

ルーラルエリアにおける交通政策 に関する一考察

—デマンド交通の制度的視点から—

松崎 朱芳

要約

デマンド交通は既存の公共交通事業者が撤退した地域における有効な輸送手段として、多くの自治体で運行されている。それには公共交通部門における1990年代後期以降の市場重視への政策転換が大きな要因として考えられる。政策転換により移動需要が多く存在する分野・地域では、競争が促進され市場活性化が期待される一方で、これまで内部相互補助により維持されてきた不採算な交通サービスは、市場への参入退出規制が事実上撤廃されたことから、市場退出による交通空白地域の発生・拡大が懸念されている。

これまでも国や自治体では不採算な交通サービスに関しては多様な補助施策を行うことで、交通空白地域の解消に取り組んできた。しかし交通政策の転換後には従来のそのような交通サービスの維持施策である国庫補助の条件が厳格化され、かつ地方自治体が財源を含めた維持方策を検討する主体へと変更された。そのため地方自治体では他の政策課題の中で、利用者に満足のゆく新たな交通サービスを供給できるかが課題となる。また地域交通政策においては、政策主体が国から地方自治体に移行し、それまで交通市場において存在していた交通サービス運行上の制度的な要件が緩和されるといった交通政策転換における新たな動きもみられる。

本稿は交通政策の転換以降の制度的な変化が地域交通におけるデマンド交通の普

及にどのような影響を及ぼしたのかを考察することを目的とする。交通政策の転換以降、政策主体の変更や交通サービス運行要件の緩和が進んだ一方、補助制度に関しては補助制度のパッケージや効率化が進んだ。また近年の補助制度として地域交通サービスの再構築を目的とした「パッケージ型」が存在しており、そこでもデマンド交通等の自動車車両を活用した交通サービスが多く運行されている。一方で補助制度は効率的な事業者に対するインセンティブを持たせた補助も創設されるなど事業者に対する経営努力を促すものが主流である。このような制度的な変化のもとでデマンド交通の運行が増加しているのである。

第1章 はじめに

本稿が研究対象とするデマンド交通は交通空白地域において有効な輸送手段として、多くの自治体で運行されている¹。それには1990年代後期以降の市場重視への政策転換が大きな要因として考えられる。安全面など社会的規制が事後的な対応が求められるなど、政策に対する問題も懸念されているが市場機構による交通市場の活性化が期待される。その一方で、不採算で公共交通が成り立たないような地域への移動手段の確保が課題となることから、国から地方自治体へと政策主体の地方分権が行われる中で具体的な移動手段としてデマンド交通という交通サービスに注目を浴びるようになった。デマンド交通は需要の少ない地域でも対応できるように自家用車程度の車両を用いて、利用者の需要に応じて運行するために需給の差が小さいため費用効率上な優れた運行ができる点や、戸口間輸送（Door-to-Door）が行われるなどこれまでにない交通サービスとして、特に不採算で公共交通が成り立たなくなった交通空白地域に有効な移動手段である。

そのデマンド交通の導入が進んだ時期は、それまでの地域交通の中心であった乗合バスにおける制度改正が行われた時期と合致している²。制度の変化は、規制緩和

1) 高橋 [2011] によると、デマンド交通とは利用者の事前予約に応じて運行経路やダイヤをその都度設定して運行する形態である。

2) 時系列による具体的な統計データは存在していないものの、早川 [2005]、秋山・吉田 [2009] 等2001年の規制緩和並びに、ITシステムの導入が進んで以降に急速に普及したとされており、国土交通省 [2009] によると158の地域で導入実績がある。

以降、継続的に行われ現在に至っているが、具体的には市場参入退出、運行補助制度等の点で変化が生じている。このような制度変化が乗合バス市場からデマンド交通へと導入を促した可能性がある。したがっては本稿では交通政策の転換以降のルーラルエリアにおける制度的な変化がデマンド交通の普及にどのような影響を及ぼしたのかを考察する。そのため本稿ではデマンド交通の具体的な内容については早川〔2005〕、松崎〔2012〕等に譲ることとする。

本稿の構成は以下の通りである。第2章では、地域交通の現状と乗合バスを中心とした規制緩和前後の交通政策の変化について整理、考察する。第3章では、補助制度について整理、考察する。第4章は本稿のまとめとする。

第2章 地域交通の現状

2-1 交通政策の変更と移動手段の確保

2-1-1 規制緩和と移動手段の確保

1996年12月に交通市場における需給調整規制規則の撤廃する通達が運輸省（現：国土交通省）よりあった。この通達は交通市場における事実上の「自由化」を宣言したものである。規則撤廃は行政改革委員会規制緩和委員会の勧告を受けて以降、1998年度からの規制緩和と政策推進の3カ年計画を策定し、段階的な規制緩和策を行う第2次規制緩和と推進政策に需給調整規制撤廃条項が盛り込まれた。2000年代には道路運送法で、規制緩和に向けた準備が整った交通分野から、規制緩和が先行して行われ2002年2月までに多くの交通分野で需給調整規制規則などの規制緩和が実施された。

これまで需給調整等の交通市場に規制を行ってきた理由としては、中条〔1994〕を参考にすると①幼稚産業であるため競争からの保護が必要な場合（情報の不完全性・不確実性）、②競争抑制による安全水準の担保（情報の不完全性・不確実性）、③規模の経済の経済性ないし範囲の経済の存在、④社会的には必要だが不採算のサービスを内部補助によって維持するため（所得再分配目的）とある。

このうち①については交通市場においてはすでに成熟した産業でありその根拠を失っているとされている。仮にそのような新しい交通サービスが提供されようとサービス開始から時間的経過を経ていない交通サービスの場合は公的部門による保護

の下におき、場合によっては民間による供給体系が社会的に容認される可能性がある。

次に②については社会的規制を行う大義名分となってきた。確かに規制緩和後、市場によっては安全性が損なわれ事故発生数が増えたという意見もあるが、安全を損なう事業を行う事業者は消費者の安全に対する意識が社会的に高まる中で自然に淘汰されるはずであり、規制を抑制すれば安全対策を重視するという保証はない。そのため交通サービスにおける安全規制は規制を行う直接的な原因とはならないと考えられる。

そして③はしばしば②と同様に規制を行う根拠とされてきた。特に規模の経済に関しては費用逓減産業による破滅的競争が生じる結果、自然独占という結果になる。その影響を考慮して事業者の独占的な供給を維持することに対する理論的な根拠を主張した。しかしながら鉄道産業のような固定費が膨大な産業を除けば、航空やバス、タクシーなど埋没費用の少ない産業においてはその理論的根拠が乏しいものになった。

