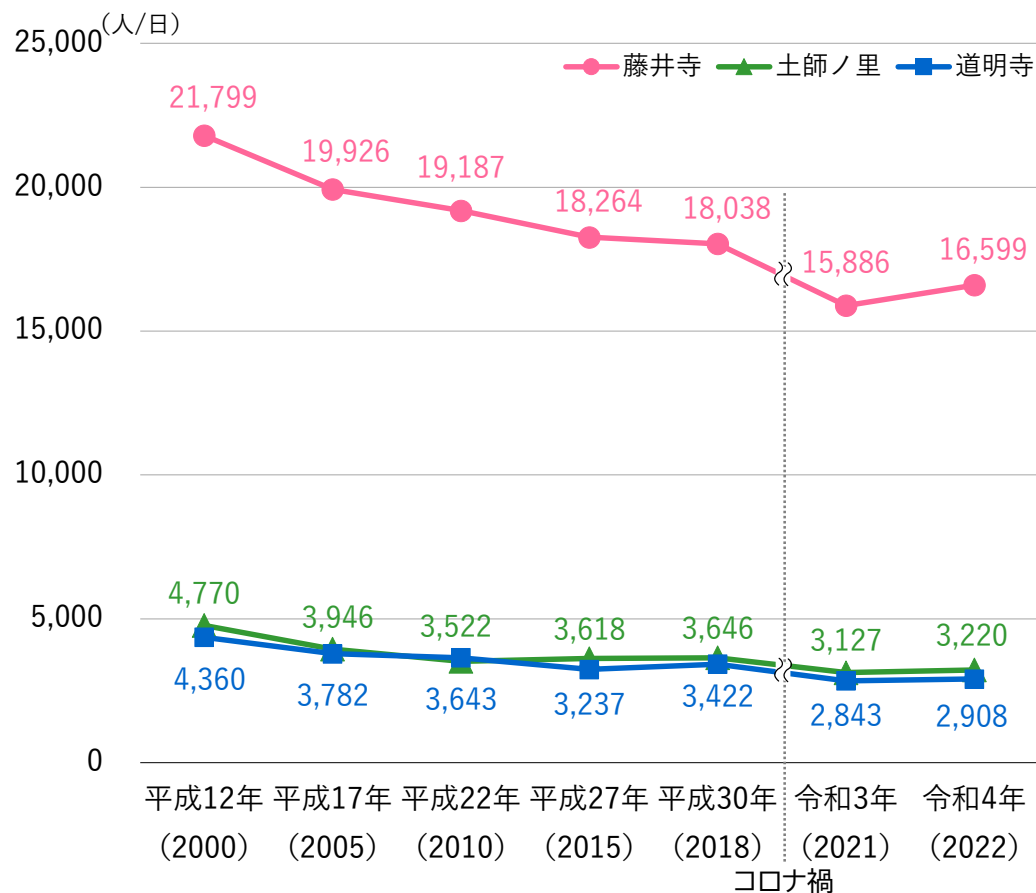


図. 市内の鉄道駅別の乗車人員の推移

資料:大阪府統計年鑑

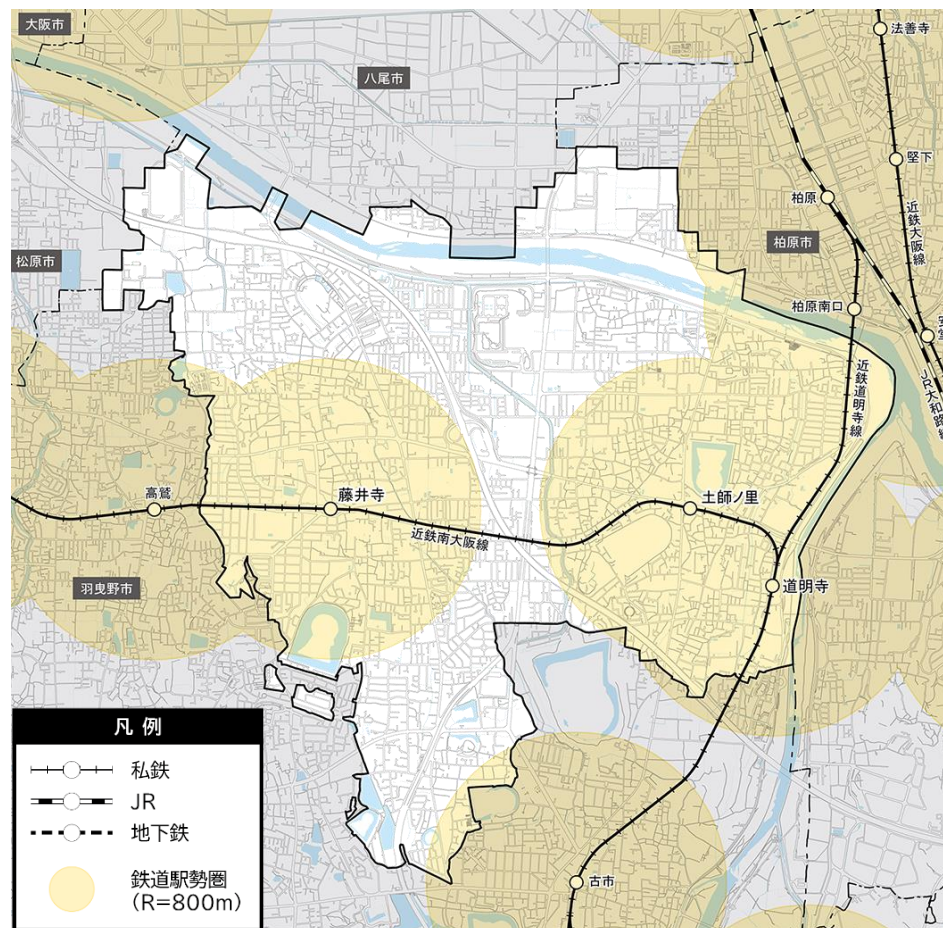


図. 市内の鉄道駅及び駅勢圏(半径800m)

(2)本市の公共交通の現状 -路線バス-

- 近鉄藤井寺駅を起終点に八尾市や羽曳野市を結ぶ南北方向のバスネットワークを形成している。
- 近鉄藤井寺駅から地下鉄八尾南駅・JR八尾駅・近鉄八尾駅を結ぶ八尾線、四天王寺大学・大阪府立大学羽曳野キャンパス・羽曳が丘を結ぶ羽曳野線の2路線で運行されている。
- 市西部の南北地域が主な圏域になっている。
- コロナ禍で利用者数は大きく減少したが、2020年度以後増加傾向にある。

