

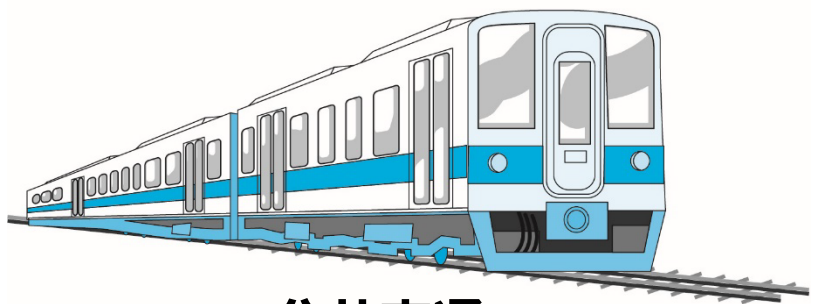
2022年7月21日(木)  
@箕面市総合保健福祉センター



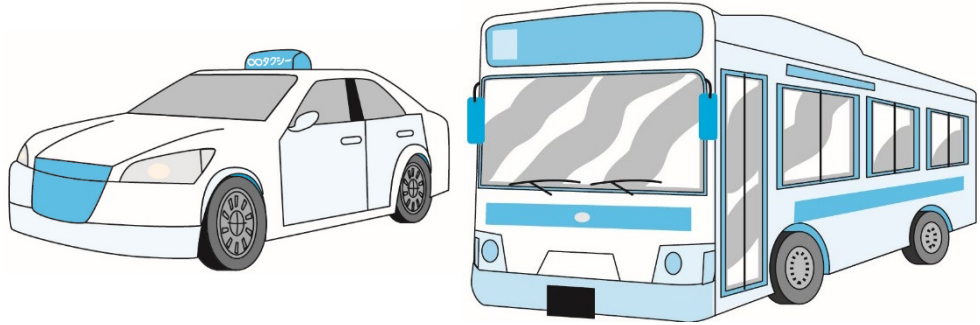
# 第1回オレンジゆずるバス再編検討分科会 公共交通の現状と コミュニティバスの位置づけ

大阪大学大学院 工学研究科  
地球総合工学専攻 社会基盤工学コース  
助教 葉 健人

# 公共交通の持つインパクト



公共交通

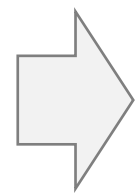


- **地域住民の移動の確保**  
学生・生徒，高齢者，障がい者，妊婦といった交通弱者の移動手段を確保し，**社会参画を支援**する。  
⇒医療・福祉・教育分野への貢献

