

第54回 運輸政策セミナー

地域公共交通の将来像

—有識者懇談会の提言—

平成29年9月20日 運輸総合研究所 大会議室

1. 講師——金子正志 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課長

2. 司会——山内弘隆 運輸総合研究所所長

■講演の概要

はじめに

地域の公共交通は、御存じのとおり大変厳しい状況にある。人口減少、高齢化、運転手等の担い手の不足などさまざまな課題があり、多くの地域で交通事業者のみの力では路線の維持が困難になっている。

こうした状況をふまえて、国土交通省は山内先生を委員長とする有識者からなる「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」を設けて、次の10年間に向かって何をすべきかについて議論していただき、本年7月に提言書をまとめた。この提言に至るまでには多くの議論があったが、本日のセミナーでは提言書の内容を中心にお話することとし、その背後にある考え方などについても皆さまにお伝えしたい。

1——地域公共交通の現状と活性化・再生に向けた取組

1.1 地域公共交通の現状

モータリゼーションの進展により、地



講師：金子正志

域公共交通の位置付けは相対的に低下してきた。地方部では自家用車による移動が中心となり、モータリゼーションは現在も進行している。公共交通の輸送人員（全国）は、1975年の分担率65%から2012年の30%へと大きく減少している。需要減により交通事業者の不採算路線からの撤退が進み、地域公共交通ネットワークの縮小や運行回数の減少などサービス水準の低下が進行するとともに、地域交通を担う交通事業者の経営の悪化は続いている。

鉄道に着目すると、2000年度以降で、39路線、770.9kmが廃止となった。地方鉄道の輸送人員は1992年をピークに全体的に減少傾向であるが、2009～2010年頃を境に輸送人員の下げ止まり傾向も見られ、少しであるが持ち直している。

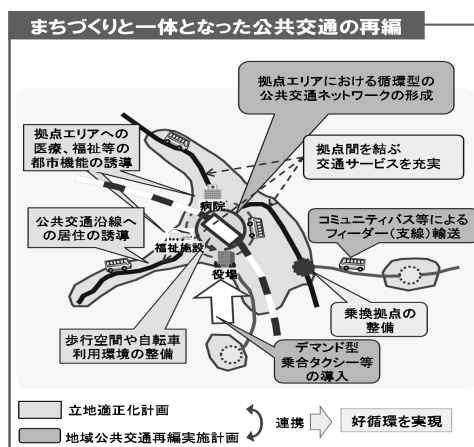
バスに着目すると、2007年度以降で全国バス路線合計約40万kmの3%程度に相当する13,108kmが廃止された。バス輸送人員は地方部で減少傾向が顕著

であり、2000年度と2014年度を比べると約25%も減っているが、2011年頃から輸送人員は全国的に下げ止まっている。

1.2 地域公共交通活性化再生法の制定・改正

10年前の2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」という。）が制定された。地方公共団体が地域公共交通に関し主体的・能動的に取り組むべきことを明確化した同法は、「地元のことは地元で考えよう」という点で大きな制度の変革であった。同法に基づき市町村が協議会を開催し、地域の交通体系の活性化・再生を図る「地域公共交通総合連携計画」が全国で約600件策定される等、地域における交通分野への意識は大いに高まった。

しかし、多くの計画では、その内容は廃止路線等への個別・局所的な対応にとどまりがちで、まちづくりや観光振興等地域戦略との一体性も不十分である等、期待された総合的な公共交通ネット



富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

■図—1 コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

ワーク計画には及ばないものであった。

このため、2014年に活性化再生法を改正し、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりや観光振興等と連携し、③面的な公共交通ネットワークの再構築を実現することを目指して、制度を拡充した。すなわち、図—1のようなイメージで、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの再編を重視した。その計画手順は2つの段階からなり、まずビジョンに相当する地域公共交通網形成計画を関係者の合意の下に作成し、次に必要に応じて具体的な取組について定める地域公共交通再編実施計画を作成する形とした。国土交通大臣は地域公共交通再編実施計画を認定し、計画の実現を後押しする（図—2）。