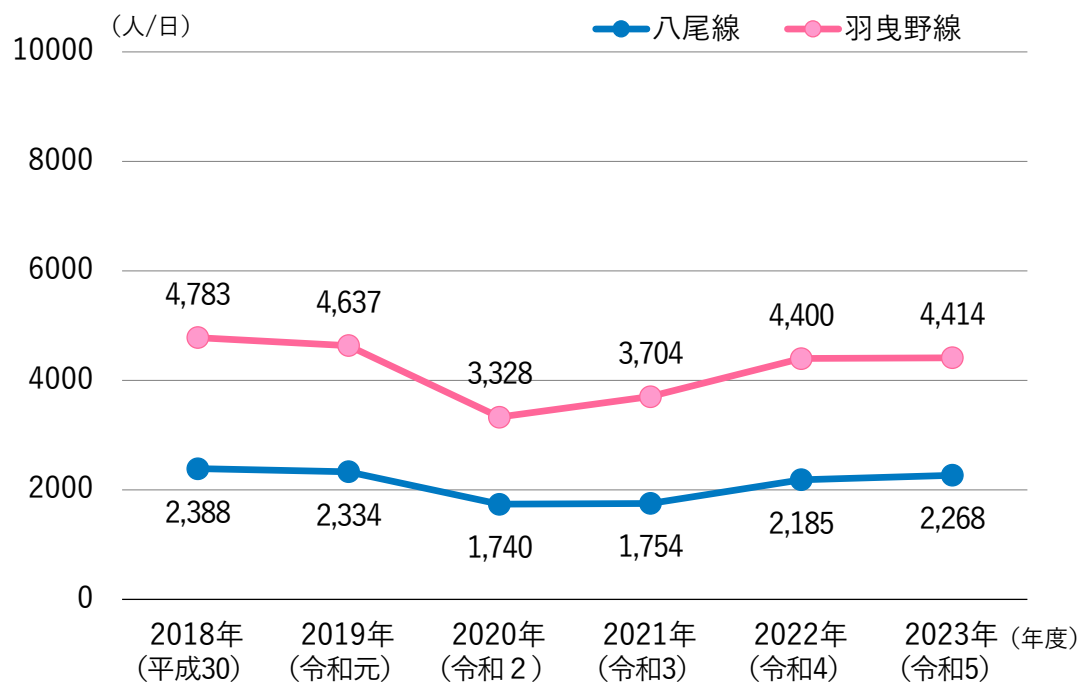


図. 市内を運行する各路線の1日あたりの利用者数の推移

※2022年9月～2023年2月の6カ月間に「おでかけ応援事業」実施
 ※利用者数に定期利用は除く
 ※年間の利用者数を1年=365日として1日あたりを算出した

資料: 近鉄バス株式会社提供資料をもとに作成

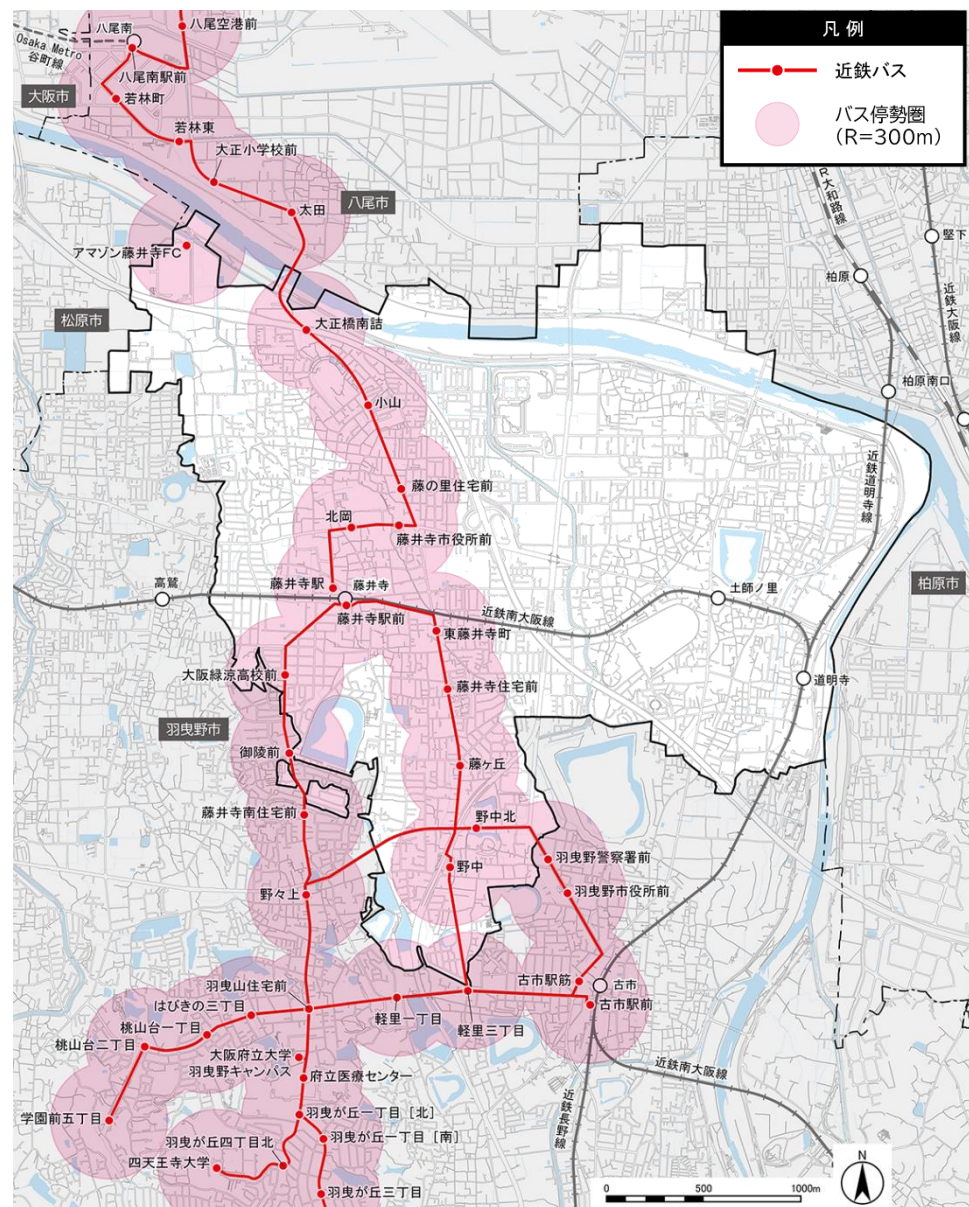


図. 市内の路線バス網とバス停勢圏

(2)本市の公共交通の現状 -公共施設循環バス-

- 平成6（1994）年に運行を開始した。
- 市内の公共施設中心にバス停は32箇所、北回りコースと南回りコースで計4本/日無料で循環している。
- 公共施設循環バスの利用者の推移は、2017年度をピークに減少傾向である。
- 2020年度はコロナ禍で、国による緊急事態宣言の発出、公共施設の休館等もあり、利用者が前年度の約6割減と大きく減少した。
- 2020年度以後、乗降者数は増加しているが、コロナ禍前の7割程度となっている。