- **自家用車による諸問題の解消**  
渋滞緩和，低炭素負荷，交通安全の促進

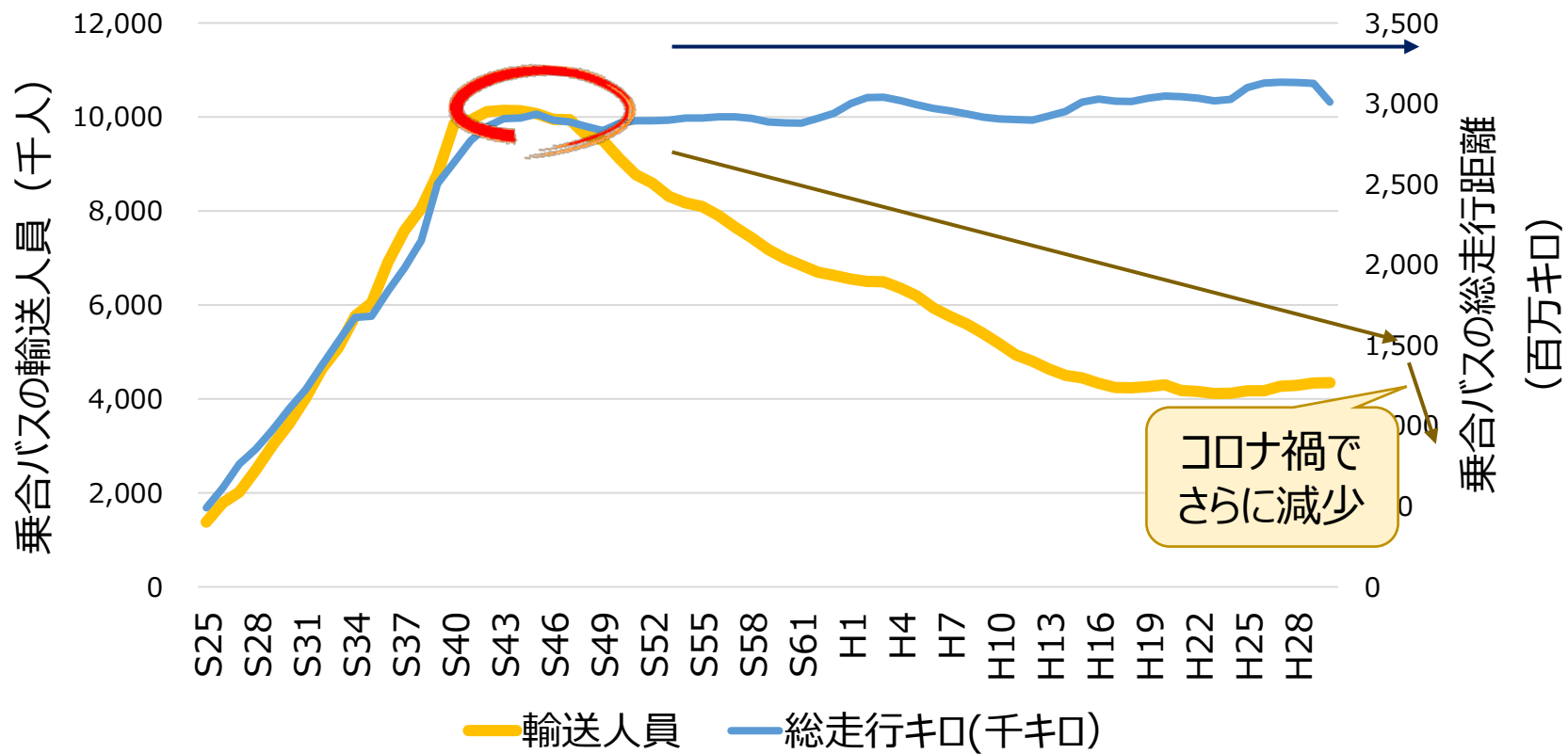


- **まちづくりへのインパクト**  
まちの賑わいの創出や健康増進  
ひとの交流の活発化（観光・地域内回遊）  
コンパクトシティの実現



- まち・地域の魅力向上  
人口増・産業の誘致  
税収増・歳出減  
⇒**持続可能なまちへ**

