

バスネットワークの将来像に関する研究会 報告書

～地域の移動を支える効率的で持続的なバスネットワークの確保を目指して～

国土交通省 自動車交通局

目 次

1. 本研究会の趣旨	1
2. バスネットワークの構築・維持の実態と課題	2
(1) 各主体をめぐる実態と課題	2
① 国の役割について	2
② 地方自治体の役割について	3
③ バス事業者の役割について	3
④ 住民の役割について	4
(2) 多様化する地域・社会の実情に応じた課題	4
① 複数自治体にわたる場合の対応	4
② 複数モードにわたる場合の対応	5
③ 高齢社会、バリアフリー、地球環境問題への対応	5
④ まちづくりとの連携	5
⑤ バス利用促進のための情報提供のあり方と観光など地域の振興	6
3. 今後の検討の方向性	6
(1) 各主体の役割について	6
① 国が取り組むべき事項	6
② 地方自治体に取り組むべき事項	7
i) 公共交通のあり方に関する検討の推進	7
ii) 地方自治体の公共交通に係る企画立案体制の充実、能力の向上	8
③ 交通事業者の地域に対する積極的協力	8
④ 住民の意識向上、NPO、自治会等地域の利用者団体の取組みの支援	8
(2) 多様化する地域・社会への対応	9
① 高齢社会・バリアフリーへの対応	9
② 地球環境問題への対応	9
③ 観光等地域振興とバス情報の提供	9
④ まちづくりとの一層の連携強化	10
4. まとめ	10
付録1 バスネットワークの将来像に関する研究会委員名簿	11
付録2 バスネットワークの将来像に関する研究会の検討経緯	12
資料 地域におけるバスネットワーク整備に関する取組みについて	

1. 本研究会の趣旨

現在、特に地域社会は、高齢化の進展、過疎化の進行などが原因で、大きな構造変化にさらされている。こうした中で、従来様々な主体が担ってきた役割が見直され、社会の変化に対応して新たな役割を担い、実践することが期待されている。

地域公共交通ネットワークもその例に漏れず、社会構造の変化に伴い、輸送人員及び収入の減少、バリアフリー化の要請、多様化する移動ニーズへの対応等、様々な課題に直面している。しかし、地球環境問題への対応も含めて、公共交通機関、その中でも特に地域住民に密着しているバスのネットワークを、持続的な地域の足として構築・維持することは益々重要となってきている。

必要なバスネットワークの構築・維持をバス事業者の企業努力に依存することで達成していた時代は終わり、企業努力を前提としつつも、公的な主体による財政上の負担を伴うことが不可欠になっている。また、地域住民のニーズに応じて、乗合路線バスのみならず、コミュニティバス・乗合タクシー等の輸送サービスが各地で提供されており、これらを含めた形での「効率的で持続的なバスネットワーク」を考えていかなければならなくなっている。実際問題として、地方自治体をはじめとして、住民、NPO 等、様々な主体がバスネットワークに関与するようになってきている。一方で国、地方自治体の厳しい財政事情の中で、地域のバスネットワークを構築・維持していくためには、関係者の知見を総動員して、利用しやすく、重複や無駄のないバスネットワークとしていくための課題を明らかにし、今後の方向性を議論することが必要である。

昨年度は国土交通省と日本バス協会が共催した「バス産業勉強会」において、バスネットワークの存続、再生のために、バスを産業としての視点から捉えた上で、必要な政策的環境整備等について提示し、それを基にして、企業性を発揮しつつ事業運営を行うことについて提言が行われた。これに続き、今年度は、国、地方自治体、交通事業者、住民等の役割などについて、乗合バスをはじめとしたバスによる持続的な地域公共交通のネットワークを構築し、維持するために必要な施策や課題について、国土交通省において「バスネットワークの将来像に関する研究会」を立ち上げ、検討した。