改正法の施行（2014年11月）以降、2017年8月末までに、319件の地域公共交通網形成計画が策定され、18件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定されている。国土交通省では、各地のこうした取組を支援していくこととしている。

1.3 コンパクト・プラス・ネットワーク

2014年の活性化再生法の改正では、公共交通とまちづくりが連携して車の両輪のように連携することを目指している。国土交通省では、こうした概念を「コンパクト・プラス・ネットワーク」と表現している。その意図は、経済活動の装置である都市のコンパクト化や密度アップに、公共交通機関の利便性向上が組み合わさることで、市民の活動を活性化することであり、例えば中心市街地での消費額増加を実現するなどの生産性向上、高齢者の健康促進による医療費負担の軽減など複合的な効果を期待している。

2——地域公共交通の活性及び再生の将来像を考える懇談会

2.1 懇談会設置の背景

2007年の活性化再生法の制定から

10年が経過したが、この間、地域公共交通をめぐる状況は、特に自動車運送関連の分野を中心に大きく変化した。また、地域公共交通の課題に正面から取り組む地域が増加してきた一方で、着手できていない地域も多く、地域間の格差が拡大している。

こうした背景から、これまでの取組を総括しつつ、今後10年を見据えた中長期的な視野から、考えられる取組の方向性について、様々な観点から有識者によるご意見をいただくために、山内先生を委員長とする有識者からなる「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」を設置した。

2.2 提言の構成（方向性と各主体の役割）

懇談会の提言を要約すると図—3のとおりである。まず前半部で、将来を見据えた公共交通機関のあり方に関する取組の方向性を3点掲げるとともに、後半部ではその実現のために各関係主体に

それぞれに期待する取組について言及している。この図を使って、提言内容をこれから詳しく解説する。

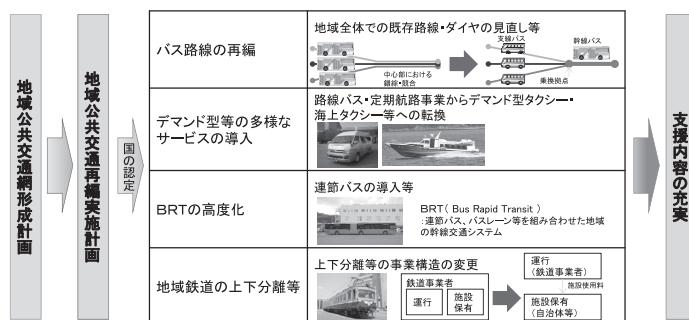
3——懇談会の答申①：地域公共交通を活性化・再生するための方向性

3.1 地域公共交通ネットワークの形成

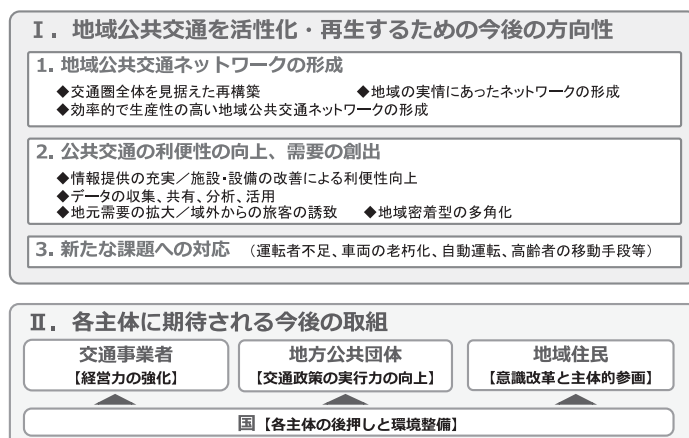
第一点目の地域公共交通ネットワークの形成のあり方として3点が提言された。

第一に、交通圏全体を見据えた再構築である。目的や将来的な地域ビジョンを明確にしなが、交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワークの検証・再構築を進めることが重要であるという指摘である。需要動向を見据えた上で、ふさわしい交通モードの選択を図ること、利便性と効率性のバランスを見つづ持続可能性の向上を図ることが重要であり、また、土地利用等コンパクトシティへの取組を支え、誘導していく必要がある。