最後に④も規制を行う大きな根拠として存在している。中条[1994]では内部補助による直接的な損失補填は非合理、かつ非効率であり、そもそも赤字で不採算に及んでいる既存事業が本当に赤字でサービスを行っていたのかを指摘している。内部補助の指摘は中条・太田[2001]、寺田[2005]の中でも乗合バス市場についてされており、恣意的な基準に基づいて共通費を配賦し、完全配賦費用に基づかないまま、内部補助が重大であるという根拠が乏しいとしている。結局、規制緩和により新たな事業者が参入できる体制が整うことで、競争が促進されることで社会厚生増大に繋げることができるため規制をする必要性が乏しいとしている³。

ここまでの指摘は伝統的な市場観から交通市場を規制していたものの、技術的發展により、その規制根拠が薄れたということが主に影響しているが、1996年以降規制緩和が進んだ航空産業などの交通市場では国際的な市場競争が行われ、その結果国内外における大きな市場構造の変化が生じたケースも見られる一方で、④のよう

3) 中条[1994]では効率的な事業者が参入したとしても不採算になってしまう、過疎路線バスのような交通サービスについては、そもそもその路線の維持を図る必要があると認められる場合には補助金について競争入札制を導入して事業者を選択することによって生産性向上を図るべきとしている。

な不採算なサービスを担う交通サービス市場においてはいかにして最低限の交通サービスを維持するかが課題となっている。だが指摘にあるような不採算な交通サービスを、単なる所得再分配の見地からだけでその維持方策を議論するだけでは地域交通市場の実態との乖離が避けられない。

ここで不採算な交通サービス市場とはどのようなものかを具体的に考察してみる。不採算な交通サービス市場の場合、福田〔2006〕が示した2つの条件がそろえることが考えられる。その条件として①人口規模が少なく②個人や法人などの社会的経済主体が低密度に分散していることを挙げている⁴。①は交通サービスを行う上で大都市などまとまった需要が獲得できる地域には多くの移動ニーズが潜在的、顕在的にも存在すると考えられるため、交通サービスが供給されないことが想定できる。②は中山間地域が多く都市近郊でも郊外化が進んだ地域は空間的に社会的経済主体が分散していることから十分な交通ニーズに対応できていない市場であると考えられる。福田〔2006〕はこの2点に該当する地域を「ルーラルエリア (rural areas)」と定義し、移動手段の確保の必要性を示している⁵。一般に交通手段の確保が問題となる地域として過疎地域が挙げられるが、ルーラルエリアの場合、必ずしも過疎地域だけでなく人口が一定の大きさを持つ都市やその郊外も含んでいる点は注目すべきである。群馬県館林市においては自家用車の普及により乗合バス市場が一時期全廃されるなど大都市近郊の都市でも交通手段の確保は課題となっていることを考えると、不採算な交通サービス市場を表すのに適した言葉である⁶。

「市場の失敗」からルーラルエリアにおける交通サービスに対する移動手段の確保の必要性が生じるわけであるが、なぜ交通手段を確保する必要があるのだろうか。福田〔2006〕では以下のように指摘している。①所得の低さ、身体的なハンデ

4) 福田〔2006〕では地域の主体として個人および法人等の組織は社会的、経済的な主体を挙げており、総称して社会的経済主体としている。本稿でも社会的経済主体と同様の定義として使用していく。

5) もちろんルーラルエリアは全国に数多く存在し、その地域ごとに異なった地域の特徴が存在する可能性があるが一般的な特徴として示している。

6) 大島〔2005〕館林市の場合、関東地方の3県に隣接しており県境を越えたバスが運行されていたが、密度の路線は少なく早期に廃止になり、都市間路線も鉄道と並行するためか、1980年代に入ると廃止路線代替バスの走らず縮小が続いた。そのため1986年には乗合バスが全廃され、全国で唯一バスの走らない都市として注目されるようになった。その際タクシー券を配ることで、交通弱者の足を確保した。

イキャップ等の制約条件から、自家用機関を利用しえない移動制約者に移動確保手段を確保するため②地域の社会的機能を維持するため③地域振興策の一環として活用するための3点を挙げている。ここから判断すると個人や法人など社会的経済主体を活性化させ、その機能を維持する役割を交通が持っていると解釈できる。派生需要の性格を持つ交通であるが多くの移動手段が存在する大都市とは異なり、私的交通が発達したルーラルエリアの場合には公共交通が充実しておらず、移動手段を維持、確保することが地域の社会的機能を維持するために欠かせないものになる。

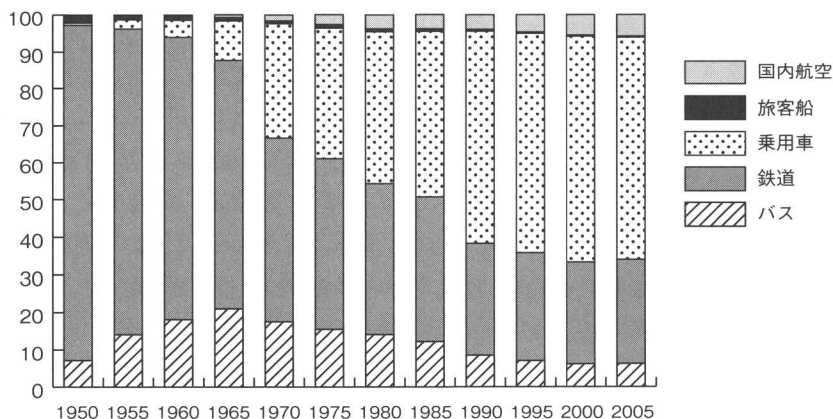
一方で現実的には、ルーラルエリアの場合交通の自給性という点から私的交通による移動が中心となっている。そのため移動手段の確保が真に求められる人に対しての供給が求められる。一般には若年者や私的交通の利用には制約のある人、そして金銭的な制約のある人が考えられる。この中で若年者は運転免許を取得できず、私的交通を運転するには制約のある人は運転したくても運転ができない。金銭的という点に関しても近年の不況による家計収入の減少や社会保障費の増大など個々人の消費行動における経済的制約が高まる中で、全ての人が自家用車を保有することが難しくなる可能性もある⁷⁾。そのため社会的経済主体による移動手段の確保、供給が求められる。

