



第3回藤井寺市地域公共交通会議

議事1 前回交通会議議事の振り返り

議事2 運行方法の検討

議事3 実証運行計画案の検討

議事4 今後のスケジュール案

議事 1 前回交通会議議事の振り返り

会議での主な意見

- ・ 運行エリアは、公共交通空白地や拠点施設等をターゲットとすること
- ・ 新たな公共交通は、路線バスの運行ルートとの重複を回避すること
- ・ 市民意見募集結果では、運行形態は路線バス型・デマンド型の回答が多かった。運行方法の検討にあたっては、運行形態（オンデマンド型は対象外）とともに導入車両に応じて必要な道路幅員を考慮した運行ルートを検討すること



【公共施設循環バスの再編（便利で快適な公共交通へ）】

運行方法の選定にあたっては、運行形態^(※1)、導入車両^(※2)を考慮した運行ルートを検討し、藤井寺市に相応しい運行方法等を検討する。

(※1) 路線定期運行、デマンド型運行

(※2) 小型バス、ワゴン型、セダン型

議事 2 運行方法の検討

● 運行方法の検討にあたっては、以下の項目を考慮する。

公共交通空白地における移動手段の確保

公共交通空白地に居住する市民の日常生活を確保する。

民間バス路線との重複の回避

地域全体の公共交通の役割分担を考慮し、民間バス路線との連携を図る。

公共施設循環バス利用者への対応

公共施設循環バス利用状況を考慮する。

日常的なおでかけ(買物・通院等)へのアクセス確保

日常生活に必要な医療施設や商業施設、鉄道駅などへのアクセスを図り、買物や通院等における移動を支援する。