第二に、地域の実情に応じた公共交



■図—2 地域公共交通ネットワーク再編支援のながれ



■図—3 地域公共交通の方向性と各主体の役割

通ネットワークの形成である。路線が果たすべき役割を明確にし、地域の実情にあわせて路線の強化、需要に応じた運行形態、輸送力や運行頻度の設定やその他きめこまやかな地域内交通サービスの提供を行う必要がある。また、乗り継ぎ時の利便性とわかりやすさの確保の重要性も指摘されている。

第三に、効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成である。重複する路線の設定のような非効率が生じないよう、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要があり、スクールバス等の一体化も重要な課題とされている。

こうした取組の好事例として挙げられるのが、岐阜市のバス路線再編である。総合行政を担う岐阜市が、まちづくり分野との連携を確保しながら網羅的に路線等を見直し、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を実現している。注目すべき点は、JR岐阜駅のハブ機能強化を念頭に長大路線を分割するなど、利用実態にあわせて路線網を変更したことである（図—4）。これに加えて周辺部では、住民が主体的に参画する形でコミュニティバスの導入が進み、地域需要に応じた生活移動の足の確保が実現して

いる。

熊本地域のバスネットワークの利便性向上も好例として挙げられる。具体的には、市内中心部へのバスの集中を緩和・適正化し、中心部と周辺部を結ぶ8つの幹線軸を基幹公共交通軸の各方面に乗換拠点を設定して、周辺地区との効果的な結節を図ろうとしている。また、バス専用レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入、接続バスの導入などによって公共交通の利便性向上、利用促進に取り組んでいる。

ハード面での取組だけではない。八戸市では、「競争から共創」を基本コンセプトに、八戸駅と中心街（三日町）の間を運行する2事業者22系統の運行計画を市の調整下で一体的に設定し、運行本数を集約しつつ等間隔ダイヤを実現することで、「生産性の向上」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化を達成している。

兵庫県豊岡市の事例は、各交通手段の適切な役割分担に基づく最適な生活交通ネットワークを構築している点の特徴である。その効果としては、①交通空白地域の発生防止、②運行経費の抑制、③市内のバス交通の効率化などがある。平成11年以降、10年間で利用者・

運送収入ともに半数以下となっていた全但バス神鍋線についても、上限運賃制の適切な導入や住民への積極的な利用促進の働きかけが功を奏し、輸送人員が増加している。上限運賃制導入に伴い、市の通学定期補助額も圧縮され、財政負担額の軽減も図られた。

小規模な自治体でも取組は十分可能だ。人口3千人規模の埼玉県東秩父村では、村内の観光施設である『和紙の里』を拠点に、村営バスを民間事業者に移管しつつ統一的にバス路線を見直すことで、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図っている。

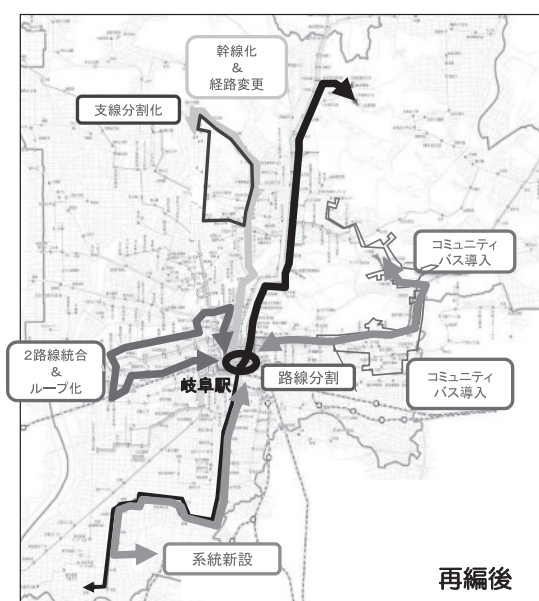
県単位の広域的な取組もある。奈良県では、県が率先して複数の市町村にまたがるまちづくりの方向性、実施事業などを示した『公共交通とまちづくりのデッサン』を作成している。具体的には、まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携をふまえ、公共交通とまちづくりのあり方、観光振興等と絡めた利用促進等を目指して、路線ごと19グループに細別して作成している。