本研究会での調査の手段としては、全都道府県へのアンケートを行うとともに、約6ヶ月、計5回にわたり、地方自治体、バス事業者、福祉輸送を行うNPO法人からのヒアリング等を行うことにより、効率的で持続的なバスネットワークを構築・維持するために必要な施策・課題を検討した。その結果、地域交通に係る各主体の役割を一層明確化するとともに、高齢社会、地球環境問題、バリアフリー、まちづくり、観光など地域振興への対応の観点からの利用促進を含め、あるべきバスネットワークを構築・維持するために有用

な提言をまとめたので、ここに報告する。

なお、現在、国土交通省において、交通基本法案の検討が進められており、その過程で地域公共交通のあり方、行政、事業者、利用者等の関係者が果たすべき役割についても議論されるはずである。本報告がそれらの議論に資すれば幸いである。

2. バスネットワークの構築・維持の実態と課題

現在、地域におけるバスネットワークを構築・維持するに当たって直面している実態と課題を抽出し、整理を行うと、以下の通りである。

(1) 各主体をめぐる実態と課題

① 国の役割について

平成 14 年に道路運送法での規制緩和が行われ、乗合バスの路線の休廃止が許可制から届出制になり、地域協議会における調整、判断が行われるようになって以降、地域もバス交通に対して責任を持つことがより明確になった。その後も、平成 18 年の道路運送法改正による地域公共交通会議の導入、平成 19 年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定による法定協議会の導入など、従来からのバス事業者主体のバス運営に加え、国の支援の下に地方自治体、住民という地域が主体となって公共交通のネットワークの構築・維持を図るための仕組み作りが進められてきた。

ただし、これらの仕組み作りは、地域の実情をバスネットワークの構築・維持に細やかに反映させるためには地域が主体になることが重要であることから進められたものであり、ネットワークの構築・維持に関する国の役割を軽減したものではない。

国の役割は、ナショナルミニマムの確保、高齢化への対応、温暖化対策などの公共交通機関が有する意義を踏まえ、1) 地域交通に関する基本政策を策定すること、2) 輸送サービス確保のために必要な財政支援を行うこと、3) 輸送サービスの安全を確保すること、にあると考えられる。

こうした役割を果たすため、国は、交通事業者のみならず、地方自治体・住民・NPO 等が主体性を発揮できるような地域公共交通会議等の制度の運用と一層の改善を図ることによって、あらゆる地域でその地域に適した公共交通ネットワークが構築・維持されるよう努めていく必要がある。また、生活交通を維持するための効果的な財政支援措置を引き続き行っていく必要がある。さらに、地域交通の事業規制に関しては、安全確保を前提としつつ、地域交通の活性化・再生に資するような弾力的な事業運営を可能にする規制のあり方を検討する必要がある。このほか、収入が減少する中で事業者の経営努力を促進すること、関係する金融等他産業へのバス事業に対する理解促進を図ることも求められている。

② 地方自治体の役割について

道路運送法改正による規制緩和、地域協議会及び地域公共交通会議の導入、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定による法定協議会の導入など、最近、地方自治体がバスをはじめとした地域公共交通ネットワークを構築・維持する主体としての役割を増加させている。

これは、地方自治体が地域の実情を細やかに把握し、これを踏まえて地域のバスネットワークの構築・維持に反映させ、その上で、事業者等関係者と協力して実施することが前提となっているものである。

実際に、全国の多くの地域で、こうした地方自治体の積極的な取組みにより、地域の足が確保されている良い事例も数多くある。ある自治体では、地域公共交通会議を活用して、市域に関するバス交通基本計画を策定し、コミュニティバス等の運行計画を審査しており、関係者間の調整手続きの簡素化、調整過程の透明化を実現している。

しかし、地域の公共交通の課題に積極的に取り組もうとしない地方自治体、乗合バスとコミュニティバス・乗合タクシーとの役割分担など、総合的で持続的な地域公共交通ネットワークという視点を欠き、運行の継続性に意を用いない地方自治体もある。