1. 運行ルート検討における前提条件

【運行エリア（右図参照）】

- ・公共交通空白地

【主な目的地（右図参照）】

- ・運行エリア内：土師ノ里駅、松水苑、図書館、体育館、スーパー、医療機関、小山西住宅等
- ・運行エリア外：市役所、藤井寺駅、複合商業施設、シュラホール等

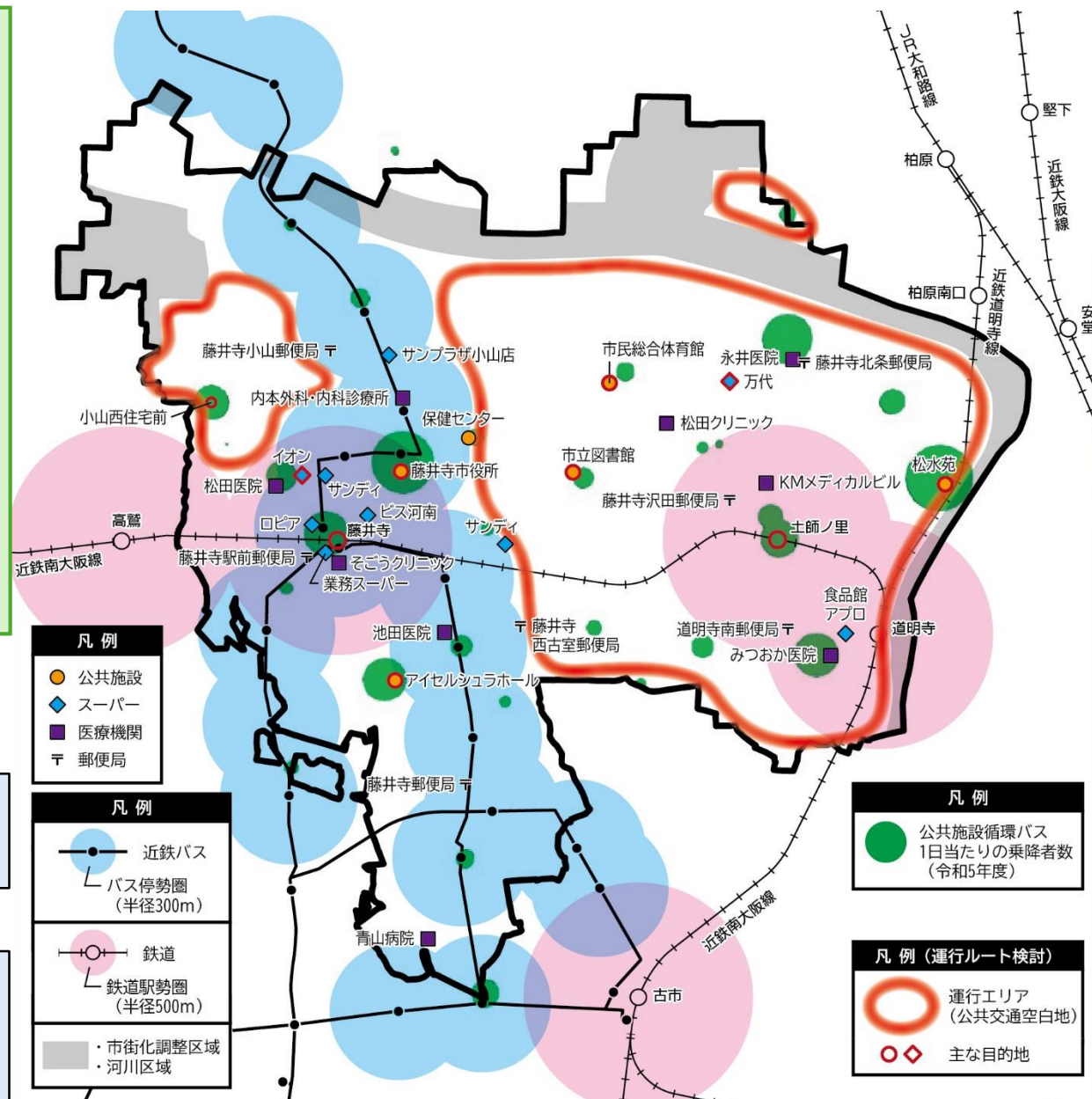


図. 1 運行エリア及び主な目的地

【導入車両からみた必要道路幅員（道路法第47条車両制限令）】

・車幅による通行可能道路幅員（相互通行）

小型バス(日野ポンチョ) 5.66m	→ 余裕を見て5.7m以上の道路幅員
ワゴン型 5.26m	→ 余裕を見て5.3m以上の道路幅員
セダン型 4.88m	→ 余裕を見て4.9m以上の道路幅員

- ・道路法第47条において、道路との関係において必要とされる車両については車両制限令により定めるとされており、導入車両の車幅に応じた標準道路幅員については、車両制限令の第5条及び第9条に準じ、以下の通り算出できる。

（算出式：小型バスの場合）

【標準道路幅員（相互通行）】

$$\begin{aligned}
 &= (\text{車両制限令に基づく車両の幅}) + (\text{路肩の幅員}) \\
 &= \text{車幅 (2.08m)} \times 2 + 0.5\text{m} + \text{路肩 (0.5m)} \times 2 \\
 &= \text{道路幅員} = 5.66\text{m}
 \end{aligned}$$