その移動手段の確保に関してこれまで、乗合バスがルーラルエリアの公共交通を支えてきたと福田〔2006〕では論じている。その理由として①通行が可能な幅員さえあれば道路の走行が可能であり、②分散した地域においても沿道の各集落を経由して運行することが可能であるためであるとしている。確かに利用者自身で乗降ができるならば、誰もが安価な料金で誰もが移動できるという点で乗合バスは適していると考えられるが、その動向について表2-1の全旅客輸送に占める輸送手段別分担率から判断してみると、1960年代をピークとして分担率は低下している。それに代わって自家用車が増加してきているために相対的に乗合バスが占める割合は低下してきている。また3大都市圏（首都圏、京阪神圏、中京圏）とその他地方の乗合バスの輸送人員を表2-2から見ると、どの項目も利用者が減少しているの

7) 誰に対しての移動手段の確保を保証するかという点では自家用車を購入し、自らが運転できる人に対しても、確保の必要性があるか関しては議論が必要である。また自らで運転が可能であり、自家用車を購入できる高齢者に対しては自らで運転できる自家用車の開発も待たれると木谷〔2009〕で指摘している。

には変わらないがその他地方においてはその減少率が高くなっている⁸。これらから移動手段として乗合バスの占める割合は低下しており、特に地方や大都市から少し離れた地域においてはその傾向が顕著にみられることが理解できる。ルーラルエリアに関してはこの地域に該当するため、私的交通が移動手段の中心に移っていったことが影響していることが考えられる⁹。次項では乗合バスにおける規制緩和以降の交通政策における流れについて整理、考察していく。

表 2-1 全旅客輸送に占める輸送手段別分担率

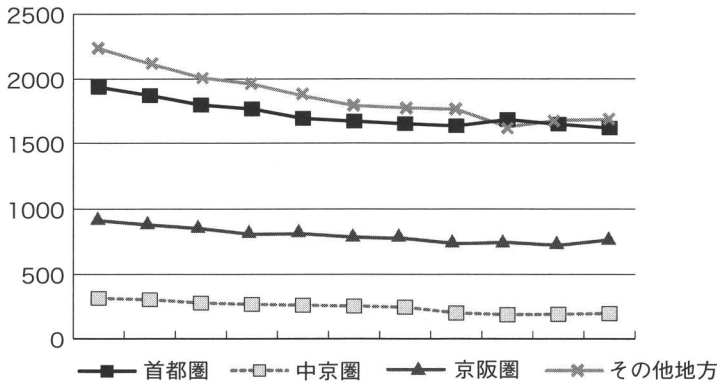


出典：『数字でみる自動車 [2010]』より作成

8) 3大都市圏とは首都圏（東京駅を中心に50km）、京阪神圏（大阪駅を中心に50km）、中京圏（名古屋駅を中心に40km）の交通不便な地域を除いた地域。

9) 国土交通省総合政策局 [2010]「貨物・旅客地域流動調査分析資料」に距離別の分担率を示す指標が存在し、その中で100キロ未満の移動に占める輸送手段別の割合として自動車 が75.1%を占めている現状にある。

表2-2 3大都市圏（首都圏、京阪神圏、中京圏）とその他地方の乗合バスの輸送人員
(単位：万人)



出典：『都市交通年報 [2010]』より作成

2-1-2 規制緩和による乗合バス市場における変化

2002年の道路運送法改正における乗合バス市場の変更点について寺田[2005]を参考に示すと、①市場参入は免許制から許可制になり、休止・廃止など市場退出に関しては許可制から認可制になった②運行に関しては路線計画などが認可制に、ダイヤは届出制、事業計画変更命令（クリームスキミング防止条項）の制度が設けられた③運賃については、確定額認可を原則とするいわゆる強制運賃性が上限認可制に改められ、運賃上限の範囲内での変更は届出制になった④安全規制に関しては運行管理者制度を追加するとともに、ポイント制により行政処分を明示した事後規制に改められたとされている。①、②に関しては具体的には需給調整が行われていた乗合バス市場において、自由な参入と退出が行われるようになったことは交通市場を活性化させる一方で、交通のモード、地域別市場によっては衰退させる要因とも考えられるため大きな市場変化をもたらす。また③に関しては運行区域の変更など多様な運行体系の構築に対応できるため交通サービスの多様性の創出を後押しするものと考えられる。④に関してはこれまで規制を行ってきた規制根拠を、事後的な規制とすることで緩和し、市場機構を活用した市場構築に欠かせないものであるとしている。

4つの変更点の中から具体的な指標を用いて考察してみる。まず表2-3を参考

に2002年を境とする前後3年間（1999～2005）の乗合バス市場の動向に関して項目別に見ていくと、事業者数に関しては規制緩和された2002年に大きな増加を示しているもののそれ以降はあまり大きな変化はしていない。次に走行キロに関しては事業者数の伸びとともに運行路線数も増加すると考えられるために増加している。一方で輸送人員や営業収入は伸びておらず、乗合バス事業全体が縮小の傾向の中で限られた需要の奪い合いをしているようにも感じられる。それに対して営業収入は減少しており、収入となる絶対量が減少する中で市場競争を行っている。またキロあたりの限界収入は走行キロ増加に対する営業収入の低下から減少傾向にあるが、輸送人員あたりの限界収入は増加しており、乗合バス市場が経費のうち人件費が60%から70%を占める労働集約型の産業であることを考えると事業効率が改善しているとも取れなくはない。これには堤〔2007〕が示すように毎年事業者数が増加しているものの退出も存在している点から事業効率の悪い事業者が市場から退出し、新たに事業者が効率的な経営をしている可能性もある¹⁰。

表2-3 乗合バス規制緩和前後3年間（1999～2005）の推移

	事業者数	走行キロ (キロ)	輸送人員 (千人)	営業収入 (百万円)	走行キロ当たりの 営業収入 (円)	輸送人員あたりの 営業収入 (円)
1999	430	2,900,487	4,937,130	1,069,592	368.7	216.6
2000	444	2,896,959	4,803,040	1,050,944	362.7	218.8
2001	451	2,924,444	4,633,010	1,020,818	349	220.3
2002	485	2,951,699	4,502,726	992,755	336.3	220.4
2003	511	3,006,903	4,447,859	990,574	329.4	222.7
2004	516	3,028,566	4,335,453	974,281	321.7	224.7
2005	513	3,015,339	4,243,854	968,320	321.1	228.1