3.2 公共交通の利便性向上と需要創出

第二点目として、公共交通の利便性向上と需要創出について述べる。

まず、公共交通の利便性を向上させるための手法として、①情報提供の向上による利便性向上、②施設・設備の改善による利便性向上、③データの収集・共有・分析・活用の3点が挙げられている。

まず①②の事例として、バス待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）、バスロケーションシステムや携帯端末を通じた運行情報の提供などがある。また、近年の経路検索サイトの充実により、外国人観光客を含む来訪者の利便性が向上しているが、こうした情報提供に未対応の地方の中小バス事業者の情報（時刻表、運賃、停留所）を登録することで、全国の公共交通機関を網羅的に検索で



■図—4 岐阜市の地域公共交通ネットワーク形成

きるよう、支援を進めているところである。

また、交通系ICカードの利便性向上も推進している。各地で導入されている地域独自の交通系ICカードは、大手のICカードが使えないため、これを使えるようにするための取組手法の検討を進めている。

続いて、公共交通需要の創出については、①地元需要の拡大、②域外からの旅客の誘致、③地域に密着したサービスの提供による多角化の3点が掲げられている。

地元需要拡大の事例として挙げられている富山市の『お出かけ定期券』は、交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地へ出かける際の公共交通機関の運賃を往復とも1回100円とする制度である。利用者負担1枚千円の「お出かけ定期券」を高齢者の約24%が所有し、1日平均2,821人が利用している。富山市によれば、高齢者の外出・歩行等による健康増進によって年間1.1億円以上の医療費削減につながっているという。

3.3 新たな課題への対応

第三点目、地域公共交通が直面している新たな課題への対応として、①運転者確保のための取組、②車両更新促進

や新たな車両の開発普及のための取組、③自動運転への対応、④高齢者の移動手段の確保が挙げられている。

①運転者確保のための取組に関してだが、自動車運転者の有効求人倍率は、ここ数年急速に上昇してきており、逼迫した状態にある(図—5)。しかしながら、自動車運送業は総じて労働時間は長く、年間所得額は低いなど、条件面で厳しく、雇用拡大に問題を抱えており、担い手の高齢化が進んでいる。今後、運転者等の人手不足への対応はますます大きな課題となり、女性の積極的な登用も含め、対応が急務である。

②地域のバス車両の老朽化は深刻であり、都市部でも15年以上使われるケースが増える中、地方では25～30年車齢の車両も増えてきている。その結果、バリアフリーの進展も、特に地方で遅れている。中古車価格の高騰により、地方部で車両の調達が困難になってきている現状をふまえると、都市部の車齢の若い中古車両を、きちんと地方部で活用できるような補助のスキームが考えられないかという意見も示された。

③自動運転への対応として、市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、持

続可能なビジネスモデルを検討する必要がある。近年、自動運転に過度の期待があるように思われるが、歩行者や自転車などが全くない状況でこそ導入可能になりつつあるが、現実の交通環境を考えると、自動運転を全面的に導入できるのはまだ先の話であり、自動運転を前提に施策を考えるのは危険である。