表. 1 導入車両における必要道路幅員（道路法第47条車両制限令）

	小型バス	ワゴン型	セダン型
車幅 (m)	2.08	1.88	1.69
通行可能 道路幅員(m) ※相互通行	5.66	5.26	4.88

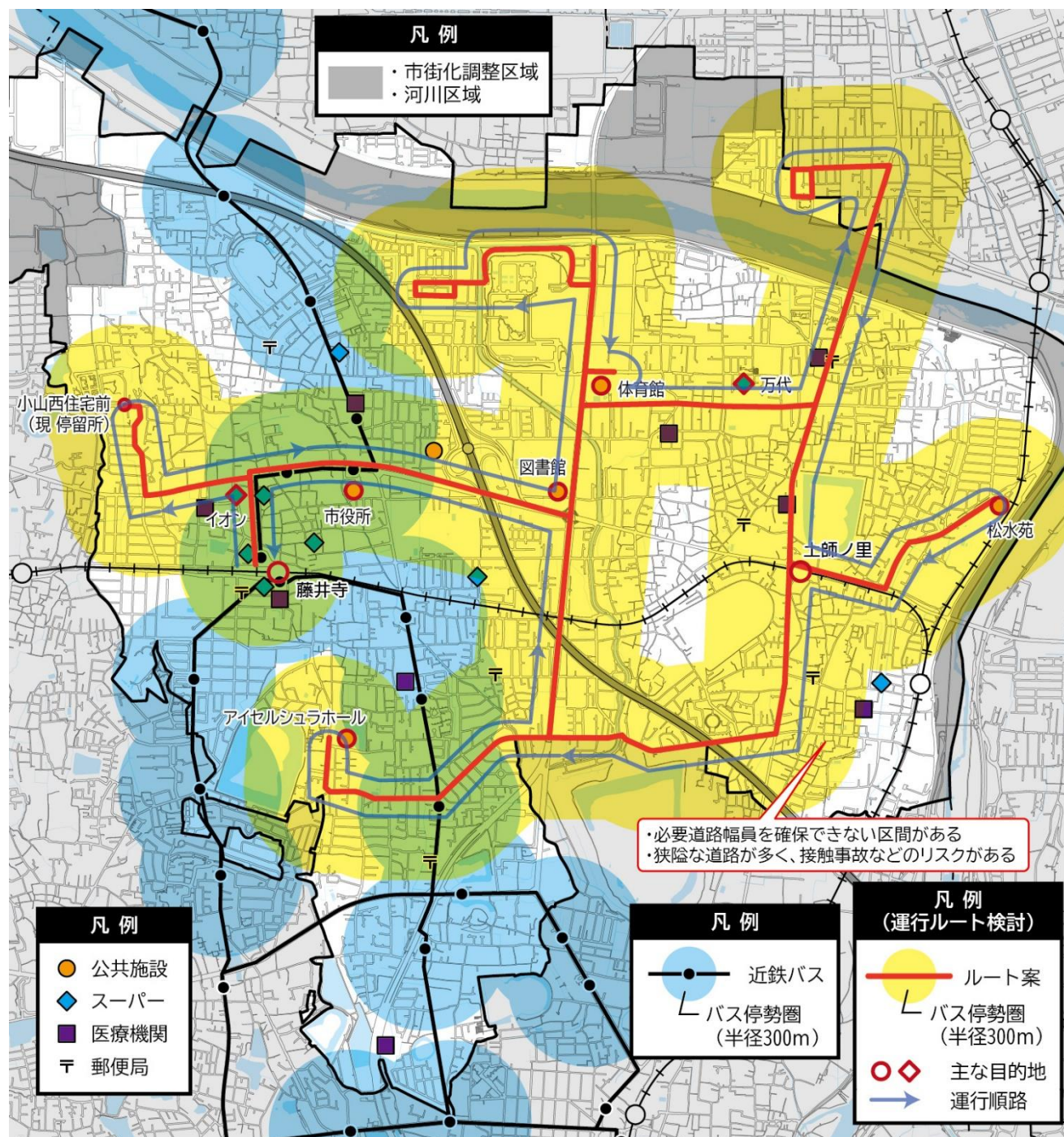
■小型バス

運行距離：約18.4km

運行時間：約69分(速度16km/h)