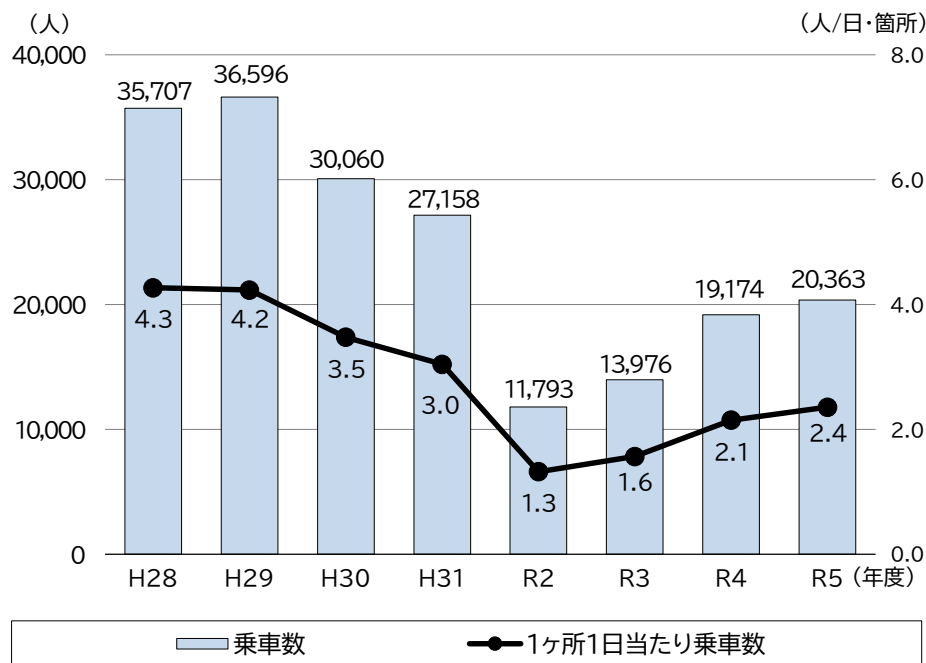


図. 循環バスの乗車人数の推移

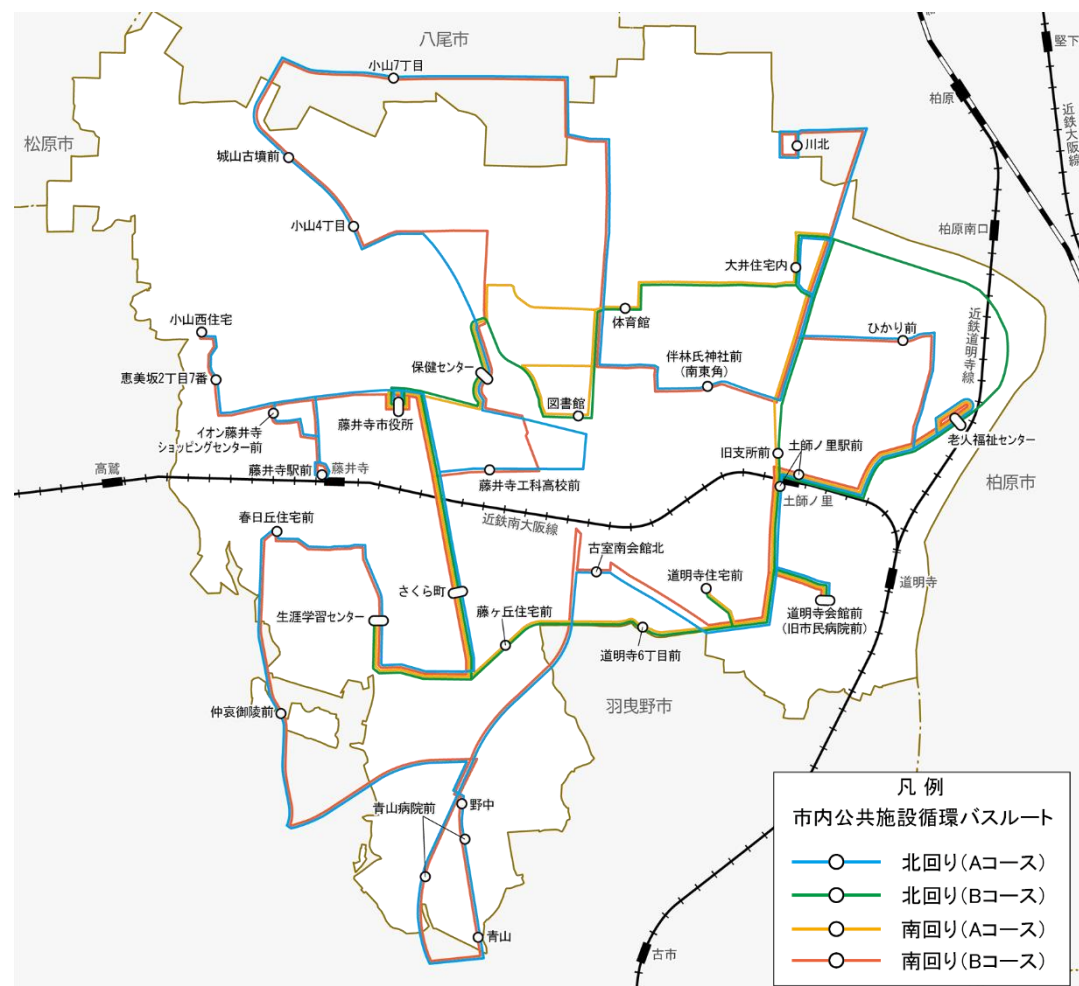


図. 公共施設循環バスの運行コース

(2)本市の公共交通の現状

- 鉄道は、市中央部を東西に近鉄南大阪線、市東部に近鉄道明寺線が南北に走り、近鉄藤井寺駅を起終点に八尾市や羽曳野市を結ぶ南北方向のバスネットワークを形成している。
- 鉄道と路線バスの空白地を公共施設循環バスが走っている。