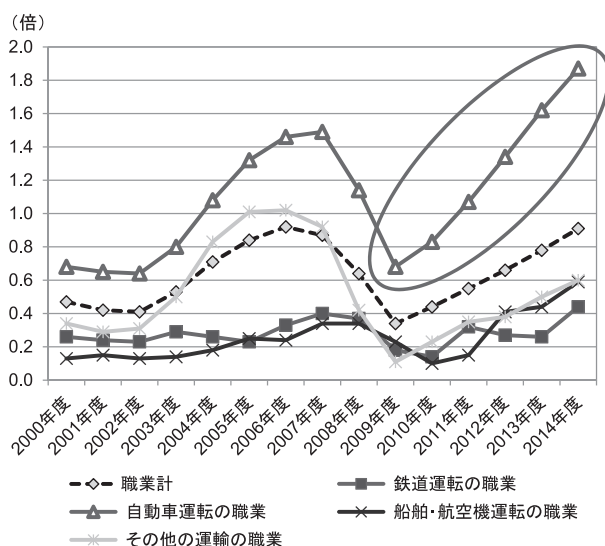
④高齢者の移動手段の確保の重要性が高まっている背景には、交通事故件数が減少している中、65歳以上の運転者による事故の割合が上昇していることがある。道路交通法の一部を改正する法律(平成29年3月施行)によって、認知機能に問題を抱える高齢者に対する免許更新が厳しくなったこともあり、高齢者の「足の確保」が重要性を増していることから、国土交通省では「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を設けて、具体方策を検討してきた。その中間とりまとめが2017年6月に公表されたが、1) 高齢者の公共交通機関の利用促進、2) 貨客混載等の促進、3) 自家用有償運送の活用、4) 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化、5) 福祉行政との連携、6) 地域における取組に対する支援の6点が提案されている。

さらに、高齢運転者の事故防止という観点では、安全性能を高めた自動車の開発・普及促進や、全国的高速道路での誤侵入・逆走防止対策などに力を入れている。

4 懇談会の答申②：各主体に期待される今後の取組

地域公共交通を活性化・再生するためには、公共交通に係る各主体が相互に協調しながら、それぞれの役割を積極的に果たしていくことが大事である。

制度面では、活性化再生法により地域で関係者が連携する枠組が整備され



■図—5 職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移

てきたので、この枠組を活用して交通事業者、地方公共団体、地域住民、国それぞれが、自らの役割をしっかりと自覚し、その実行力を高めていくことが重要である。各主体に期待される今後の取組を整理すると、図—6のとおりである。以下、各主体に求められる役割、取組について述べる。

4.1 交通事業者の経営力の強化

交通事業者は、地域の公共交通を支える極めて重要な役割を担ってきており、引き続き地域公共交通ひいては地域全体の活性化に貢献することが期待されている。経営状況の悪化に伴う企画部門の縮小等で、経営力が減衰してしまっている交通事業者も見受けられるが、まだまだできることはある。経営力の強化を通じて、生産性を向上し、効率的で質の高い輸送サービスを提供することにより、地域に密着した企業として活躍していくことが望まれている。具体的には、

- ①経営の革新（規模の経済なども視野に入れた経営改革、企画能力の向上）
 - ②関係主体との協議（地方公共団体や地域住民との協働、普段からの信頼関係の醸成など）
 - ③地域内の需要の掘り起こし（学生・高齢者、お出かけ需要の喚起）
- が挙げられている。

路線バスを活用した貨客混載の取組も各地で相次いで始まっている。バス業界ではバスの空席の有効活用による収

入増、物流業界ではドライバーの負担軽減、人手不足対策、環境面ではCO₂排出量削減などの効果が上がっている。

4.2 地方公共団体の実行力の向上

活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなった。地方公共団体が、交通政策への取組を強化し、ビジョンを持って地域公共交通の活性化の取組を牽引していくことが期待される。しかし、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無い等、地域公共交通に対する意識が充分でない事例も見受けられる。

そこで、具体的には

- ①担い手の充当（組織拡充・人材育成）
 - ②地域公共交通への正しい認識と実態の把握
 - ③「地域活性化の一翼を担う公共交通」という視点、
- の3点が重要だと指摘されている。

上記②の地域公共交通の実態を把握するには、サービス水準の「見える化」により交通担当者が地域のサービス水準を認識する必要がある。国土交通省では、全国の市町村を対象に「鉄道・バスの路線長」、「鉄道・バスの平均運行本数」、「鉄道・バスの運賃」等の公共交通に関するデータを基に、可住地人口密度等に応じた標準的な公共交通のサービスの水準等を整理し、情報提供している。