起終点：藤井寺駅 ⇄ 藤井寺駅

空白地率(運行エリア内)：19%



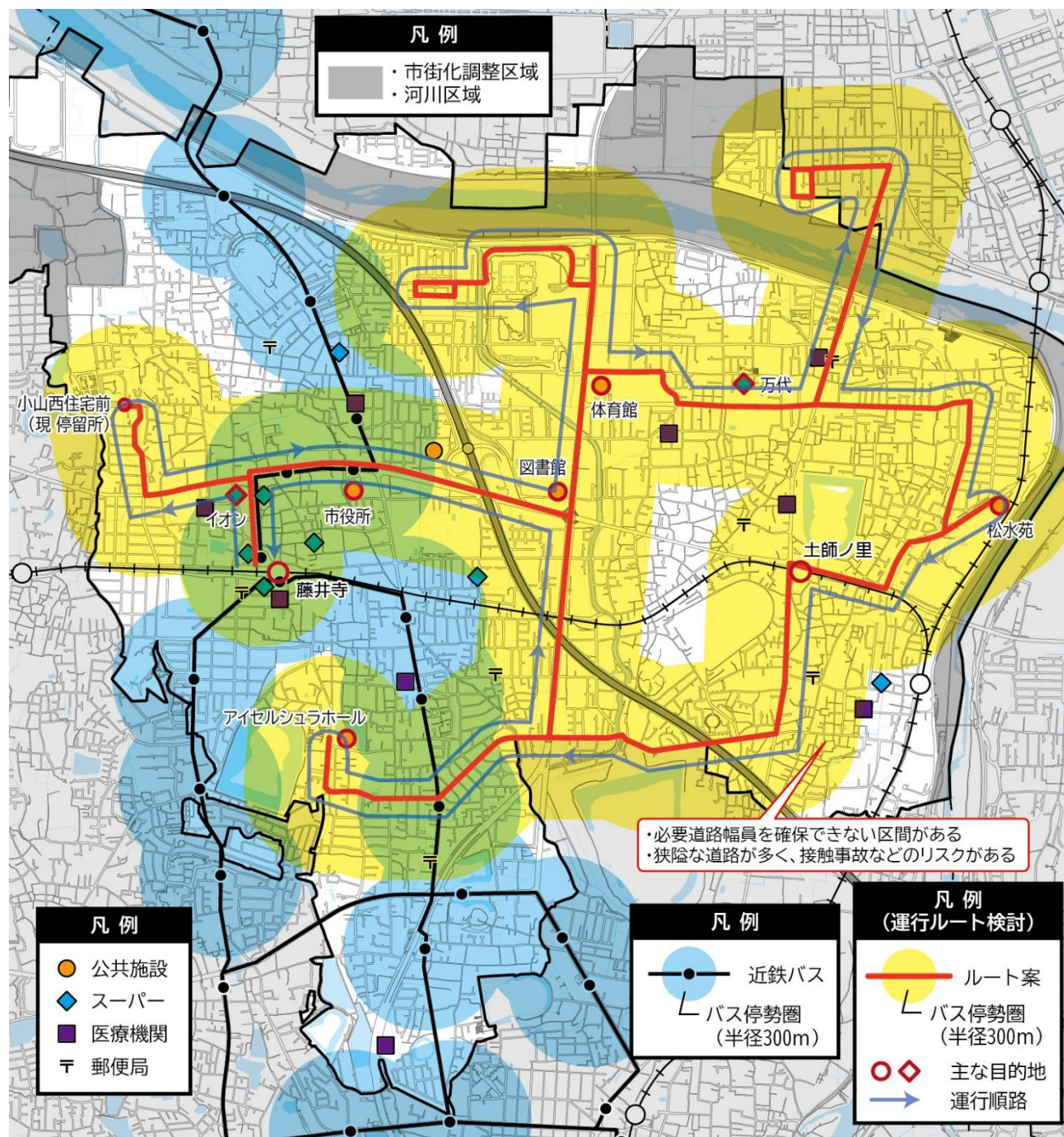
■ワゴン型 案3

運行距離：約17.5km

運行時間：約50分(速度20km/h)