このような違いは、首長の交通に対する取組意欲あるいは住民意識のあり方に加え、地方自治体の体制整備の違いによって生じている面もある。熱心な取組みを行っている地方自治体では、計画的に専門家として経験を積ませ、ノウハウの蓄積、人材育成を実施している。そして、こうした人材を、公共交通の企画立案部局に配置し、国、他の地方自治体、事業者、住民との折衝をはじめとした実務、その前提となる企画立案に従事させている。中には、交通問題に熱意のある自治体担当職員が、首長の理解も得て、粘り強く市内部の関係部局を含む関係者間の説得や、住民、事業者、関係行政機関との調整にあたり、体系的なバスネットワークの構築に漕ぎ着けた例もある。しかし、一方で、このような体制整備が不十分な自治体もある。

③ バス事業者の役割について

バス事業者の役割については、「バス産業勉強会」において、企業性の理解、利用者や自治体との連携を含めた経営や事業運営の改善の近代化等が指摘されたところであるが、地域が主体となって進めるバスネットワークの検討についても、地域における交通事業のプロとして、バス運行に係わる豊富な知識・経験を効果的に提案しつつ、行政機関や住民等の関係者と十分協議することが求められている。その際、例えば、まちづくりの観点から、積極的に関与することが必要になっているが、ニーズを汲んだダイヤの提供や利用しやすい運賃・定期券などの設定によって、積極的に利便性やサービス向上を進める事業者、新

たな発想で利用者の視点に立った施策を継続的に打ち出し、自らのモチベーションをも高める事業者、事業者のノウハウを結集した提案を地域に示し、不断に意見交換をすることによって地域との信頼関係を築き上げる事業者などが見られる一方、そうした取組みが不十分な事業者も見られる。また、協議の場においても、既定方針を主張するのみで、地方自治体等と共にバスネットワークの構築・維持を考えていこうという提案に欠ける事業者も見られる。

④ 住民の役割について

バスネットワークをとりまく地方自治体等の役割が増加し、関係者の協働（パートナーシップ）、とりわけ地域住民との協働は特に重要であるとの認識が広まっている。実際、自治会長と商店会長が利用促進に協力しているケース、自治会とバス事業者が定期的に協議を行っているケースなど、地域公共交通に情熱を持った地域のリーダーとバス事業者の職員の連携が行われているような良い事例や、市がコミュニティバスを導入するに際して住民の提案を前提とした上、運行開始後も一定の利用を下回れば廃止することを定め、住民の自発性と継続的関与を確保している事例もある。

しかし、住民の意識と現実の行動は異なり、アンケートには「バスが運行されたら利用する」と回答しても、現実には利用するとは限らないことから、地域の交通に問題意識を持つ段階から、実際に乗るという行動に結実するまで、住民が参加意識を向上することが必要となっている。また、住民は、国や地方自治体がどのくらい補助金を支出して各路線の赤字を補填しているかを知らないため、補助を受けている生活路線に対して意識を持たず、路線の維持ばかりに目がいくことも一因である。さらに、コミュニティバスなど地域公共交通の導入を行ったとしても、利用、事後の検証に対する意識が低く、結局は持続しないという問題がある。

(2) 多様化する地域・社会の実情に応じた課題

① 複数自治体にわたる場合の対応

バスネットワークは、個別の路線が短い場合でも、ネットワークとしては一つの市町村内にとどまることはなく、複数の市町村にまたがることが多い。こうした場合、地域の公共交通の計画を策定することを企図しても、市町村主催の地域公共交通会議か、又は都道府県主催の地域協議会になってしまい、該当する複数市町村が合同で議論するような会議体がなく、作業が進まないという実態がある。地方自治体によっては、地域協議会をブロック単位に分けて開催し、そこで議論した結果を県の地域協議会に報告するという工夫をしているところもあるが、関係者間の調整には時間不足であるなど、問題も挙げられてい