上記③については、公共交通施策を

地域活性化の戦略の一部と位置づけることが必要であり、この認識の下で、交通事業者、住民、他の行政部局（まちづくり、観光、文教、福祉等）などと協力していくことが必要である。

4.3 地域住民の意識改革

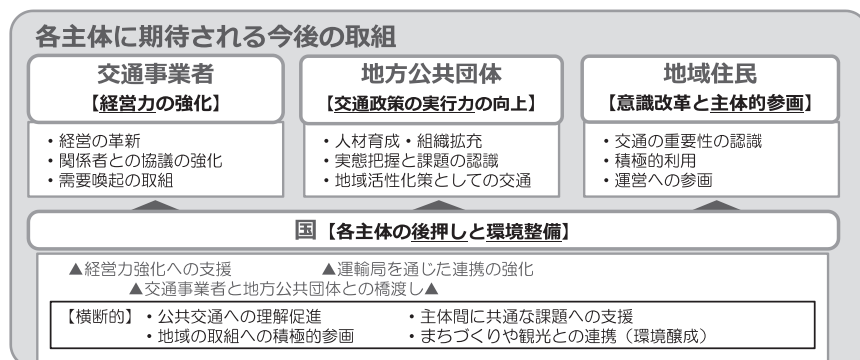
自家用自動車の利用が多い地域ほど、公共交通への関心が低い傾向にあるが、公共交通は、与えられるものではない、ということをしかりと認識してもらう必要がある。すなわち、①「なくなったら困る」ということに気づく、②「使わなかったらなくなる」ということを認識する、③使う・参画することによって維持する、という意識改革が必要である。

岐阜市では、地域住民が主体となって行政（市）とバス事業者の三者によるコミュニティ・バスの運営協議会を設置し、住民自らが運賃・ルート・ダイヤなどの決定を主導しており、効率性や補助額をチェックする経営改善の仕組み込まれている。地域の努力で持続可能なシステムを構築しており、既に岐阜市のほぼ全域をカバーするレベルに達している（図—7）。

4.4 国の果たすべき役割

国に対しては、交通政策基本法の理念をふまえつつ、各主体が地域公共交通を活性化・再生するための取組を最大限後押しするとともに、課題の解決のための環境整備や、制度の運用の見直し等に取り組むことが求められている（図—6）。また、各主体が公共交通への理解を深め、自らの役割を自覚し、その実行力を高めていけるような取組を進めていく必要がある。具体的には次の9項目が挙げられた。

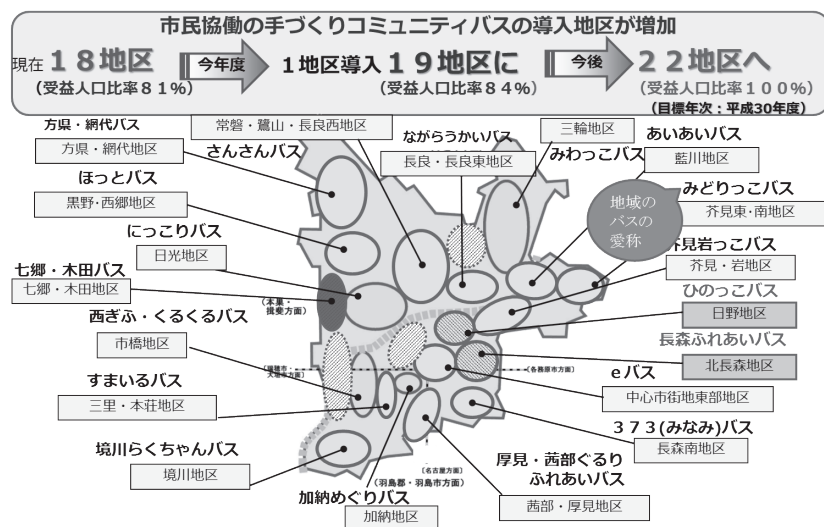
- ①交通事業者の経営力強化
- ②自動運転の推進とその円滑な実装
- ③貨客混載の促進
- ④公共交通に対する各主体の理解の促進（実態把握、計画策定支援等）