出典：『日本のバス事業〔2010〕』より作成

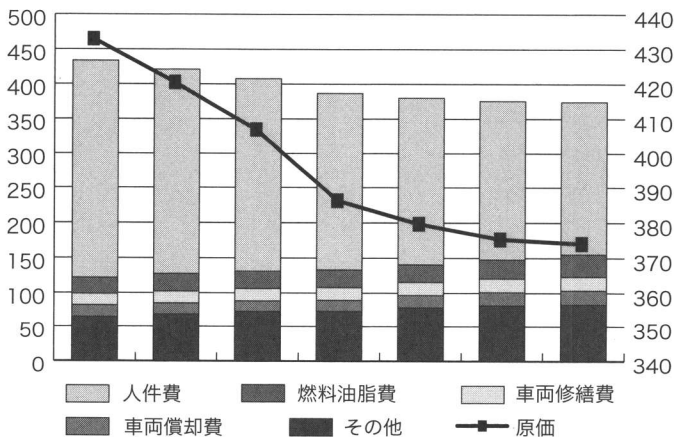
次に規制緩和後の市場動向について把握できる参入の流れから考察してみる。寺

10) 2006年度に81件と同年度の参入が37件であることから（高速バスを除く）退出の方が参入を上回っている現状にある。

田〔2005〕では規制緩和されて2年2ヶ月の動向について整理している¹¹⁾。その中で新規参入許可件数は75件であり、そのうち許可切替（21条許可から正式な乗合バスへ）や分社化に伴う営業移管を除く実質参入は25件であった。その内訳として都市バス11件、高速バス5件、過疎バス5件、その他4件と都市バスへの参入が多い。参入に関して地域別に見ると、運輸局の管轄範囲別のデータから把握するに関東11件、東北6社、近畿3社、その他5社でそのうち東北の6件は高速バスや観光地輸送バスが含まれている。ここから新規参入に関しては件数自体が少なく、地域によってばらつきが見られる。規制緩和を機に参入と退出が自由化されたとしているが寺田〔2005〕によると乗合バス市場への参入や退出は1980年代から見られたとされている。その目的には事業者の経営改善が目的とされている。具体的にはバス事業者内における路線を黒字路線と赤字路線に分け、黒字路線のみを運行することで企業の経営力を強化する一方で、赤字路線に関しては分社・子会社化を実施することで賃金削減等の費用削減を行った上で、後述する国庫補助や自治体からの運行補助に切り替えることで路線の維持が図られ、事業者の経営改善が同時に行われた。その結果として既存の事業者の分社、子会社化による形式的な参入、退出が行われた。

11) 寺田〔2005〕では2002年2月1日の規制緩和に伴い、参入の許可を行う際には事前届け出を受け付けなかったために、申請から半年を経て新規参入の許可が行われるために実質的には、2002年8月1日以降に事業開始されたと許可申請における問題点を指摘している。

表2-4 規制緩和前後3年間(1999~2005)の乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率推移(単位:円)¹²



出典:『日本のバス事業[2010]』より作成

最後に確定額運賃制から上限運賃制に変更された運賃について、それを算定する乗合バス費用原価から考察してみる。乗合バスは運行にかかる費用を積み上げた総括原価方式により原価が算定される。その原価であるが規制緩和した2001年度から2002年度にかけて最も大幅に下落したが、それ以降の減少幅は縮小している。その項目のうち人件費の割合だけが低下していることから原価の減少に対して、人件費が最もその削減の影響を受けている。加藤[2010]によると乗合バスの平均賃金のうち人件費は2001年度から2006年にかけて16%減少していると示しており、全従業者の中でも平均よりも低い賃金水準の乗合バスの従業者に対して負担となっている。一方で、他の項目の割合は増加しており、世界的な燃料費高騰の影響のため燃料油脂費が最も増加している。

ここでは乗合バス市場における規制緩和後の動向について考察してきた。市場の流れとして大きく事業者の参入が生じたわけではないが、その参入においては都市において多く地方においてはあまり多く進出していない。また運行実績や原価等から分析してみると厳しい経営環境になっている。具体的には営業収入が伸ばせず走

12) 表中のうち原価のみ右ラベルで他の項目は左ラベル。

行キロ当たりの限界的な収入は低下している。これには燃料油脂費が原価の中でウェイトを占めていることを考慮すると利益が増やせない状況になっている。また輸送人員当たりの限界収入は増加している点から効率的な輸送が行われている可能性があるが、営業収入に比べ輸送人員数の減少幅が大きいために改善が求められる。2002年の乗合バス市場における道路交通法の改正は明確な市場の方向性を提示したものであるとして、評価されるべきものであるが、その実態として事業者にとって厳しい経営を強いられていることが理解できる。本稿が対象とするルーラルエリアにおける市場動向に関する資料はあまり見られないが、例えば表2-5において2004年から2008年までの5年間における大都市地域（東京、東海、京阪神の3大都市圏）およびその他地域における収支状況についてみるとどの年も大都市に比べて赤字率に大きな差がある。ルーラルエリアにおける事業者の厳しい経営が予想される中で、規制緩和による事業者の路線撤退は事実上の自由化が行われたために不採算な路線からの撤退は余儀なくされると思われる。次項では2006年における道路交通法の改正によるルーラルエリアにおける新たな政策的指針について考察していく。

表2-5 近年の大都市地域およびその他地域における乗合バス事業者の収支状況

大都市	黒字（社）	赤字（社）	計（社）	赤字率（％）
2004	46	34	79	43
2005	46	35	81	43
2006	44	40	84	47
2007	44	43	87	49
2008	44	39	83	46
その他地域	黒字（社）	赤字（社）	合計（社）	赤字率（％）
2004	25	148	174	85
2005	29	144	173	83
2006	30	140	170	82
2007	25	144	169	85
2008	21	150	171	87