る。また、自らの市町村内で完結する路線を持たない市町村は、他の市町村で設置している地域公共交通会議への出席のみで、自らの会議を設置しておらず、結果として交通に関するビジョンもないといった問題もある。

② 複数モードにわたる場合の対応

上記にある通り、道路運送法等で定められている地域協議会、地域公共交通会議等各種協議会は、本来的には都道府県あるいは市町村の域内、工夫によってはその域を超えて地方自治体間の連携の取れた地域公共交通のあり方全般を総合的に検討する場であるべきである。一部の地方自治体では、バス交通基本計画（バスのマスタープラン）を検討し、例えばバスターミナルをどのように位置づけるか、幹線バス網、支線バス網の計画、運行の水準等はどうあるべきか、交通不便地区、空白地区へどのようなコミュニティ交通、モードを導入するか等についても議論している。しかし、現実には、地域公共交通会議は、コミュニティバス、乗合タクシーの運行といった、特定のプロジェクトの調整会議としてしか機能していない場合も数多く見られる。

利用者にとっては、移動ニーズが充足されることが大切であり、また運送を担う主体の側においても、路線の重複、無駄な投資が生じ、非効率的なネットワークとなるのでは持続性がない。例えば、自治体が運行するコミュニティバスについて、交通空白地帯の住民のためのものとその位置づけを明確にしたうえで既存路線バスとの競合等を回避して共倒れを防止している自治体もあるが、このような明確な方針を持っていない自治体も多い。また、それぞれの現有輸送手段を有効に使うことに配慮しなければ、各々が連携せず非効率で利用しにくいバス路線網となるといった問題もある。

③ 高齢社会、バリアフリー、地球環境問題への対応

全国的、特に地方部においては高齢社会となっているが、高齢者は免許証返納のほか様々な理由により自家用車に乗れなくなる場合が多い。また、地域によってはバリアフリー車両の普及の遅れ、また冬季の路上の積雪によりバリアフリー車両の使用が妨げられることも見られる。さらに、地球環境問題への対応のためにも、輸送量当たりのCO₂排出量が自家用車よりも少ないバスは優位性がある。こうした、社会全体に起きている変化に対応するためにもバスは重要な公共交通機関であり、免許証返納高齢者の定期パス制度、バスの通勤定期券所持者の家族が土休日にバスを100円で利用できるエコ定期券等を導入しているケースもあるが、さらに広く普及させることが課題となってきた。またバリアフリー車両の普及、円滑な使用のための道路側の対応が課題となっている。

④ まちづくりとの連携

全国的な中心市街地の空洞化や大都市圏郊外を中心とした住宅団地の空洞化が社会問題

となっていることから、まちづくりのあり方が検討されており、コンパクトシティの形成等のまちづくり施策が進められている。バス交通は比較的柔軟にネットワーク形成が可能であるという特性から、今後のまちづくりを進める上で重要な交通機関である。また、道路管理、交通管理は安全で円滑なバス運行を支える重要な要素であるが、バス事業者のノウハウ、知恵、データが道路管理者、交通管理者にフィードバックされ、活かされているのだろうかとの指摘がある。こうした状況に対応するため、バス事業者とまちづくり部局、道路管理者、交通管理者とのさらなる連携を強めることが課題となっている。

⑤ バス利用促進のための情報提供のあり方と観光など地域の振興

地域のバスネットワークを構築・維持しても、その情報提供がなされず利用者にとって分かりにくいものであったら、「利用者のためのネットワーク」との目的にそぐわないばかりか、利用が伸びず、ひいてはネットワークが衰退してしまう事態も考えられる。バスは、鉄道に比べて、路線やダイヤに関する情報提供が十分ではないという指摘もある。また、事業者の路線のみならず、バスネットワークとしての利用に有益な情報を発信することで、住民のみならず、観光客等、来訪者を含めた利用の円滑化を図ることも課題として挙げられている。