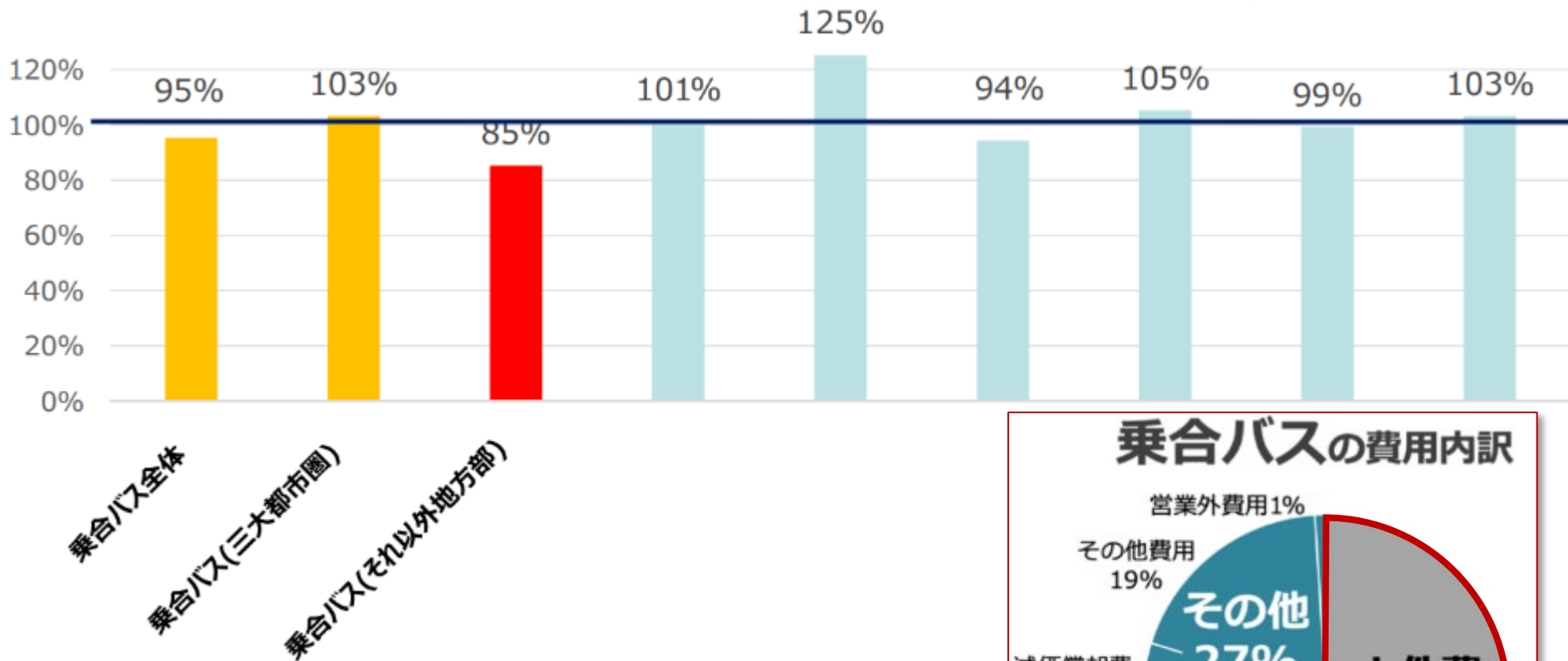
# 地域公共交通の現状：バスの輸送人員の減少



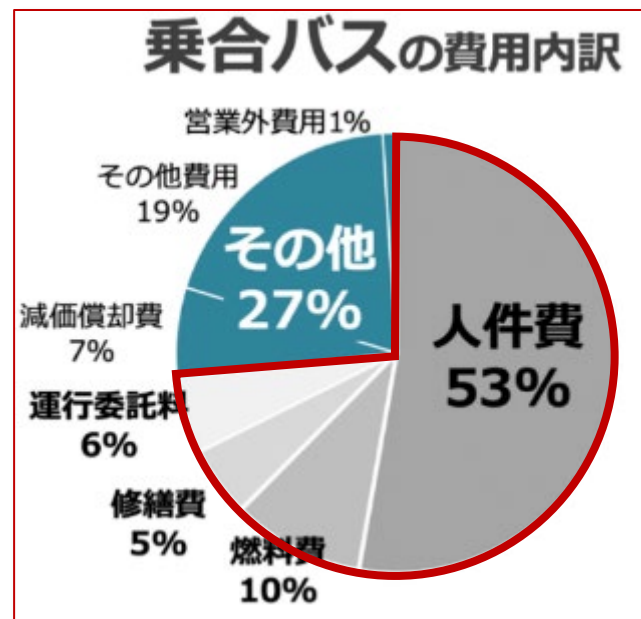
**乗合バスの輸送人員・総走行距離（サービス）のピークは昭和45年頃。以降，自家用車の普及などの影響により，輸送人員は減少傾向。感染症拡大により，ここ3年の輸送人員は大幅減。**