出典：『日本のバス事業』各年度版より作成

2-1-3 ルーラルエリアにおける交通政策

市場機構による交通サービス供給に任せるという方針が出てから、ルーラルエリアにおける移動確保が問題となる中で2006年10月にはそれに対応する道路運送法の改正が行われた。その内容として堤〔2007〕を参考に整理すると、①乗合バス事業の対象範囲の拡大②乗合バス事業の運賃・料金規制の緩和③NPOや自治体バス等による福祉有償ボランティア輸送の制度化が挙げられる。①はそれまで定時定路線以外の乗合輸送を行う場合、貸切事業の許可を受けた上で、乗合旅客の運送許可を受けなければならなかったが乗合バスの運送許可だけで定時定路線以外の運行ができるようになった。この制度変更は定路線以外の運行も可能になるため、交通サービスを行う上での選択肢が広がったためにルーラルエリアにおける新たな移動手段の確保につながるとされている。次に②に関しては料金・運賃設定は上限許可制として行われてきたが、旅客の利益に大きな影響を及ぼさない限り地域の社会的経済主体から構成される「地域公共交通会議」の認可により事前届出制に変更された。これにより柔軟な料金設定が行われることが可能になった。③に関してはこれまでも自家用車による有償輸送が例外的に認められてきたが、ボランティアやNPOによる輸送を地域輸送において民間事業者による輸送を補うという政策的な方針から制度整備された¹³。特にその運行主体が非運行事業者という点から、地域主体から構成される地域公共交通会議で運行が協議され、かつ登録をしなければならないなど安全・安心な移動が行われるような制度を設けた¹⁴。

今回の法改正はルーラルエリアにおける移動確保に向けての方向性が明確にされた。交通事業者による交通サービスだけでなくそれを補完する形で、行政だけでなくNPOやボランティア組織などの新たな地域主体が地域における交通サービスの供給主体として期待されることになった。この新たな主体が供給サービスを制度化し、より柔軟な交通サービスが行えるようにするため不定路線による広域運行や料金設定の自主的な設定などが行えるようになった。制度変更によって表2-6にあるように乗合タクシーの路線数を見ると2006年度から急激に路線数が増加してお

13) 2003年の内閣府の構造改革特別区域法に基づく通達（国自旅232号）により、例外的に有償のボランティア輸送が認められた。

14) 木谷〔2009〕では制度化されたことにより運行の手続きの厳格化など制度化が、ボランティア有償輸送を運行の円滑化を阻害しているとも指摘している。

り、中でも過疎地域での増加が著しい¹⁵⁾。

表2-6 乗合タクシーの路線数

	団地	過疎	都市	空港	観光	福祉	その他	計
1998	62	115	17					194
1999	61	125	14					200
2000	68	152	13					233
2001	59	177	9					245
2002	49	243	8					300
2003	40	344	9					393
2004	33	470	12					527
2005	32	619	12					663
2006	27	747	13	264	349	130	89	1,619
2007	24	1,377	34	287	348	117	115	2,302
2008	21	1,415	31	270	270	63	100	2,170

出典：『数字でみる自動車』各年度版より作成

第2章では、交通政策の転換後の現状をルールエリアにおける交通サービスの変化を通じて考察してきた。ここで明らかになったことを整理してみる。不採算な路線を抱えるルールエリアにおいては、交通政策の転換以降、国から地方自治体へと立案する政策主体が変更された。その利点として、国の補助制度が広域的路線のみに限定されるという補助制度対象範囲の縮小が大きく影響しているものの、地域交通政策を地方自治体が独自に策定し、真に必要な交通サービスを地域で決めることで、効率的且つ、効果的な移動手段の確保が実現できる。具体的な移動手段の選択の際には、収益性だけでなく、乗合バスが私的交通の普及により廃止、縮小に追い込まれた経緯から、ルールエリアの地域特性を考慮した移動手段の選択が行われると考えられる。その選択を後押ししたのが制度改革による交通事業者の運行

15) 2006年以前は出典に空港、観光、福祉、その他における区分が無いために空白となっている。

規制の緩和であり、結果として表2-6にあるような乗合タクシーの参入事業者の増加が考えられる。本稿が対象とするデマンド交通の場合も、規制緩和以降に増加したとされていることから乗合タクシーが増加した時期に合致する。その際には、地域特性を考慮した移動手段が選択されることが考えられる。一方で、松崎〔2012〕で明らかにしたように、地方自治体が主体となって供給する交通サービスに関しては必ずしも、導入当初から収益性を考慮したものではなく、地域住民の住民サービスの改善という意味合いで導入するケースもある。いずれにしろ制度改革がデマンド交通の導入を後押しした可能性はある¹⁶。第3章以降では移動手段確保手段に向けて行われてきた補助制度と、近年の新たな補助制度について制度について考察していく。

第3章 ルーラルエリアにおける移動確保

3-1 廃止路線代替バスと地方バス路線維持費補助制度

ここではルーラルエリアにおける移動手段の確保が課題となる中でこれまでの移動手段の確保について考察してみる。ルーラルエリアの場合、不採算な乗合バス路線となるために国や地方自治体からの補助や直接地方自治体が自治体バスを運行することで移動手段の確保に取り組んできた。通常移動確保を行う場合には直接利用者に対して金銭的な補助をするケースと直接自治体が移動手段の確保を行うケースが検討される¹⁷。仮に移動確保に必要な金銭的な補助を行う場合、利用者選好に合致する交通サービスが存在していればよいが、そもそもの移動手段が存在しないために金銭的な補助を行ってもその選択肢がない（あっても少ない）。そのためこれまでの移動確保施策は国や自治体がまず移動手段となる交通サービスを何らかの形で

16) 他方で、デマンド交通の場合、松崎〔2012〕によると、同一都道府県の他の地域における導入事例から、自らの地域においても導入を検討する事例も見られる。

17) 早川〔2005〕では移動確保に向けた施策として現物給付のタクシー券の配布などを行った事例を紹介しているが、どの施策もうまくいかなかったこととしており、利用者選考が明らかな場合は直接的に何らかの移動手段を確保することが補助する際に効率的な場合もあるとしている。

表3-1 地方路線維持費国庫補助金の状況と前制度¹⁸⁾

年度	前制度									合計 (千円)
	生活路線維持費補助にかかる補助									
	第2種生活路線維持費補助						第3種生活路線 維持費補助			
	路線維持費補助			車両購入費補助						
	補助 金額 (千円)	事業 者数	系 統 数	補助 金額 (千円)	事業 者数	車 両 数	補助 金額 (千円)	事業 者数	系 統 数	
1989	7,545,598	161	4609	1,123,146	75	271	485,435	77	508	9,154,179
1990	7,551,014	157	4573	1,153,440	79	271	494,812	74	451	9,199,266
1991	7,270,992	153	4422	1,199,592	75	282	656,561	78	568	9,127,145
1992	7,675,072	154	4255	871,317	65	205	703,386	69	653	9,249,775
1993	7,669,952	157	4195	763,153	61	194	604,414	71	634	9,037,519
1994	7,863,782	154	4255	862,509	61	191	541,431	70	523	9,267,722
1995	7,460,267	154	4107	877,468	61	205	586,087	73	540	8,923,822
1996	7,201,138	156	4074	936,873	63	213	608,711	78	645	8,746,722
1997	7,259,649	150	4041	879,756	67	207	698,886	78	691	8,838,291
1998	6,441,706	152	3775	523,097	38	122	730,513	87	824	7,695,316
1999	5,326,861	151	4377	670,567	50	145	997,900	96	1226	6,995,328
2000	4,507,151	140	3190	1,244,738	71	201	930,514	87	1152	6,682,403
2001	1,807,151	128	2352				507,630	86	1114	2,314,781