3. 今後の検討の方向性

(1) 各主体の役割について

① 国が取り組むべき事項

国は、長期的な視点からも、将来的に公共交通が持続できるよう、各主体の取組みを支援する仕組み作りを行うとともに、地方自治体が自主的に取り組むという姿勢を促し、地域によってバスネットワークのあり方に本質的な差がないように必要な措置をとる責任がある。

まず、地域の公共交通に関する検討は、地域の移動の実態を勘案し、総合的に行うことが重要である。地域がそうした検討を行うことができるような体制を容易に組織できるよう、現行の各種会議のあり方について再検討を行う必要がある。その際、現行制度では地方自治体が各種会議を主催することとされているが、場合によっては、事業者からの積極的提言に応じるために、提案による各種会議の開催といった枠組みも検討すべきである。

こうした仕組み作りを進め、地域の主体性が発揮できるようにすることが重要であるが、それでもなお、地域が自主的に取り組むという姿勢に差があることも考えられる。取組みが不十分な地域の関係自治体には、国が直接首長に働きかけることを含めて、主導的に助言、支援をすることが必要である。例えば、公共交通に関する企画立案ができる地域の人

材を育成するための研究、教育、研修機会を提供することや、より直接的には公共交通計画策定、計画実施のための支援としての事業者や市町村への助言の充実も考えられる。こうした取組みの際の判断の水準として、国による都道府県別、市町村別の公共交通の充実度を図るための指標づくりなども有効であり、検討すべきである。

また、それぞれの主体間において、必要な情報が行き渡るような体制を築くことも重要であり、補助制度の紹介・活用の奨励、自治体の成功事例・失敗事例の共有、自治体間で直接意見や情報を交換できるように担当者連絡先等をまとめたデータベースの構築・更新、マニュアルの作成・配布などを行い、これらを活用できる機会を設定すべきである。

国の財政支援は、地域の実態に応じた持続的なバスネットワークの構築・維持を図るためのものでなければならないのは当然のことであり、その観点から、全国一律の要件の下で行っている現行の支援措置については、地域における効率的で持続的なバスネットワークのためによりよいあり方を不断に検討していかなければならない。

一方、社会の構造、状況に伴い、移動の実態や運送手段が変化する中で、都市部、地方部など地域の実情に合った交通手段の構築・維持のために、安全を確保しつつ、規制の運用においても必要なあり方を検討していくことが必要である。さらに、バス事業は地域の移動を支える中心的な公共交通機関であり、地方部を中心として委託的な公的補助を前提に成立する事業であることについての理解が金融等他の業界の関係者から得られるよう、関係する場において状況説明に努めることが重要である。

② 地方自治体が取り組むべき事項

i) 公共交通のあり方に関する検討の推進

日常交通圏全体は複数市町村からなることが通常であるため、公共交通のあり方に関する検討については、より地域の住民に密着している市町村が、地域住民のニーズを把握し、その地域の交通体系を検討し、都道府県はその管内の地域間格差の是正等、複数市町村にまたがる問題の解決を行うといった都道府県と市町村との間で役割分担をしながら、圏域に応じて会議を設定することが必要である。こうした会議において、地域の交通ネットワークを合理的なものにしていく上で、地方バス路線維持費補助対象路線をはじめとした乗合路線バスのみならず、コミュニティバスや乗合タクシー、さらには病院、ホテル等が運行する無料バス、福祉有償運送等の自家用有償運送のあり方も含めて議論し、それぞれ、事業者、NPO など、主体の特性に応じた分担がなされるように検討すべきである。なお、こうした場合、例えば福祉有償運送は福祉部局が担当している市町村が多く、交通担当部局との連携が十分でないといった問題もあるので、市町村内でも十分な連携を取る必要がある。