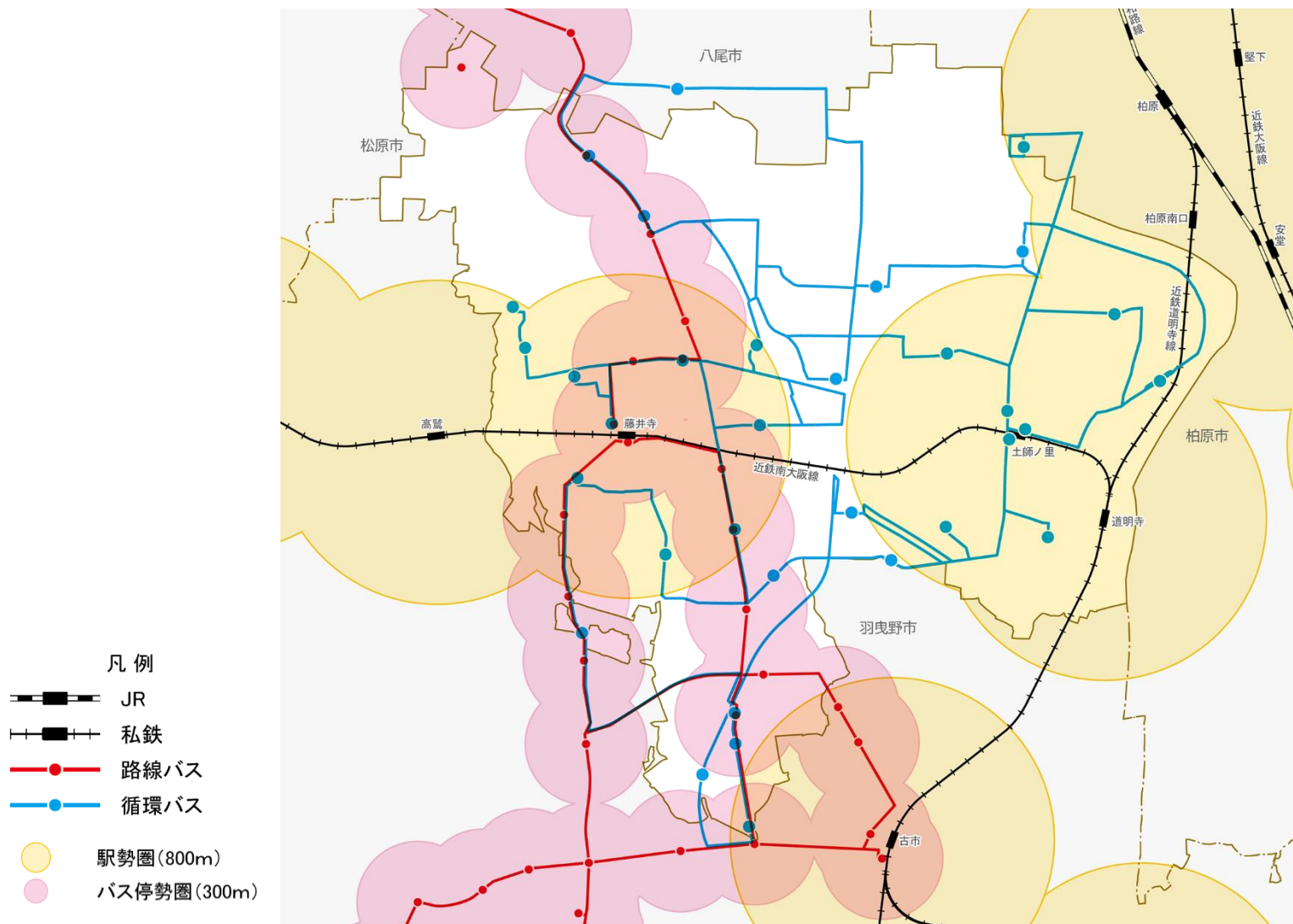


図. 鉄道・路線バスの勢圏と公共施設循環バスのルート

(3)市内の人の移動状況 -人の動き③-

○本市の移動手段では、平日は自転車が28.1%と最も高く、次いで自動車が25.8%、徒歩が22.9%と高くなっている。

○休日は自動車が48.6%と半数を占め、次いで自転車が19.6%となっている。

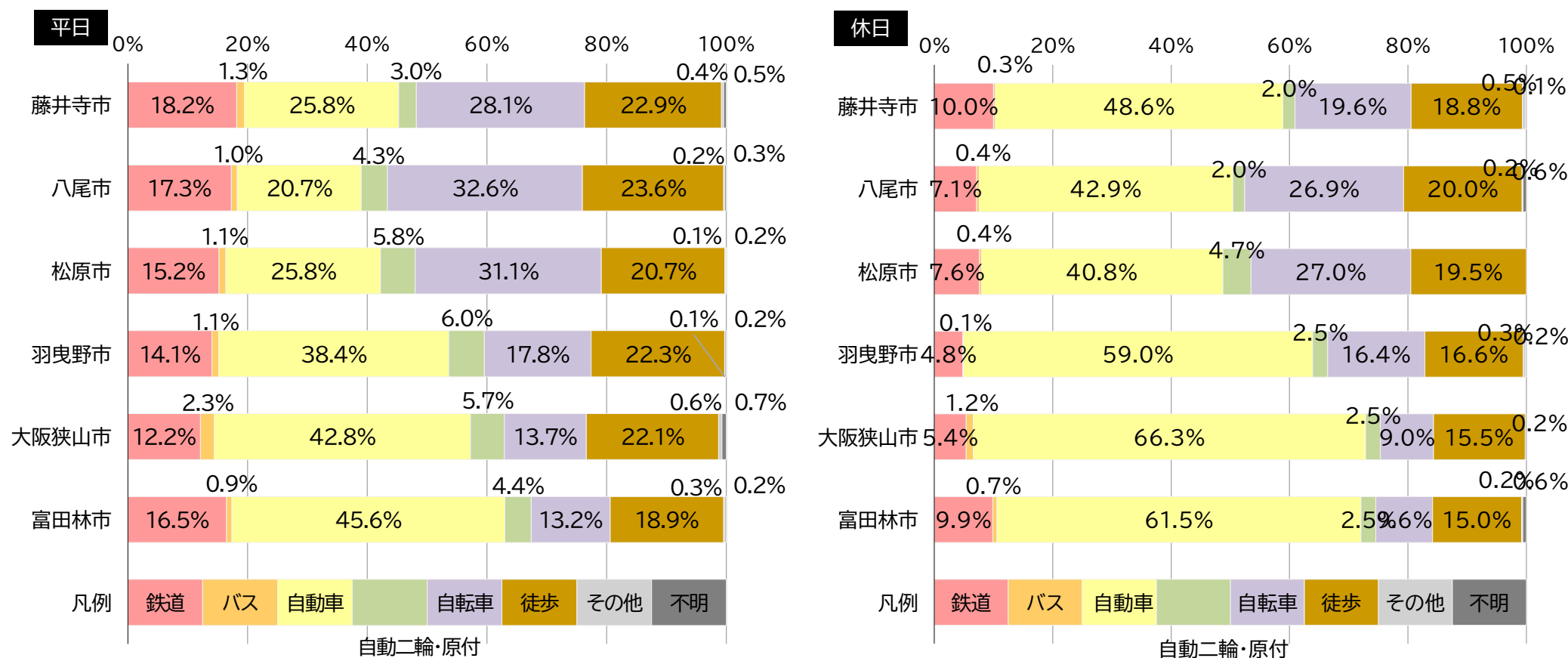


図. 本市の代表交通手段(発生集中)

(3)市内の人の移動状況 -人の動き④-

○本市内の駅までのあるいは駅からの交通手段は、半数以上が徒歩となっている。

○路線バスの発着のある藤井寺駅で、バスが約1割あるのみで、土師ノ里駅及び道明寺駅では、徒歩以外に自転車のみとなっている。

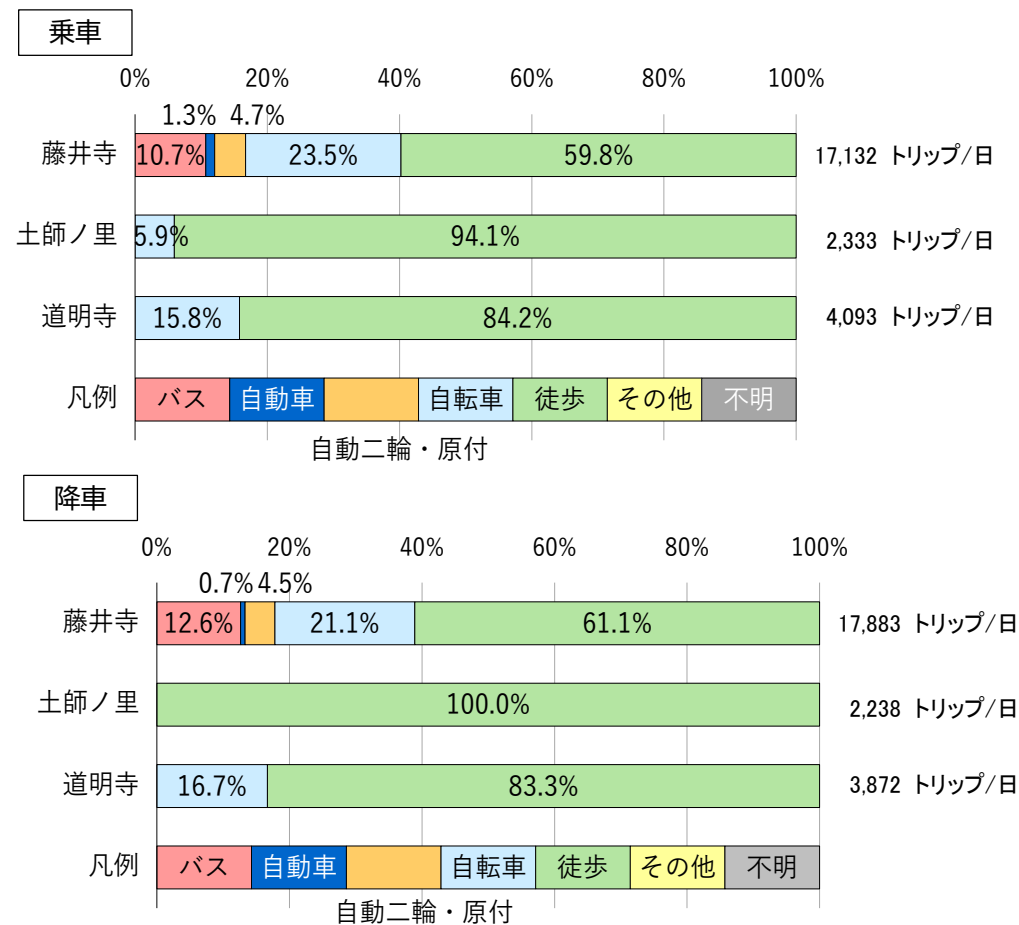


図. 市内の駅別端末交通手段別分担率

出典：令和3年近畿圏パーソントリップ調査

(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

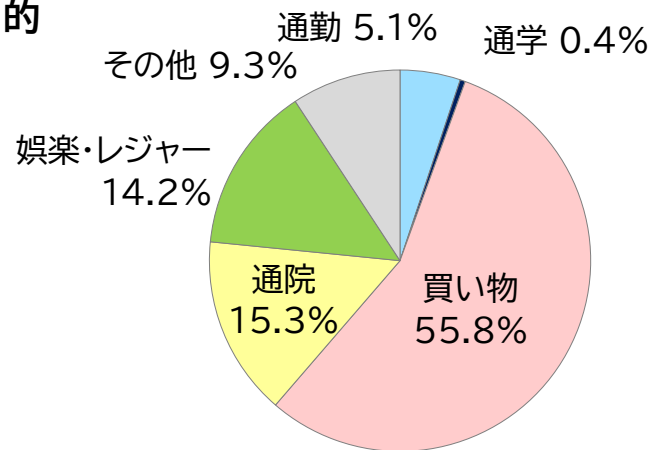
■R3年度市民アンケートの概要

項目	内容
調査目的	将来を見据えた公共交通の利便性向上に資する総合交通輸送システム等を検討する上で、住民や公共交通利用者の生活実態・交通行動等の公共交通に対するニーズをはじめ、以下の内容を明らかにするための住民アンケート調査を実施 ①藤井寺市の公共交通の課題 ②公共交通に対する潜在需要を含む需要 ③新たなサービス改善施策検討のための課題抽出
調査方法	住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収 (6ヶ月以上在住者対象、地区別・年代別・性別に藤井寺市の人口構成に応じて均等抽出)
調査対象	藤井寺市在住の16歳以上の市民 ※令和3年(2021年)7月末時点 6ヶ月以上在住者の16歳以上人口:54,513人 (参考:16歳以上人口合計:55,568人(全体:63,827人)、29,616世帯)
調査時期	郵送配布:令和3(2021)年10月8日(金) 回収締切:令和3(2021)年10月22日(金)
回収状況	藤井寺市全域で2,500部郵送 回答部数は952票(調査票回答の内訳:郵送回答数:817票、WEBアンケート回答数:135票) 回答率:38.1%
調査項目	・普段の外出状況について(普段よく行く外出先への状況、普段の移動における満足度) ・藤井寺市内の路線バスの利用状況について ・公共交通の税負担や必要性等に関する意識について ・将来における外出状況について ・属性 等