起終点：藤井寺駅 ⇄ 藤井寺駅

空白地率(運行エリア内)：15%



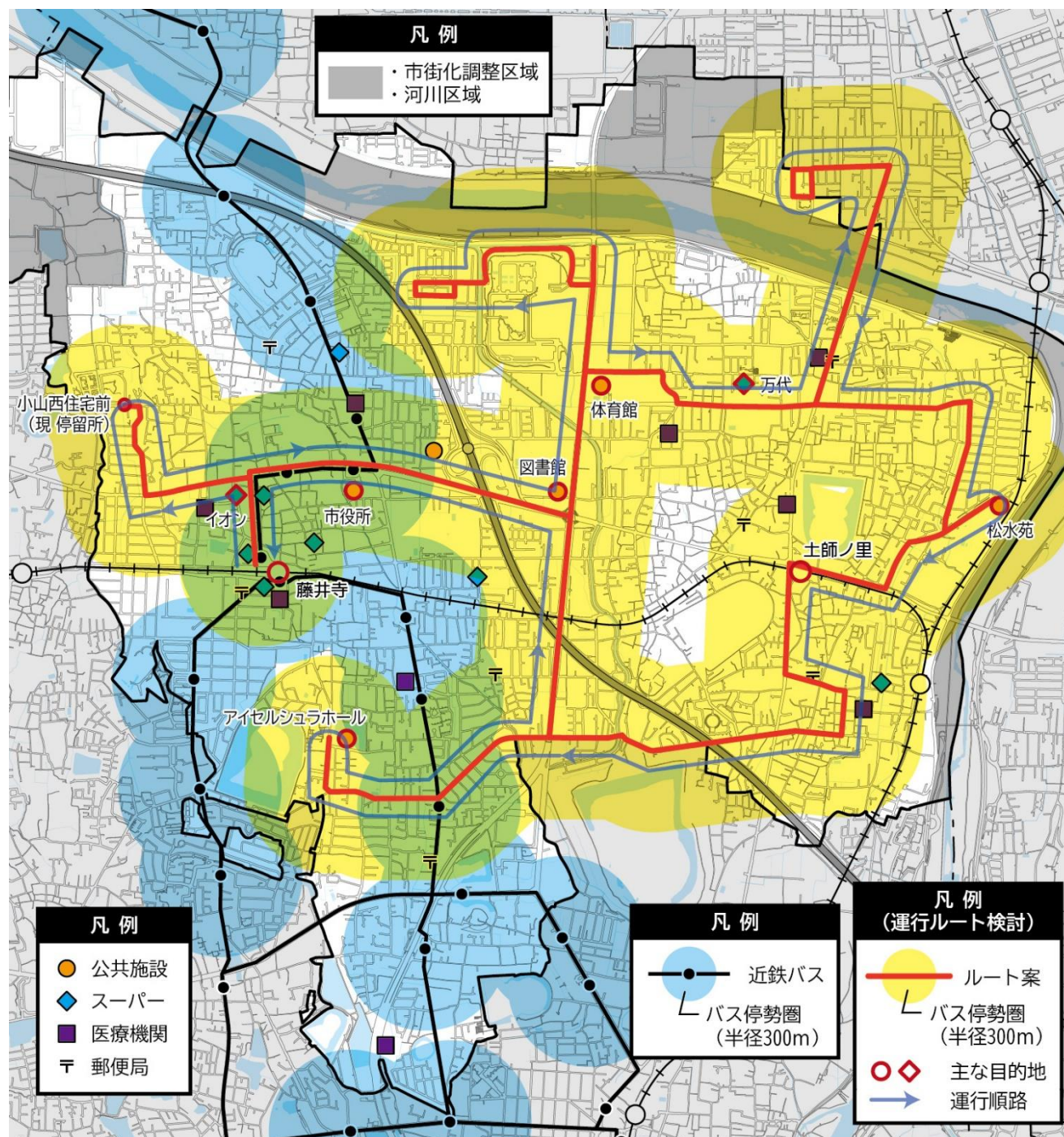
■セダン型 案3

運行距離：約17.9km

運行時間：約51分(速度20km/h)

起終点：藤井寺駅 ⇄ 藤井寺駅

空白地率(運行エリア内)：12%



3. 運行形態と導入車両による運行可能性の検討

運行形態	路線定期運行		路線不定期運行（デマンド型交通）	
	長所	● 路線バスと同じ利用方法であり、運行ルートや停留所の位置、ダイヤが決まっているため分かりやすい ● 予約が不要である	短所	● ルートが決まっているため、行先によっては時間を要する ● 利用者の有無にかかわらず運行するため、経費がかかる（需要がないと事業性が低下）
運行形態	長所	● 運行ルート・ダイヤが固定で分かりやすい ● 予約がない場合は運行ルートをショートカットできる ● 予約時のみの運行のため、走行分の運行経費で対応可 ● 運行事業者にとっては、空車を有効利用できる	短所	● 利用者は乗車予約が必要 ● 予約受付に係る人件費が必要

運行方法の組み合わせ

導入車両	運行方法の組み合わせ		
	小型バス	ワゴン型	セダン型
車両イメージ			
乗車定員	35名（座席11名、立ち席24名）	8名	4名
運行距離	約18.4km	約17.5km（案3）	約17.9km（案3）
運行時間	約69分	約50分（案3）	約51分（案3）
運行エリアの空白地率	19%	15%（案3）	12%（案3）
車両の確保	● 市が購入orリース（車両の確保が困難）	● 運行事業者が所有 ● （運行事業者が未所有の場合）市が購入orリース	● 運行事業者が所有
運行経費	【路線定期運行】 22,000千円/年 【路線不定期運行】 —	【路線定期運行】 21,000千円/年 【路線不定期運行】 18,000千円/年	【路線定期運行】 12,000千円/年 【路線不定期運行】 8,700千円/年