こうした検討を客観的に行うため、検討に際して考慮した国・都道府県・市町村の公的資金負担状況、交通事業者の関係路線の収支状況、支援団体の協賛金等の財務情報等の積極的な開示を促すことも重要である。こうすることで、住民の理解が得られ、また決定プロセスの透明性が確保されることにより、持続的な公共交通の維持につなげることができる。

ii) 地方自治体の公共交通に係る企画立案体制の充実、能力の向上

上記のような政策を進めていくに際して、地方自治体が体制をどのように整え、人材をどのように育てていくのが最も重要なポイントとなってくる。したがって、地方自治体は、交通に通じている人材の育成に努めるべきであり、そのノウハウに不足がある場合は、上記国の役割に記述したように、国の教育、研修等の機会を最大限活用すべきである。そして、従来、福祉部局、商工部局等が交通政策を兼務していた地方自治体も多いが、今後は人材を活用し、各主体と積極的に地域の公共交通のあり方に関する取組みを行うためにも交通に関する政策を担当する部局を明らかにし、可能であれば組織として置くべきである。この組織において、その地域の公共交通に関する政策を一元的に所管することが必要となっている。

③ 交通事業者の地域に対する積極的協力

バス事業者の役割は、地域における交通事業のプロであることが前提となる。しかし、これに寄りかかり、「ネットワークの維持は事業者任せだけで図られるもの」という意識を地方自治体の関係者が払拭する必要がある。

その上で、事業者の持つ、バス運行に係わる豊富な知識・経験を効果的に提案しつつ、行政機関や住民等の関係者と十分協議するためには、事業者も長期的な基本方針、事業者としての将来計画を積極的に示すことが必要になる。また、併せて、関係路線の収支状況の積極的開示など、必要な情報は公開すべきである。そして実際には、地域で公共交通を議論する際、最も重要であり、かつ難しいのが需要把握であるが、これは路線バスの運転者が実感として最もよく把握していると考えられることから、事業者は、こうした実需要・利用状況に関する情報を、地域の実情に合わせて積極的に提供すべきである。また、バスネットワークの構築・維持のために必要な運転者をはじめとした人材の育成に努めるべきである。

④ 住民の意識向上、NPO、自治会等地域の利用者団体の取組みの支援

地域住民も主体であるとの認識を持ち、住民の参加意識を向上することが必要であるが、住民の力を組織することは必ずしも容易ではないことが想定されるため、行政、事業者の側から住民に働きかけることも重要である。そのためには、1) 住民の意向をくみ上げ、

住民に対する説明会、利用促進の周知・広報を行う、2) コミュニティバスを導入する場合、住民の提案を前提とした上、運行開始後の一定の利用水準を定めるなど、住民の自発性と継続的関与を確保する、3) バス事業者が住民との定期的会合を持つ、といったことが考えられる。その前提として、住民は、地方自治体がどのくらい補助金を支出して各路線の赤字を補填しているかなど、公共交通に関する情報を知らなければならない。

また、地方自治体は、利用促進等に関して先進的な活動を行っている住民団体の取組み、NPO、自治会等の団体の代表者のための情報交換会の開催など、住民やその団体が取組みを行うための支援を図ることにより、住民の意識向上を図っていかなければならない。

(2) 多様化する地域・社会への対応

以下の施策は、国、地方自治体、バス事業者、住民がそれぞれ意識を持って取り組むべき事項である。

① 高齢社会・バリアフリーへの対応

高齢者はバスサービスを最も必要としており、より利用しやすくするための施策を講じることが必要である。具体的には、免許返納高齢者に対する公共交通利用促進方策、中古バリアフリー車両の流通の促進等を実践すべきである。また、汎用性の高いノンステップバスの新たな標準仕様の策定等、車両本体に関わる施策や冬季の除雪の徹底等低床バスの使用効率の改善も進めるべきである。このようなバスサービスが確保されるようにバスネットワークの構築・維持が図られるべきである。