出典：『数字でみる自動車』各年度および『日本のバス事業』各年度版より作成

確保することが行われてきたのである。具体的な維持手段として①地方バス路線維持費補助制度（国庫補助）②廃止路線代替バス（自治体バス）が挙げられる。それぞれ不採算な路線の確保・維持するための制度であるがその違いについて考察してみる。

18) 地方バス安全運行対策事業にかかる補助金は1998年度から2000年度に実施され、1998年度の補助金額が310,780千円、事業者数32、車両数56。1999年度は補助金額296,278千円、事業者数38、車両数58。2000年度は補助金額が288,622千円、事業者数23、車両数56。表1-5から補助金額分が除かれている。

まず①の地方バス路線維持費補助制度（国庫補助）について考察していく¹⁹。国庫補助は道路運送法第4条に基づく民間乗合バス事業者が運行する乗合バスに対して行われる補助である。具体的な補助内容としてこれまでに1966年度から離島・

辺地等バス路線維持・車両購入費補助²⁰、1969年度から過疎・辺地等バス路線維持・路線維持費補助・車両購入費補助²¹、1978年度には生活路線維持費補助金・乗車密度5人以上15人以下の路線に関する運行費補助・デマンドバス施設整備費補助²²が行われてきた。1972年度から現在まで継続して生活バス路線維持特別対策に対する補助金がある。2001年度の制度変更前までに補助規定が定められており、都道府県知事が地域住民の生活必要上必要と認めて指定した生活路線のうち、乗車密度が5人以上15人以下で、1日の運行回数が原則10回以下の第2種生活路線維持費補助（補助路線維持費補助と車両購入費補助）と乗車密度が5人未満の第3種生活路線維持費補助に分けられていた²³。表3-1から補助金の状況を確認すると第2種、第3種生活路線維持費補助の全体では減少してきている。個別に見ていくと第2種生活路線維持費補助は補助金額、事業者数、系統数とも毎年減少しているが1998年を以降は減少率が大きくなっている。

2001年以降には国庫補助制度が新制度に移行された。これまでの第2種、第3種生活路線維持費という補助の分け方ではなく①生活交道路線維持（路線維持費補助、車両購入費補助）に関する国庫補助と②特別指定生活路線（路線維持費補助、車両購入費補助）に関する補助という2つの補助対象に分けられた。①に関しては地域協議会²⁴で必要と認められ、都道府県が生活交道路線に指定した路線を維持・確保する乗合バス事業者に対して国庫補助及び地方財政措置（都道府県）に補助される。その要件として生活交道路線に指定されるためには①複数市町村にまたがる10キロ以上の路線②1日あたりの輸送量が15人以上150人以下で、1日の運行回数

19) 高橋〔2005〕や福田〔2006〕に詳しい考察がある。

20) 1971年度に廃止。

21) 1974年度に廃止。

22) 1978年度のみ補助実績。

23) ほかに第2種生活路線を運行するバス車両の安全を確保するための地方バス安全運行対策事業がある。

24) 都道府県が主体となり、国土交通省の地方運輸局、市町村、乗合バス事業者等により協議される機関のこと。

が3回以上の路線で広域行政圏の中心都市等にアクセスする路線となり、これまでに比べ補助対象路線が減らされた形である。一方の特別指定生活路線に関しては地域協議会において乗合バス路線での先駆的な取り組みとして認められる路線の再編小型車両の活用、スクールバスとの一元化など効率的な運行に取り組む乗合バス事業者には都道府県知事が指定した事業に限定して補助される。新制度の場合には複数の地域をまたぐ路線であり、一定の輸送量が確保された乗合バスに対して国庫補助を行うようになった。

表3-2 地方路線維持費国庫補助金の状況（新制度）

年度	新制度												合計 (千円)
	生活路線維持費補助にかかる補助						特別指定生活路線にかかる補助						
	路線維持費補助			車両購入費補助			路線維持費補助			車両購入費補助			
	補助 金額 (千円)	事業 者数	系 統 数	補助金額 (千円)	事業 者数	系 統 数	補助 金額 (千円)	事業 者数	系 統 数	補助 金額 (千円)	事業 者数	系 統 数	
2000							57,214	11	58	60,855	9	12	118,069
2001	2,811,065	175	1595	1,668,580	73	235	117,775	13	95	49,801	6	10	4,647,221
2002	6,500,200	204	1843	818,237	95	203							7,318,437
2003	6,659,166	206	1860	629,517	97	193	12,133	5	5	38,694	5	14	7,300,816
2004	6,399,684	219	1895	779,720	80	131	46,174	10	24				7,264,272
2005	6,459,550	217	1799	689,787	71	139	52,972	10	24				7,202,309
2006	6,672,235	217	1725	746,781	71	128	11,873	7	20				7,430,889
2007	6,575,841	213	1645	1,095,511	84	161							7,681,500
2008	6,796,189	208	1611	1,125,637	83	160							7,923,826
2009	6,326,243	202	1576	1,376,903	95	198							7,907,969

出典：『日本のバス事業』各年度版より作成

表3-2から新制度移行後の地方バス路線維持費国庫補助金の推移を見ると補助金額の総額は新制度前に比べて減少しているが、新年度以降後は毎年度補助額が増加している現状にある。個別に見ていくと生活路線維持費補助のうち路線維持費補助に関しては補助金額、事業者数、系統数いずれも同様の動きをしており、一昨年

度には増加したがほぼ横這いである。一方で車両費購入費補助は補助金額、事業者数、系統数いずれも2001年度からの数年は増加したが、一時減少したものの近年では再び増加してきている。乗合バス事業者が減価償却の低減手段として車両購入費補助を活用している可能性がある。特別生活指定路線に関する補助は2006年度の廃止まで増加していた。