議事3 実証運行計画案の検討

- 実証運行計画では、「路線定期運行」と「路線不定期運行（デマンド型交通）」について以下の項目を検討する。

1.運行形態	2.運行エリア	3.運行車両
4.運行ルート	5.運行日	6.運行時間帯
7.運行便数	8.運賃	9.利用方法
10. 実証運行期間		

1. 運行形態

【路線定期運行】

- ・ 所定の運行ルートやダイヤに基づき運行される形態

【路線不定期運行（デマンド型交通）】

- ・ 定路線・固定ダイヤで、利用者から予約があった際に運行される形態

2. 運行エリア（右図参照）

- ・ 公共交通空白地

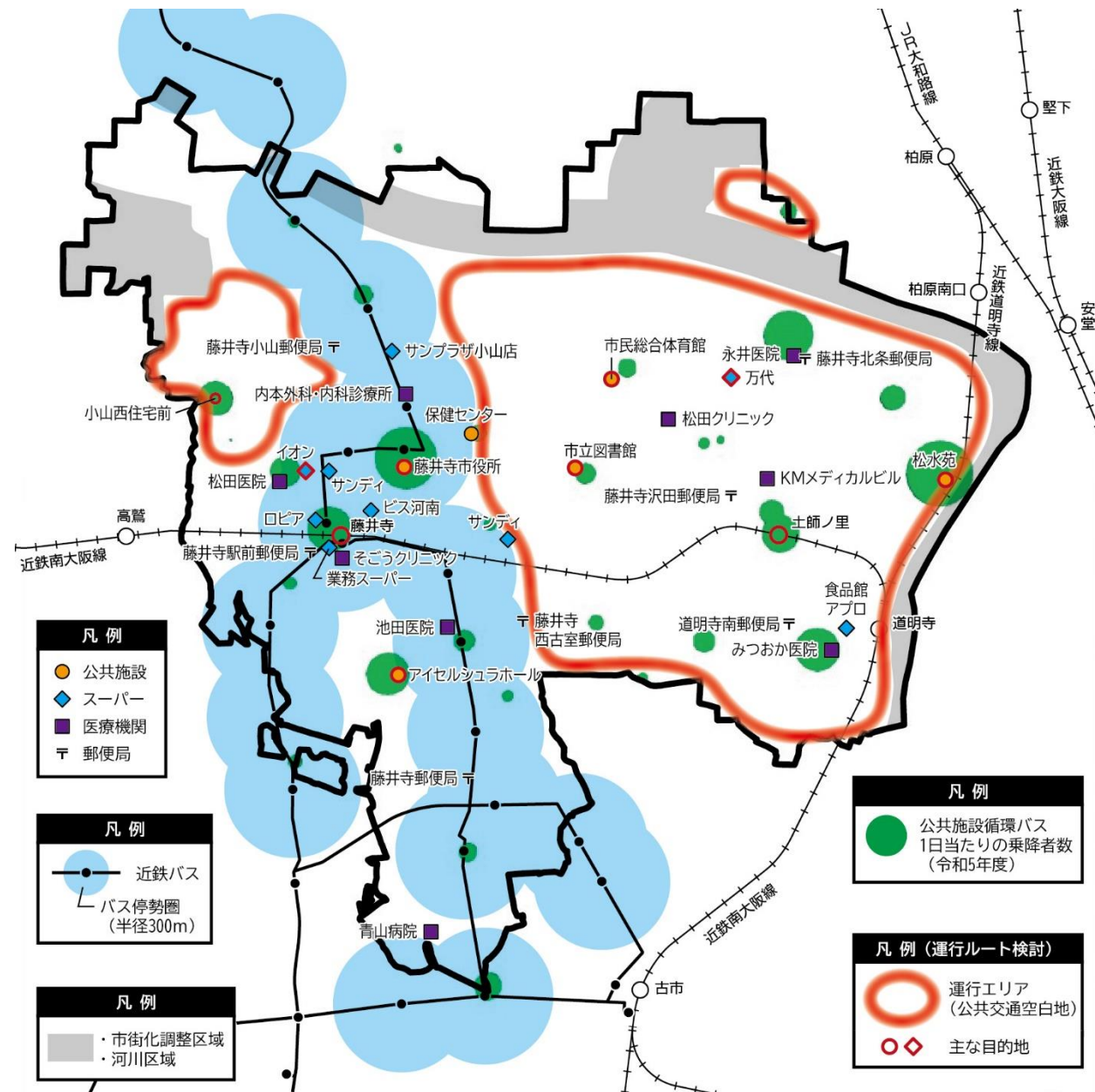


図. 2 運行エリア

3. 運行車両

- ・ 小型バス
- ・ ワゴン型 (※)
- ・ セダン型 (※)

※ 1台の乗車定員を超える場合は増車により対応し、利用状況に応じて将来的には車両規模の変更も視野に入れる。

- 一般に、一度に輸送する人数が概ね10名以上となる場合は、小型バスによる対応が基本となる。一度に輸送する人員が5～9人、もしくはそれ以下の場合は、ワゴン型またはセダン型による対応になる。

【利用者数の推計】

- 主な利用者と想定される人口に、住民アンケート調査(令和3年度実施)による「自動車の未所有状況」、「新たな公共交通の利用意向」、「利用目的(通院・買物・レジャー・娯楽)」、「日利用頻度」を乗じて推計する。

(算出式)

【1便当たり利用者数】

$$= (\text{①運行エリア人口} \times \text{②自動車未所有状況} \times \text{③新たな公共交通の利用意向} \times \text{④新たな公共交通の利用目的} \times \text{⑤日利用頻度}) \div 11 \text{便}$$

- 利用者数の推計結果より、運行エリア内で1便当たりの利用数は **3.4人/便** である。

表. 2 運行エリア(主な公共交通空白地)における1便当たり利用者数(推計値)