② 地球環境問題への対応

バス利用を促進すること自体が、輸送量当たりのCO₂の排出量が自家用車に比べて少ないことから地球環境問題への対応として有効であり、今後、さらに、エコ通勤の拡大等利用者の環境意識に訴える利用拡大策を促進すべきである。また、バス車両本体も、環境に配慮したものを導入すべきである。

③ 観光等地域振興とバス情報の提供

利用促進を図るにあたり、バスの行き先や乗り継ぎ情報、路線情報・運行情報については、普段その路線を利用している人以外は、観光客のみならず地域の住民もよくわかっていないのが実情であり、ダイヤや系統の情報、遅延等のリアルタイムの運行状況がわからないことが利用を遠ざけていると考えられることから、バスの行き先や乗り継ぎ情報、路線情報・運行情報等を、インターネットなどのITやバスロケーションシステムなどによりわかりやすく提供することが重要である。こうした取組みが、リピーターを作ることも含めた観光など地域振興のみならず、地域住民による利用を促し、さらには、地域の観光

の実態などに合わせて、必要であれば広域的に実践することも考えられる。また、こうした路線情報、運行情報の提供に係る全国の好事例を国で一元化して提供することも考えられる。

④ まちづくりとの一層の連携強化

上記3.(1)②ii)に記したように、今後は市町村を中心とした地方自治体の公共交通に係る企画立案能力が強化されていくことが期待されることから、地方自治体内での公共交通企画部局とまちづくり部局、道路管理部局、交通管理部局との連携、バス事業者と地方自治体との連携が一層強化されるよう国として働きかける必要がある。

4. まとめ

本研究会では、以上のとおりの報告書をまとめた。ここで示された課題、それに基づく方向性に沿って、今後各方面で検討が進められることを強く期待したい。またそれが現在検討が進んでいる交通基本法のあり方の議論に対しても寄与すれば幸いである。

バスネットワークの将来像に関する研究会 委員名簿

(平成22年3月現在)

座長	杉山雅洋	早稲田大学教授	
委員	秋池玲子	ボストンコンサルティンググループ パートナー&マネージング・ディレクター	
	宇佐美暢子	全国地方新聞社連合会会長	
	坂本 榮	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局次長	
	下谷内富士子	(社)全国消費生活相談員協会顧問	
	鈴木文彦	交通ジャーナリスト	
	中村文彦	横浜国立大学教授	
	堀内光一郎	(社)日本バス協会会長	(委員は50音順)
専門委員	竹田 哲	西武バス(株)取締役社長	
	森口明好	三重交通(株)代表取締役社長	
	小津正弘	阪急バス(株)代表取締役社長	
	上杉雅彦	神姫バス(株)取締役社長	
地方公共団体	石川敏美	相模原市都市建設局まちづくり計画部参事 (兼)都市交通計画課長	
	高山 泰	鳥取県企画部地域づくり支援局交通政策課長	
	内海雄介	鹿児島県企画部交通政策課長	
行政委員	稲葉一雄	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)	
	花角英世	国土交通省自動車交通局総務課長	
	村田茂樹	国土交通省自動車交通局総務課企画室長	
	石崎仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長	
	新田慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)	
	小林 豊	国土交通省関東運輸局自動車交通部長	
事務局	国土交通省自動車交通局旅客課		

バスネットワークの将来像に関する研究会の検討経緯

第1回研究会

- ・バスネットワークを巡る現状について（事務局）
- ・本研究会の検討課題及び調査項目について（事務局）
- ・地域におけるバスネットワークの現状と課題について（委員）

第2回研究会

- ・最近のバス行政について（事務局）
- ・ヒアリング（東急バス株、山交バス株、江戸川区、南房総市）

第3回研究会

- ・ヒアリング（特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク）
- ・関連調査の報告（事務局）
都道府県のバスネットワーク整備に関する取組みについて等

第4回研究会

- ・関連調査の報告（事務局）
都道府県のバスネットワーク整備に関する取組みについて等
- ・報告書骨子（案）（事務局）

第5回研究会

- ・報告書（案）（事務局）