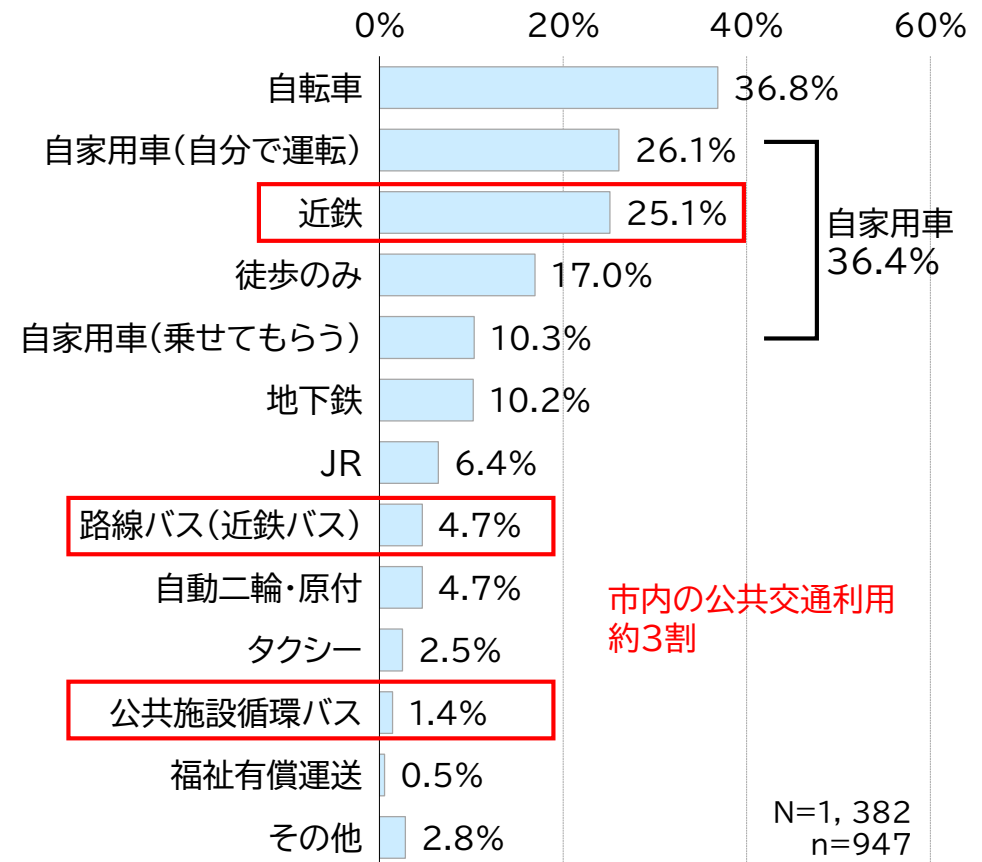
(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

- 市民の方がよく行く目的地は、藤井寺市内が約5割で、その半数以上が藤井寺駅周辺であった。
- 外出目的は買物が55.8%と最も多く、次いで通院の15.3%となっている。
- よく利用する交通手段では自転車が36.8%と最も高く、次いで自家用車（自分で運転+乗せてもらう）が36.4%と高く、公共交通の利用は合わせて3割程度であった。

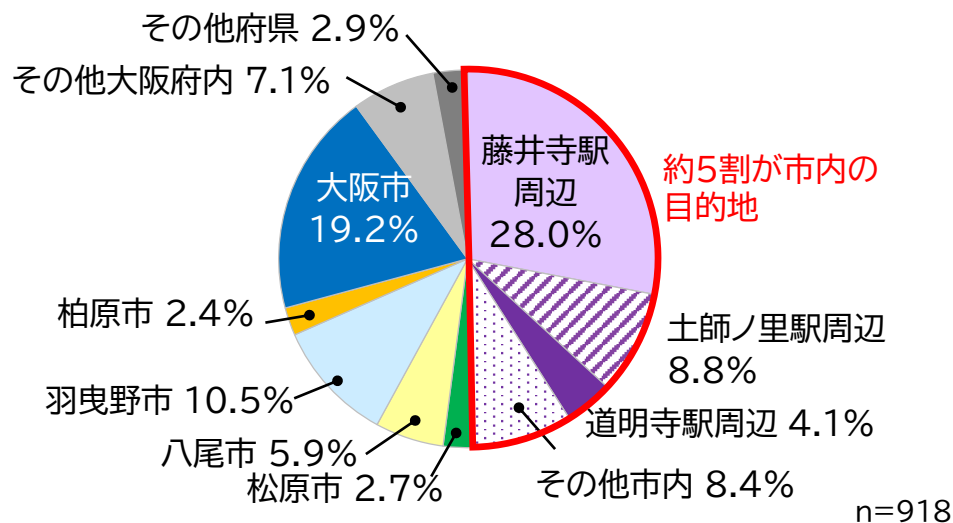
●一番多い外出目的



●よく利用する交通手段



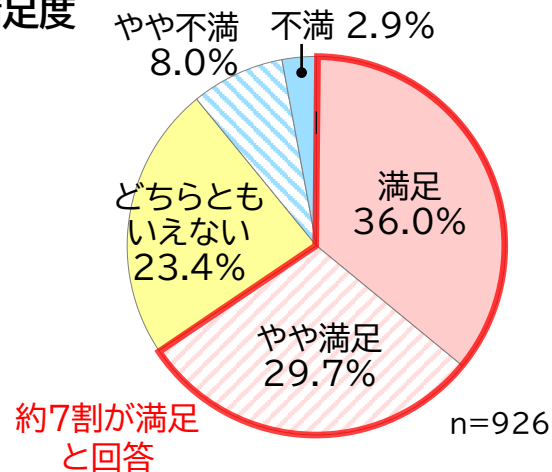
●よく行く目的地の場所



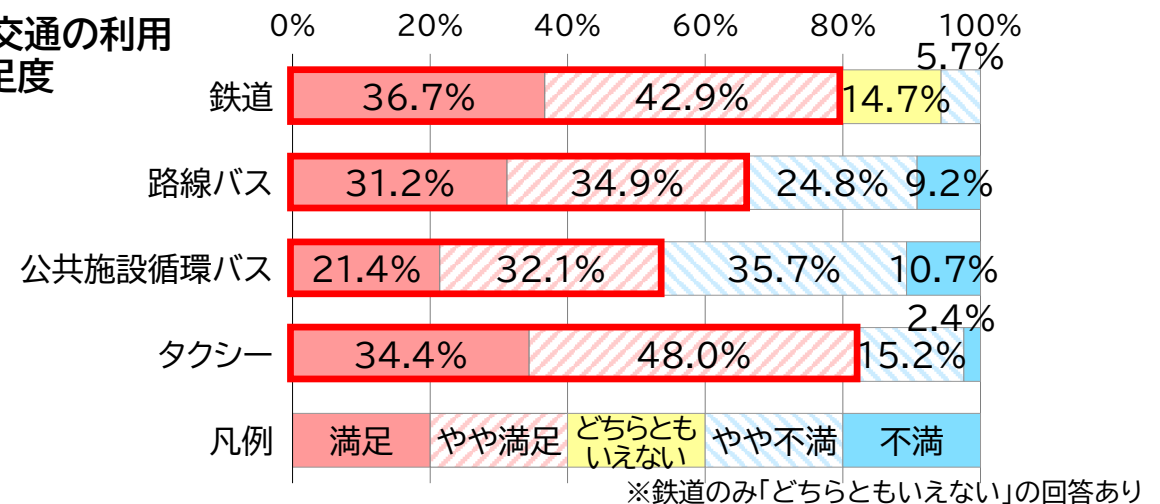
(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