	① 運行エリア人口 (※1)	② 自動車の未所有 状況 (※2)	③ 新たな公共交通 の利用意向 (※3)	④ 新たな公共交通 の利用目的 (※4)	⑤ 日利用頻度 (※5)	⑥ 日利用者数 ①×②×③×④ ×⑤	⑦ 1便当たり利用者数 ⑥÷11便 (※6)
15歳～64歳	14,402人	4%	28%	28%	15%	7人/日	0.6人/便
65歳以上	7,450人	63%	22%	33%	9%	31人/日	2.8人/便
計	21,852人	—	—	—	—	38人/日	3.4人/便

※1 令和6年9月時点

※2 自動車の所有状況で「持っていない」と回答した割合

※3 新たな公共交通の利用意向で「行きたい場所がある」と回答した割合

※4 新たな公共交通の利用目的が「買物、通院、娯楽・レジャー」と回答した割合

※5 7/7×週に7日割合+6/7×週に6日+5/7×週に5日割合+4/7×週に4日割合+3/7×週に3日割合+2/7×週に2日割合+1/7×週に1日割合

※6 1日の運行本数を11便と想定

※2～※5：住民アンケート調査(令和3年度)より

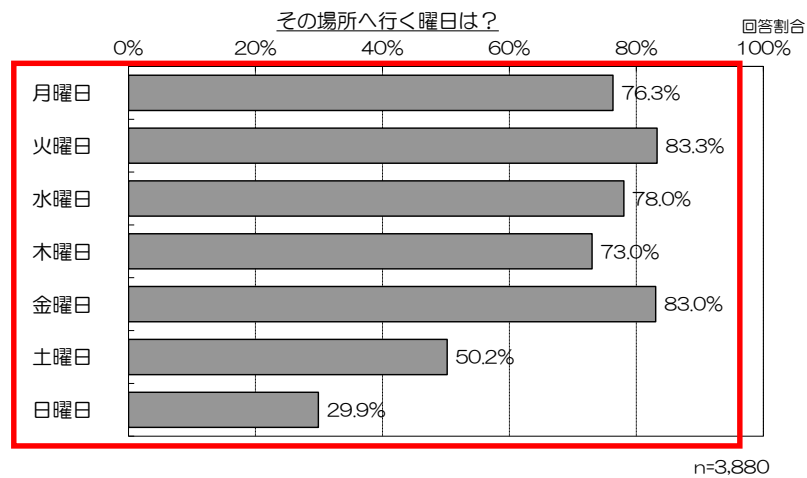
4. 運行ルート（P.6～P.8参照）

- ・ 主要な鉄道駅、商業施設、医療機関、拠点施設等
- ・ 運行エリア内（公共交通空白地）の住宅地
- ・ 路線バス経路との重複の回避

5. 運行日

- ・ 月曜日～日曜日

- 住民アンケート調査結果（令和3年度実施）による「住民の目的地へ行く曜日」の回答より、月曜日～日曜日とする。



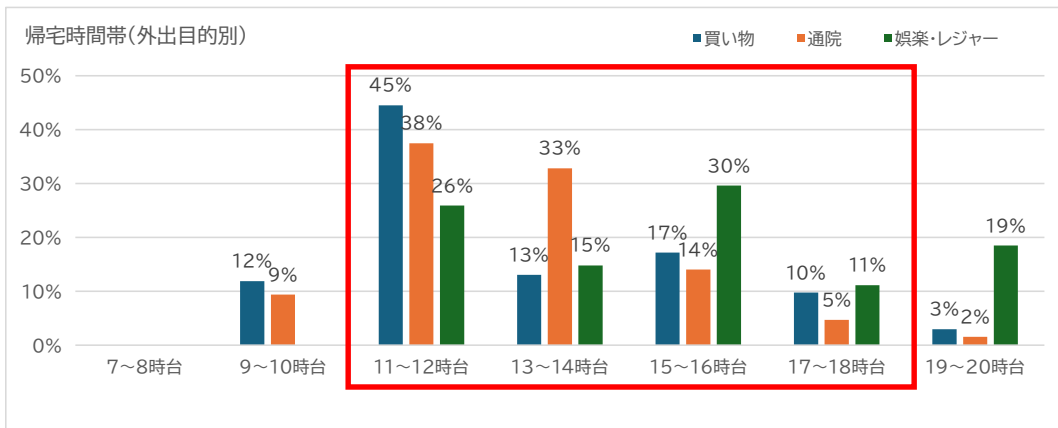
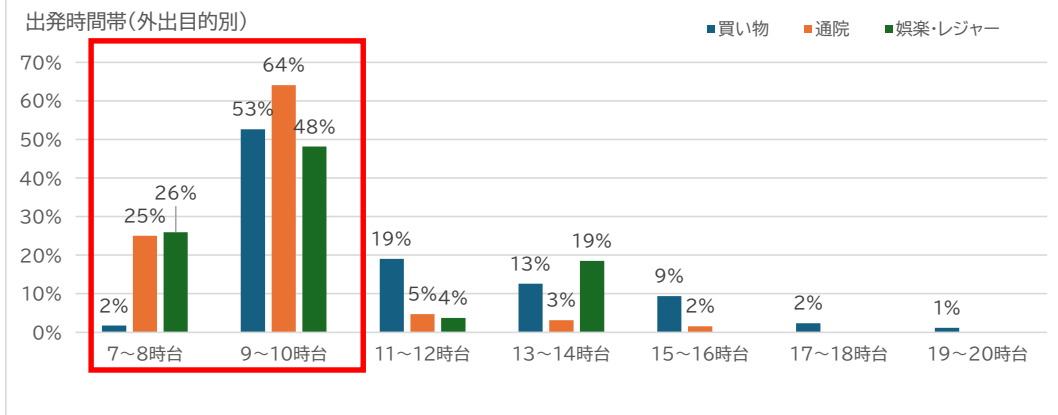
資料：住民アンケート調査（令和3年度）

図. 3 住民の目的地へ行く曜日の割合

6. 運行時間帯

- ・ 概ね7時台～17時台

- 住民アンケート調査結果（令和3年度実施）による「目的別外出時間帯」の回答より、7時台～17時台とする。



資料：住民アンケート調査（令和3年度）

図. 4 住民の外出時間帯の割合

7. 運行便数

- ・ 11便/日（1時間毎に1便運行）

- 1便あたりの運行時間・運行距離を想定して、概ね1時間のダイヤ設定により11便/日とする。
- 毎時の発車時刻が揃っているパターンダイヤとし、分かりやすいダイヤとする。

8. 運賃

【路線定期運行】