早川〔2005〕の指摘にあるように2001年度からの国庫補助の制度変更によって国庫補助対象から漏れた地域に対しての輸送手段の確保が課題となる。地域の幹線となる乗合バスには補助が行われるが、利用者の少ない不採算路線に対する補助は行われないことで都道府県や市町村などの地方自治体が何らかの形で輸送手段の確保をしなければならない。

その対策として2007年度には生活交通再生路線補助金路線が新設された。具体的には生活交通再生路線補助金は地域協議会で必要と認められ、都道府県が指定する生活交通再生路線の運行費等について、国と都道府県が支援する制度である。補助対象として国庫補助の生活交通路線に指定されない路線の維持を目的としており、従来の路線縮小による補助だけでなく、縮小区間を他の運送により効率的な運行ができるように支援する制度である。補助内容として路線運行費補助、設備整備費補助、車両購入費補助が当てられ、設備整備費補助にはデマンド交通のITシステム開発、事業者が行う整備費用と旅客乗り継ぎのために設置する設備整備など具体的な使途が明示された補助になった²⁵⁾。

これを引き継ぐ形で2008年度から路線合理化促進費補助が新設された。制度の中身は生活交通路線を運行する乗合バス事業者が行う費用削減や増収努力等の経営改善に係わる補助を国と都道府県が支援する制度である。補助を受ける要件として①乗合バス事業者キロ当たり経常費用が地域キロ当たり標準経常費用を下回っていること②事業者の経営が前年度より改善していること（費用の減少または収益の増加）に該当する乗合バス事業者である²⁶⁾。この補助は効率的な経営改善を行ったバス事業者に対して補助を行うもので、いわゆる乗合バス事業者に対してインセンテ

25) 2007年度は運行費に2,242千円、事業者数2、系統数2に補助され車両購入費として7,906千円、事業者数2、車両数2台に補助された。2008年度以降は確認できなかった。

26) 2008年度は金額として81,616千円、事業者数56、系統数392に補助。2009年度は金額が204,823千円、事業者数95、系統数748に補助。

イブを持たせる補助である。この補助は事業者の取り組みに対して具体的な取り組みに対して応じる補助から、乗合バス事業者への経営動機を持たせる補助であるためより規制緩和の流れを組む補助の形にシフトとも考えられる。この補助に関して乗合バス事業者に対してインセンティブを持たせるものであるが、すでに経営努力している事業者にとってはやや遅い補助新設であることが考えられ、より早い段階から経営合理化策に対する支援を行う必要があった。

次に②の廃止路線代替バス（自治体バス）に関して高橋〔2001〕から整理すると道路運送法旧第21条（貸切バス事業者による乗合行為の許可）を法的な根拠として運行する市町村が実施するバス事業である。災害の場合その他緊急を要するときや乗合バス事業者による輸送が困難な場合に、国土交通大臣の許可を受けて、貸切事業者が運行主体となつて行うものである。具体的には生活維持に必要な路線としての国庫補助の期限切れに伴い乗合事業者が廃止した乗合バス（第4条）を貸切事業者が継承したバス路線が該当する。実際の運行には第4条バスとしてそれまで運行してきた乗合事業者と旧第21条バスを運行する貸切事業者が同一であるケースが多い²⁷。この場合自治体が車両の所有者であり運行主体となるが、実際の運行について自治体は、乗務員を職員として直接雇用するか運行を民間に委託するかを行う。一般に旧第21条バスに関しては廃止路線代替バスと呼ばれ、上述したように2006年の道路運送法の改正では旧第4条バスと旧第21条バスが第4条に変更されより柔軟な交通サービスが行えるような制度変更が行われた。

第21条バスの制限としては①運行の受託者が乗合バス事業者に限定されない②いずれも第4条バス（特に民間事業者による営利サービス）を補完するものであり、第4条バスと重複するような路線・ダイヤ設定をしないように当局から指導される③乗車定員10人以下のいわゆる乗合タクシーにも運行適用が可能であることを挙げられる。

1960年代から運行されてきた廃止路線代替バスであるがその運行に対する補助として、廃止路線代替車両購入費等補助金が1970年度から、初年度開設費補助が1975年度から、運行費補助が1977年度から1994年度まで行われていた。車両購入

27) 規制緩和後の新規参入者の許可の分類として本来ならば第4条で運行されなければならないが、第21条バスで運行された事例もある。

の補助や運行日の欠損補助が行われてきたが1995年度から一般財源化されたため（特別交付税措置）県や市町村が負担額の8割を参入するようになり地方自治体の負担が大きくなった。1994年度の終了年度には補助金額のピークとして3つの補助を合計して17億円の補助が行われていた。

表3-3 廃止路線代替バスの輸送人員推移

年度	廃止路線代替バス（千人）
1998	15,582
1999	14,443
2000	15,149
2001	13,770
2002	8,149
2003	2,076
2004	2,052
2005	960
2006	816

出典：『地域交通年報』各年度版より作成

市町村数の内訳として運行費補助が443市町村、車両購入費補助が69市町村、初年度開設費補助が22の市町村で補助を受けており、運行費補助の場合1市町村当たり350万円余りの補助を受けていたことになる。系統数別に見ると運行費補助は2562系統、車両費補助は103系統、初年度開設費補助は22系統となり運行費補助となり、同じく1系統当りの運行費補助額をみると59万円余りとなる。中条・太田〔2001〕では人口3万人当りの廃止路線代替バスの年間公共支出額を759万円としているから、運行費補助だけで見てもその半数近くを占めるため、各補助が自治体バスの運行を行う上で大きな役割を果たしていた可能性がある。

表3-3から2002年の規制緩和を前後とする廃止路線代替バスの輸送人員推移を見ると2001年を境としてその数は大きく減少している。これには1997年から廃止路線代替バス事業を実施する市町村が国に輸送実績を報告する必要がなくなったために正確に現状を記したデータではないが、早川〔2005〕で述べているように後述

する国庫補助の制度変更が行われた2001年や道路運送法の改正が行われた2002年に境にして輸送人員は大きく減少している。

廃止路線代替バスと国庫補助について考察してきたが自治体が運行主体となって交通手段を直接供給するものが廃止路線代替バスであり、国庫補助は乗合バス事業者に運行費用を補助するものが違いとしてある。廃止路線代替バスは以前には多様な補助が存在していたものの、削減されて一般財源化されたために自治体財政が厳しい場合にはバス運行が難しくなる。一方で国庫補助については国庫補助の変更により国の補助制度が一部の路線に限定されることになった。不採算路線の場合、補助を受けなければ運行が難しくなるために地方自治体からの支援がなければ路線の撤退もおきてしまう。そのため青木・田邊〔2007〕によると41の都道府県で独自に補助制度を新設することで路線の維持をしている現状に在る。現時点で金銭的な補助が行えるとしても、将来的には財政的に恵まれた自治体とそうでない自治体では補助ができない自治体が出てくる可能性がある。