- 市民の約7割が日々の生活における外出時の移動に関して「満足」との回答であった。
- 公共交通の利用に関しては、鉄道・タクシーは約8割、路線バスは約7割、公共施設循環バスは約5割が「満足」との回答であった。
- その一方で、公共交通の利用に関しては鉄道以外は8割以上の方が「ほとんど利用しない」との回答で、公共施設循環バスは1割以下となっている。

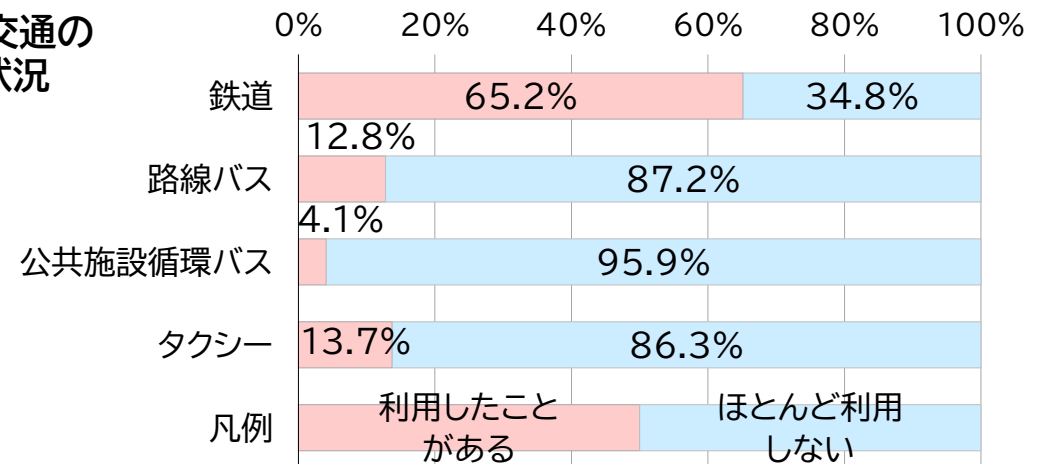
●日々の生活における外出時の移動の満足度



●公共交通の利用の満足度



●公共交通の利用状況

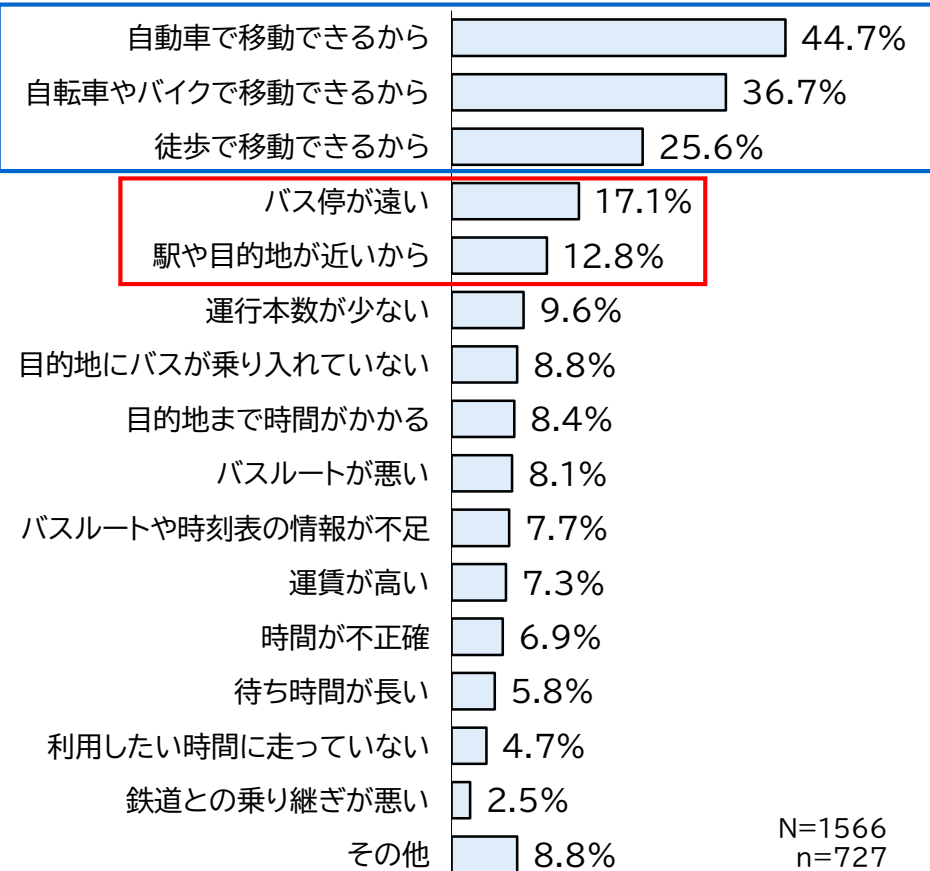


(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

- 路線バスを利用しない理由については、「他の移動手段を利用できる」が多かった。
- 移動手段の理由以外では、「バス停が遠い」が17.1%、「駅や目的地が近いから」が12.8%であった。
- 利用の「不満」の理由としては、「運行本数が少ない」が約4割、「運賃が高い」が約3割、「バス停が遠い、待ち時間が長い」が約2割であった。