# 地域公共交通の現状：乗合バスの収支率と人件費

事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）



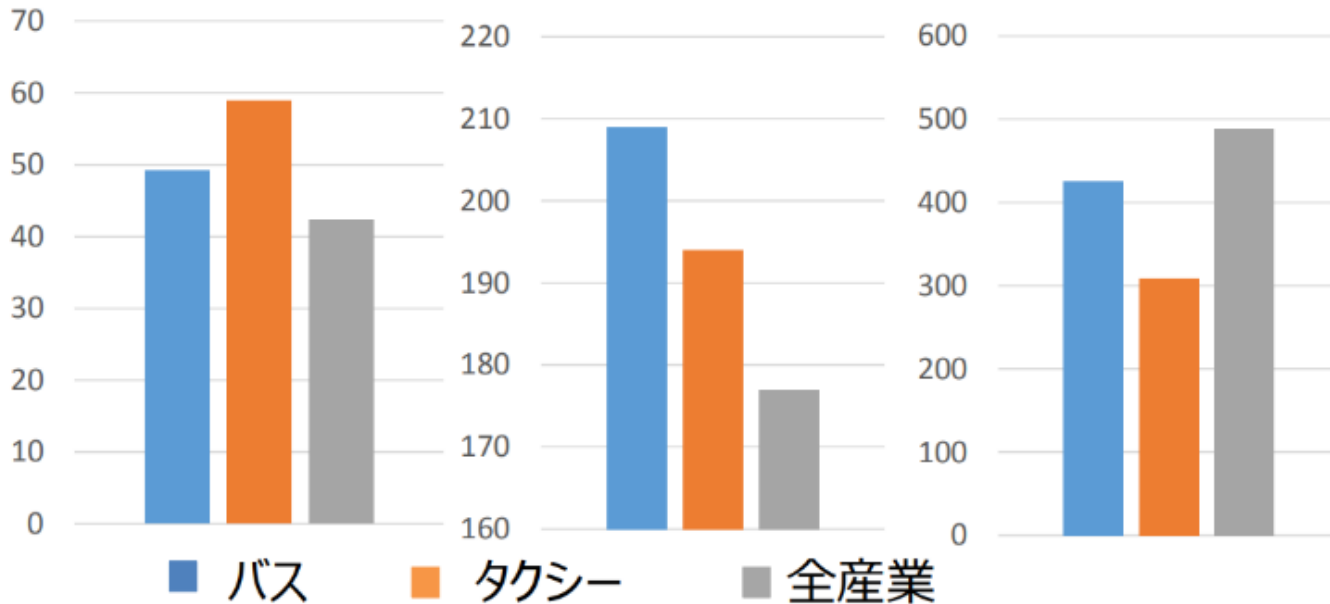
赤字路線も多いが、これまでは高速バス路線や黒字のバス路線からの内部補助によって赤字路線を維持



出典：国土交通省バス産業勉強会「バス産業勉強会報告書～バス産業の向かうべき方向性」

# 地域公共交通の現状：乗合バスの人手不足

平均年齢（歳）      労働時間（h/月）      年間所得（万円）



自動車運転業の有効求人倍率は2.72(H29)

同年比全職業平均は1.35

※両者ともH21以降増加

交通事業者の収入が減少することで、公共交通の担い手の就労環境は悪化し、新規参入者が少なく、高齢化が進展している。新たな人材確保のために多額の費用を負担し、さらなる人件費増。

⇒ 事業者の人材確保が困難、悪い場合は路線の撤退が進む

出典：国土交通省四国運輸局「交通分野における労働力不足に対応した人材確保・育成方策について」

出典：国土交通省バス産業勉強会「バス産業勉強会報告書～バス産業の向かうべき方向性」

# コミュニティバスの位置づけ

## コミュニティバスとは？ ガイドライン（国土交通省）

「交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、**市町村等が主体的に計画し**」運行するもの

### 私の定義

交通事業者では採算が合わず運行が困難であるが、コミュニティ（・自治体）にとって**必要**であり  
**コミュニティと自治体がともに創り上げるバス交通**



ともに創り上げる上での3要件

1. コミュニティバスのコンセプト・必要性の明確化（財源制約下）  
⇒どんな人がどのような移動をするために必要か？
2. 既存の公共交通と統合した利便性の高い路線網  
⇒路線で結ぶ施設，バス停間隔，運行頻度，既存公共交通との住み分け
3. 公共交通を利用するライフスタイルへの変容  
⇒利用促進策，脱自家用車依存の仕組みづくり

オレンジゆずるバス再編検討分科会では，計5回のワークショップを通じ，住民の皆さんとコミュニティバスの計画づくりを行っていきます。

**コミュニティバスは、地域の持続性を向上させるために重要なツール。交通事業者から「与えられて乗る」のではなく、コミュニティが自治体とともに「創り上げる」交通手段である。**

### 私からのメッセージ

箕面市では、北大阪急行の延伸・バス路線の再編など大きな転換期を迎えています。より“住みやすい”箕面となるためには公共交通は重要な要素です。皆さんの活発な議論を期待しております。

### お願い

- 多様な利用者・将来の視点を考慮した議論
- （できれば）既存のバス路線との相乗効果を考慮
- 路線の設定がすべてではなく、利用するまでが“創り上げる”