- ・ 1乗車 大人200円（小人・身障者100円）

【路線不定期運行（デマンド型交通）】

- ・ 1乗車 大人300円（小人・身障者150円）

- 運賃は持続可能な交通体系の実現を図るために、一定の利用者負担を求めることを基本と考える。
- 路線定期運行の運賃は、路線バスの運賃（市内240円）とのバランスを考慮するとともに、分かりやすい料金設定が望ましく（均一料金）、1乗車大人200円とする（小人・身障者は100円）。
- 路線不定期運行（デマンド型交通）の運賃は、路線バスよりも高く、タクシーよりも安く、かつ分かりやすい料金設定が望ましく（均一料金）、1乗車大人300円とする（小人・身障者は150円）。

運行形態	路線定期運行	路線不定期運行 （デマンド型交通）
運賃	1乗車 大人200円	1乗車 大人300円

- 上記以外の運賃割引制度については、実証運行の中で必要な制度の検討を行う。

【運賃割引制度の例示（市内在住に限る）】

- ・ 高齢者割引制度（70歳以上）
- ・ 妊産婦割引制度
- ・ 運転免許証返納者割引制度（65歳以上及び同居家族）
- ・ 定期券、回数券 等

9. 利用方法（運行事業者との調整が必要）

【路線定期運行】

- ・ 利用対象者は制限なし（市外の来訪者も利用可）
- ・ 利用方法は路線バスと同様

【路線不定期運行（デマンド型交通）】

- ・ 利用対象者は制限なし（市外の来訪者も利用可）
- ・ 電話連絡による事前予約制とする
- ・ 予約は乗車を希望する日の1週間前から開始し、利用予定の●●までとする

10. 実証運行期間

- ・ 令和7年10月頃から令和8年3月頃までの6ヶ月の予定
（状況によっては延長することもあり得る）

- 路線不定期運行（デマンド型交通）の場合、実証運行中は道路運送法第21条による運行とし、実証運行終了後を目処に道路運送法第4条による運行を目指す。

議事4 今後のスケジュール案

■スケジュール案

	令和6年度					令和7年度							
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
実証運行計画の作成													
周知・広報等													
運行事業者の選定・調整													
近畿運輸局の申請許可													
実証運行													
効果検証													
地域公共交通会議開催		●	● 今回の 会議		●	●		●		●			●