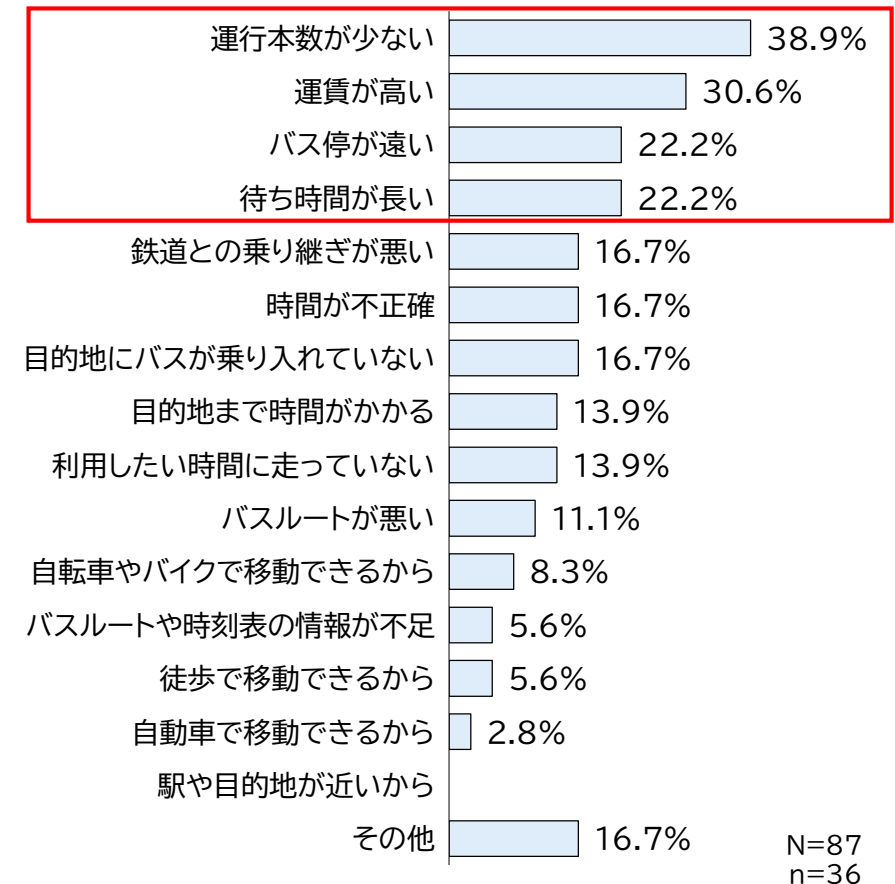
●路線バスの利用について 「不満」や「利用しない」と回答した理由

他の移動手段を利用



N=1566
n=727

●路線バスの利用について 「不満」と回答した理由



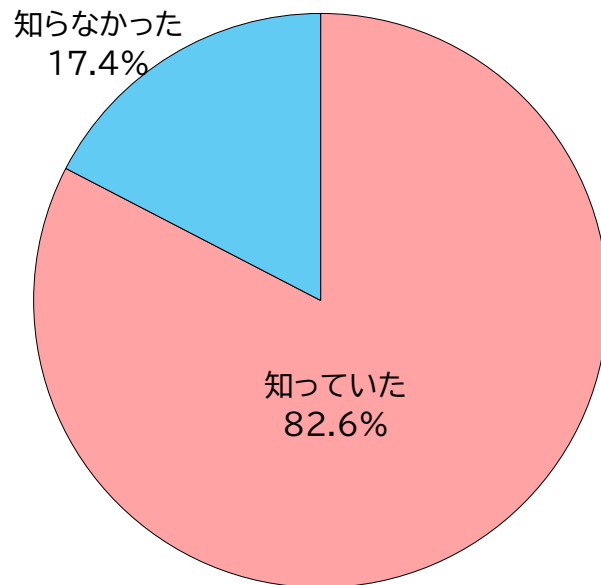
N=87
n=36

(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

○公共施設循環バスについては、約8割の方が「知っていた」と回答であった。

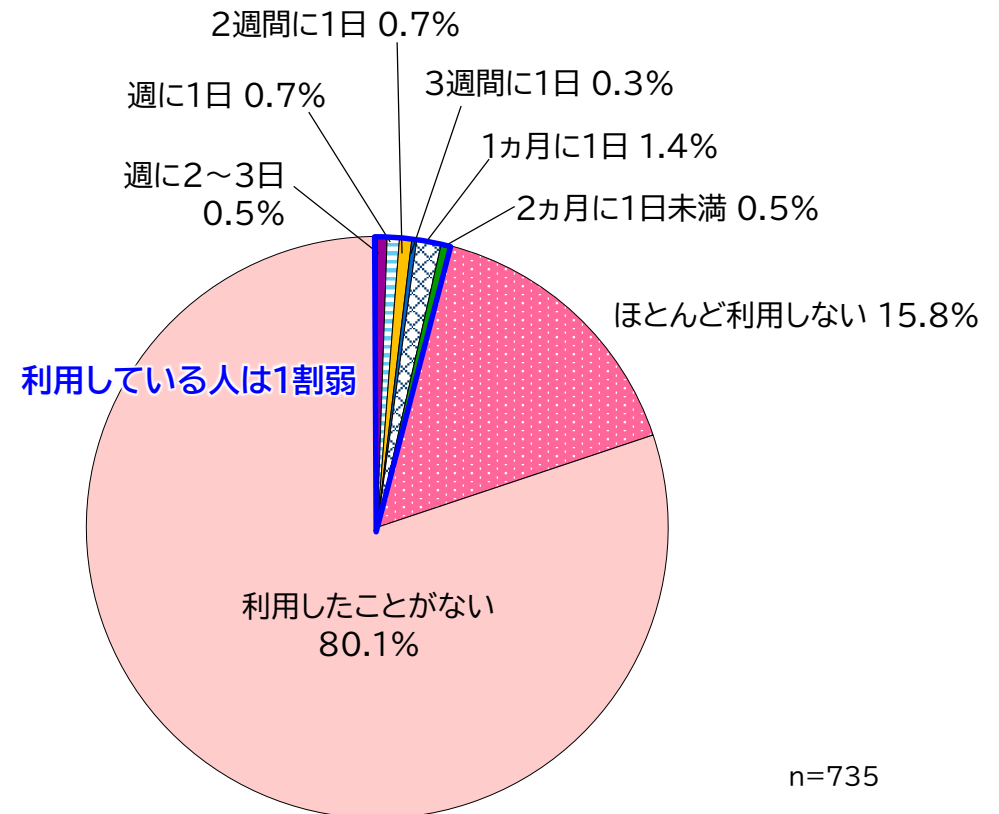
○バスの認知度は高いが、利用については約8割が「利用したことがない」との回答であった。

●公共施設循環バスの認知度について



n=897

●公共施設循環バスの利用頻度について



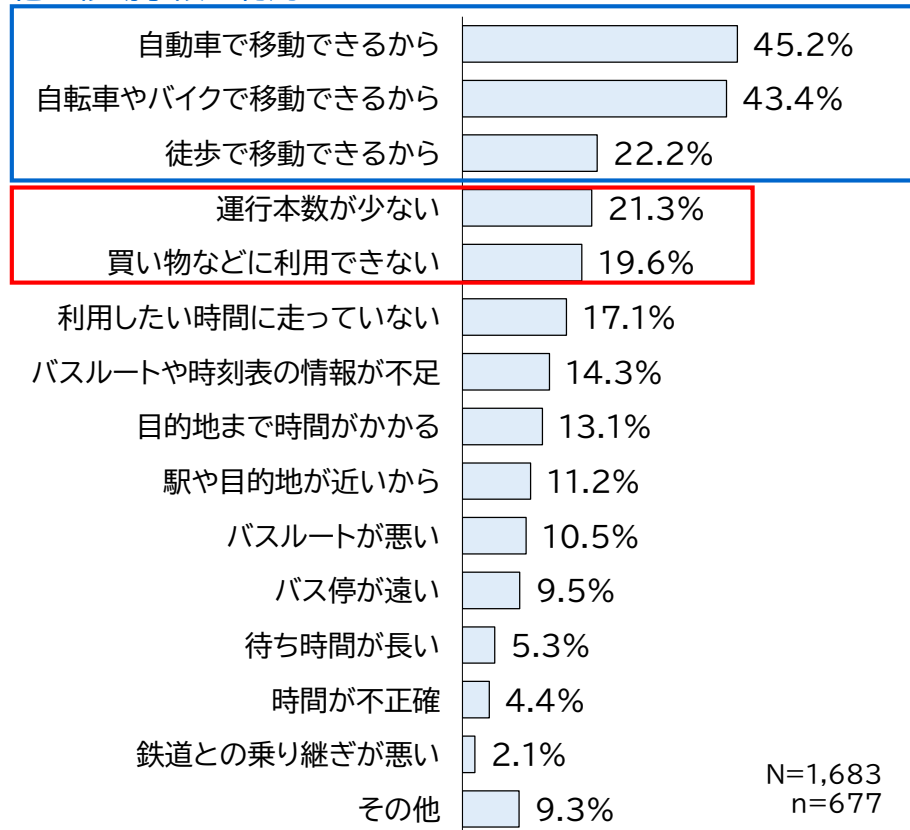
n=735

(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

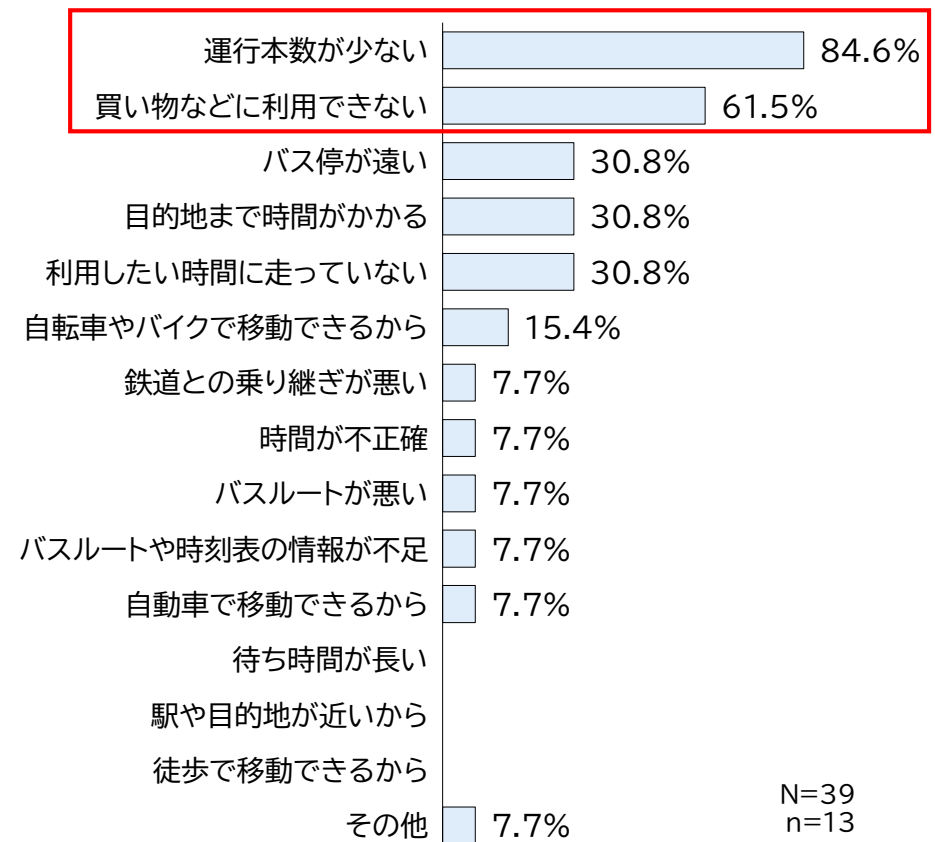
- 公共施設循環バスを利用していない理由としては、路線バス同様に「他の移動手段で移動できるから」が多かった。
- 他では「運行本数が少ない」や「買物などに利用できない」との理由が約2割であった。
- 公共施設循環バスの利用で「不満」と回答した理由としても「運行本数が少ない」や「買物などに利用できない」が5割以上となっている。