■図—6 各主体に期待される今後の取組

地域が広げるコミュニティバス

○地域が導入を決定し、作り上げるコミュニティバスは連鎖的に拡大する。
⇒地域に成功体験⇒地域の自信、絆づくりに貢献⇒移動手段を超える可能性（地域の活動の拡大、意識の変革）



■図-7 岐阜市 市民協働型コミュニティ・バスの概要

- ⑤分野・課題横断的な各主体への支援（データ分析手法等の共有、人材育成支援等）
- ⑥地方公共団体との連携強化（運輸局を通じた制度活用、計画策定の支援等）
- ⑦交通事業者と地方公共団体の間の協議の仲介
- ⑧協議会の現場での積極的な支援
- ⑨他部局・他省庁との積極的な連携（まちづくり、観光、介護、福祉等と分野横断的連携）

■質疑応答

(1) 自転車と公共交通の関係

Q 本日の発表になかった自転車と公共交通手段との関係についてお考えがあればお聞きしたい。海外ではバス停近くに自転車駐輪場を設置するなどして利便向上を図っているが、何か政策などを考えておられるか？

A 自転車と公共交通手段は、性質が大きく異なると思われる。公共交通は多くの人に乗ってもらって成立するものだが、自転車は個人の意思で成立する乗り物である。自転車で公共交通

の近くまで来られることは大歓迎であるが、日本では雨が多いなど利便性が悪い点もあると個人的には思う。近年、自転車のライドシェアなどの新たなサービスも出ているが、自転車を排除するのではなく、公共交通とうまく組み合わせていくことが大切だと思う。

Q 私も同感である。そのためには、縦割行政の壁を乗り越え、利便性をよくしていく必要がある。

(2) 鉄道の有人自動運転について

Q JR北海道に見られるように、地方ではこれまでに培ってきた鉄道という遺産をどう活かすかについて問題を抱えている。自動車の自動運転についてお話しされたが、自動車より鉄道の方が自動運転を導入しやすい。ただし、鉄道においても全てを自動制御することは困難である。人間でないと識別できない障害物や再開の判断などを考えると、監視員が同乗する「有人自動運転」のような仕組みが現実的ではないかと思われる。有人自動運転でも運転の負荷がかなり軽減するので人件費の縮減につながる。その監視員ぐらい

は安全の観点から必要なコストとして認めてよいのではないかと。JR北海道では技術開発の資金余力もないが、鉄道の有人自動運転についていかが思われるか。

A バリの地下鉄では25年近く前から自動運転を導入しているなど、技術的に不可能というわけではないだろう。国土交通省の基本的な姿勢は、安全確保が第一であり、安全を確保しつつ利便性向上の施策を徐々に導入するという方針である。いきなり自動運転にするのはハードルが高いため、監視員を置いて安全・安心を確保する方法は現実的なアプローチだと思われる。その結果としての有人自動運転の可能性はあると思われる。

Q 上記の質問と関連するが、安全に加えて「安心」の確保も大事ではないか。例えば、女性が夜遅く1人で列車に乗る場合や、大地震が起こる場合などを想定すると無人でいいのか。自動運転であってもシニアの人がいるだけで安心である。人件費は少しかかるかもしれないが、安心に要するコストも必要ではないか。神戸のポートピア博覧会でもモノレールに最初は人が乗っていた。

A 御指摘の通り、最低限のセーフティ・ネットは必要であると思われる。東京のモノレール「ゆりかもめ」は今では無人運転であるが、最初は有人運転であった。自動運転は環境にもよるが、徐々に導入していくことが現実的だと思われる。

(3) バス乗務員の確保方策

Q バスを運行している交通事業者であるが、バス乗務員を確保するのは大きな課題である。バスの安全を確保するには、ぶつからないようにすることの他に、車内における安全管理の問題もある。自動運転は車両がぶつから

ないようにするには効果的だが、車内の安全問題は交通事業者で対応しなければならない。つまり、安全確保には人を介したサービスが必要である。今後、ますますバス乗務員の確保が困難になると思われるが、その対策として例えば、(老朽大型バスしかないような場合に一定の条件を満たせば)大型でない二種免許でも許可する、外国人への免許付与なども視野に入れた政策についてお聞きしたい。

- A 私が即答できる内容ではなく、自動車局等とも連携して検討していく必要がある内容である。外国人や高齢者の有効活用も考える余地はあろうが、安全確保の観点から運転免許を所管する警察との関係で難しい調整が必要だろう。女性ドライバーの登用も考えられるが、なかなか増えていないのが現状。その背景には、バス/タクシー事業に対するイメージがよくないという点があると思われ、むしろホワイト企業であるということをPRしていく必要があるのではないか。どこまでだったら安全性を落とさずに改善できるかということは重い宿題である。

(4) 地方公共交通へのインセンティブ

- Q 地方の交通事業者は、多くの赤字路線を抱えながら路線をなんとか継続している。バス会社の立場に立てば、もうかる路線を維持し、もうからない路線は手放した方がよい。人口減少などで経営環境がますます厳しくなる5~10年先を展望すると、どのようなインセンティブが望ましいかお聞き

したい。

- A 地方の交通事業者に対する評価には、努力して地域の足を支えてくれているという評価や、補助金漬けで怠けているという評価など、様々な見方が存在するのも事実である。地方の実態として、もうかる路線はほぼない中で、交通事業者は地元の名士としてなんとか路線を維持しているというのが実情。努力に報いるインセンティブ方策を組むのはなかなか難しいが、各地の行政にも交通事業者を支える方向に舵を切ってもらいたいと思う。

- Q 公共交通は使わなければならないが、公共交通を使うための社会的インセンティブについてお考えがあればお聞きしたい。

- A 自家用自動車を持っている人に車を手放させることはなかなか難しいと思われる。しかし、月に1度、年に1度だけでも観光や買い物など可能な範囲で公共交通を使うことなら始めていただけるのではないだろうか。お酒を飲む日に利用するというだけでも、公共交通機関の経営は改善していくと思われる。例えば、三陸鉄道を例にとった試算であるが、沿線住民に年1度だけ全区間を乗ってもらえれば、それだけで黒字になるとされている。

(5) 運行効率化の課題

- Q バス事業者である。国の交通政策基本法は、地域の交通政策でもある。交通事業者は、元々、地域住民の声を聴きながら運行計画に反映している。

しかしながら、地域住民の声には、今より不便なのは困る、走っておくことで安心する、というものもある。バス事業者としては人が乗る路線で運行したい。人が乗らない路線で、大切な運転手を使って補助金をもらいながら運行したくない。愚痴のように聞こえるかもしれないが、地域住民の都合で効率的な運行にするのは難しい。こうした運行効率化の課題についてご意見をお伺いしたい。

- A 地域住民の声はさまざまである。解決の方向性としては、関係者で協議会をつくって、しっかりと話を聞くことから始めなくてはならない。行政を交えて「交通事業者の都合」と「地域住民の都合」をぶつけ合い、時間をかけて話し合うしかない。手間であるが粘り強く取り組むことが重要。地方運輸局もサポートするので是非取組を進めていただきたい。

(6) データの収集・分析・活用など

- Q 国土交通省の国土交通政策研究所であるが、関係者の方々にはまず自前でデータを収集していただきたい。データの収集方法に関する研究成果を当方のインターネットサイトで公表しているのでご参照いただきたい。地方運輸局と協力してデータの収集・分析・活用などを行われるとよいと思われる。
- A データをとって地域公共交通の経営改善に活かしていただきたい。

(とりまとめ:大堀勝正)