●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

他の移動手段を利用



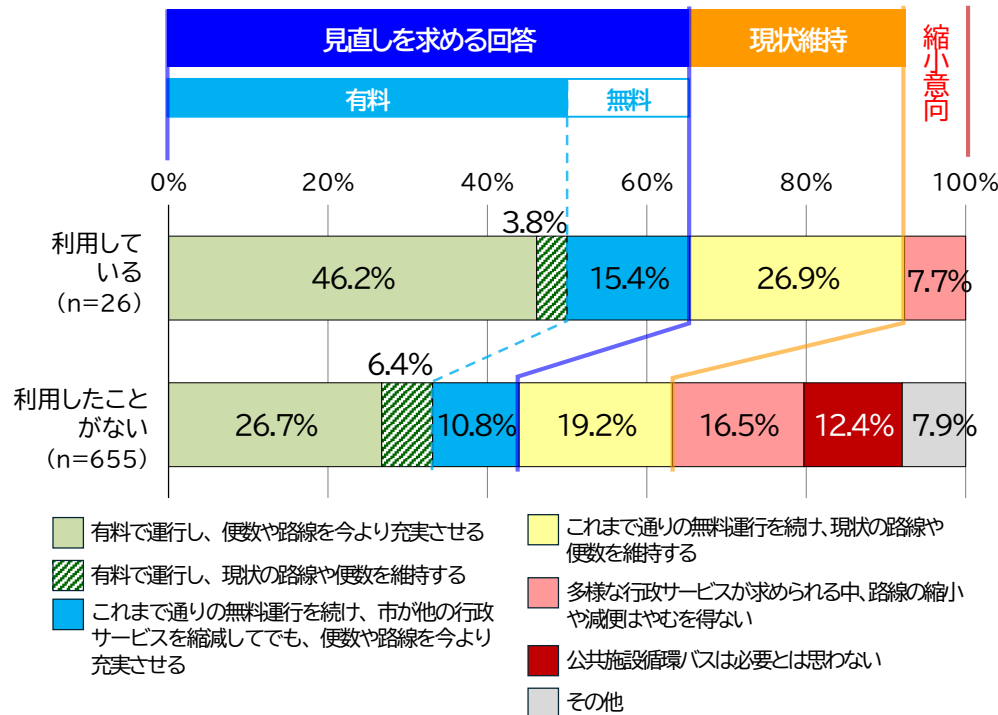
●公共施設循環バスの利用について 「不満」と回答した理由



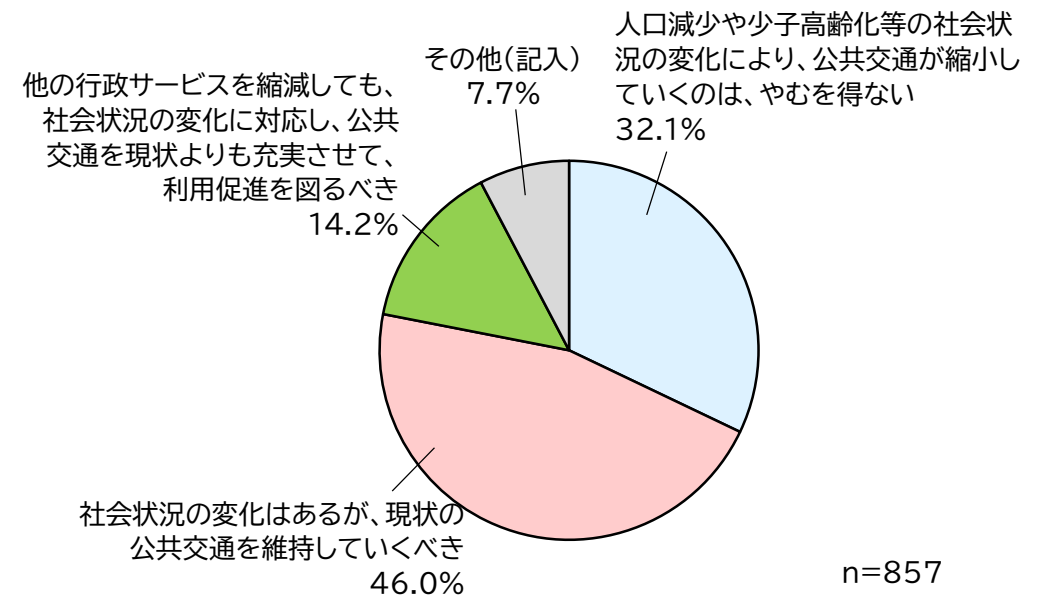
(3)市内の人の移動状況 -住民ニーズ-

- 公共施設循環バスの今後の運営については、利用している方の半数以上が有料でも運行改善・維持して運行継続を望む回答であった。
- 一方、利用したことがない方については、「現状維持」は約2割となっており、有料での見直し・改善あるいは縮小等の意見となっており、運行についての見直し検討が必要と思われる。
- 公共交通については、現状を維持すべきが46.0%と最も高いが、社会状況の変化での縮小もやむを得ないと考えている方も32.1%と次に高くなっている。

●公共施設循環バスの今後の運営について



●公共交通（バス交通等）を維持・確保の必要性について



3.本市の公共交通の課題について

現況

公共交通を取り巻く情勢

①交通ニーズの変化

- コロナ禍の影響もあり、バス・鉄道・循環バスの利用者が減少
⇒コロナ禍における新しい生活様式の定着
⇒コロナ禍前の水準には戻らないと予測される

②運転手不足

- 大型免許(二種)の保有者の減少、高齢化
⇒人手不足によりバス運行の維持が困難化している
- 労働環境の改善・変化
⇒2024年の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の改正

③新たな交通手段の登場

- 自動運転バスや電動キックボード、シェアサイクルなどの新たな交通手段の登場

本市の概況

①地勢・土地利用

- 起伏がほとんどないコンパクトなまち
- 道路幅員が狭い(特に生活道路)

②少子高齢化の進展

- 今後も人口減少、高齢化が進展すると予測
⇒生産年齢人口(15～64歳)の減少
⇒高齢化率が40%を超える地域もあり

③市内の交通

- コロナ禍により利用者が減少。現在もコロナ禍前の水準に戻っていない
- 市北西部の一部、北部から北東部にかけて交通空白地帯が存在する一方、狭い市域ため既存の公共交通網にアクセスできないほど隔絶したエリアは存在しない

④市民ニーズ

- 路線バスや公共交通循環バスの利用者が少ない
- 公共交通循環バスは認知度はあるが、利用者が少ない
⇒運行本数や買物に利用できない等の改善を求める声もあり

- ・既存公共交通の維持・継続を図る施策の検討
- ・公共施設循環バスのあり方を検討
- ・行政と交通事業者等の関係者による連携の推進

議事2 市民意見募集について