一方で交通政策の転換後に新設された国庫補助は特定移動手段への補助や経営改善に取り組む事業者に対するインセンティブを持たせた形の補助が充実した。これには交通政策転換の道路運送法の改正により移動確保にむけて柔軟な取り組みができるように支援できるものであり、国庫補助としてもその方策を明示したものと解釈できる。

3-2 新たな移動確保支援策

ルーラルエリアを支える輸送確保に向けて規制緩和以降、多様な輸送手段が活用できるような制度変更を行ってきたが、具体的な輸送確保手段に関して地域の求める交通サービスに対して、国が一括して補助する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が2008年から始まった。

その概要として地域によって異なる交通サービスを地域内の社会的経済主体を中心とする法定協議会により、地域公共交通活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための「地域公共交通総合連携計画（調査事業）」を策定する。そして地域交通の現状を把握し、具体的に実施すべき事業内容として「地域公共交通活性化・再生総合事業計画（計画事業）」を策定し、3年間の事業施行をするものである。具体的な地域公共交通活性化に向けた計画の内容には①鉄道、バス・乗合タクシー、旅

客船の実証運行②車両関連施設整備③スクールバス・福祉バスの活用④乗継円滑化⑤公共交通の利用促進活動などが盛り込まれる。そのうち①地域公共交通総合連携計画の策定②実証運行③実証運行以外の事業に振り分けられた上で補助がされる。

地域公共交通活性化・再生総合事業に関して地域交通課題に関して全てをパッケージとして支援することがこれまでの交通政策との相違点であるが、その中身について整理すると①法定協議会で地域交通サービスを議論すること②既存の公共交通に縛られない③補助の多様性の3点が挙げられる²⁸。①はこれまで個々の交通事業者や行政など限られた社会的経済主体の間でしか交通サービスの連携が取られなかったが行政や交通事業者、住民など多様な社会的経済主体が法定協議会の場で地域の交通サービスに関して議論し、政策を立案できるようになった。地域にとって真に必要な交通サービスを政策に反映させることができるため、効率的な補助運営につながるだけでなく、合意形成を経て政策を立案するところから近年重視されている政策立案のプロセス論から見ても新しい見地となっている²⁹。②については既存の公共交通に絞られないという点では前節に示したように廃止路線代替バス、国庫補助という乗合バスを柱とした限られた移動手段に対する支援であったものが、地域公共交通活性化・再生総合事業計画によって既存の公共交通だけでなくコミュニティバス、デマンド交通など地域にとって必要な交通サービスに対して補助が行われるようになった。また輸送手段だけでなく乗継円滑化や公共交通利用促進活動など公共交通活性化に対する施策などこれまで車両や欠損に対する補助であったものがより多様な交通サービスの改善に対しても活用できるようになった。③として地域公共交通活性化・再生総合事業計画で認められた計画に対する補助が受けられる点である³⁰。補助には国が事業の半分を負担するが、残りは地域の社会的経済主体によって補助を受けることができる。つまり事業に対する補助が国や自治体だけで

28) 太田和博〔2009〕では米国の事例から、交通サービスの多様化から国から地方自治体による交通政策の立案権限委譲の必要性を示している。

29) 太田和博〔2000〕が公共選択論から議論を展開し、政策における決定もしくはプロセスにいずれかを重視するかで帰結主義と非帰結主義に分け、地方自治体が政策立案主体となった場合には住民との合意形成を経た非帰結主義の重要性を示している。

30) 補助額として①地方公共交通総合連携計画策定経費には事業費の定額分となり、①の実証運行は2分の1で②実証運行以外の事業に関しては2分の1（政令市が設置する協議会で取り組む事業は3分の1）となっている。

なく、交通事業者、地元企業などあらゆる地域の社会的経済主体によって拠出されることが可能になった。これによって事業を行う上での資金的なリスクを軽減できるだけでなく資金面から地方分権化が進んだと考えられる。仮に実証運行を終えた場合でも、その成果によっては自治体供給ではなく民間の主体に譲渡することで新たな市場創出も図れる可能性がある。

地域公共交通活性化・再生総合事業計画の現状として、2009年度には114件の調査事業、計画事業として259件の合計373件が認定されている³¹⁾。予算規模としては2009年度には40億円で計画が施行されている。1件当たり1,072万円余りとなるため事業規模は大きい、表3-2にある2009年の生活交通地方路線維持費国庫補助の生活路線維持費補助の事業者数あたりの補助額は2,662万円余りであるのでそれに比べれば、低く抑えることができています。また具体的な認定数計画数について寺田〔2010〕から考察すると、事業開始から3年目までの状況からバス、乗合タクシー、DRT (Demand Responsive Transport) の自動車を用いたモードが全体の76%を占めている³²⁾。その中でも寺田〔2010〕によると、コミュニティバスを活用したものが多く一般の乗合バスを無視したものが多いとされている³³⁾。

第3章では、ルーラルエリアにおける乗合バス市場の補助制度の変容を整理してきた。廃止路線代替バスや国庫補助といった形で乗合バスを間接、直接的に利用して移動手段の確保が行われてきたが、近年では地域公共交通活性化・再生総合事業のように特定の地域交通政策に関してパッケージに補助するものや特定の移動手段に対して補助される形へと変化してきている。この違いは交通政策の転換行われて以降に明確にみられることから、ルーラルエリアにおける移動手段の確保にも変化が起きることが予想される。具体的には国庫補助を受けられなくなった路線に対しては地方自治体がその維持にどのように取り組むかが問われるが、限られた財源の中で最も効果を得るような交通サービスの供給に取り組むことが求められる。その

31) 2008年度は112件の調査事業、計画事業として59件で合計171件が認定されている。

32) 松崎〔2012〕の中で事例研究を行った茨城県のデマンド交通の場合、同じ県内で運行している交通サービスがその有効性が口コミで広がったことが特定の交通システム導入が広がったことを示している。

33) その他に総合交通・MM (Mobility Management) ・P&R (Park&Ride)、鉄道、航路その他 (BRT (Bus Rapid Transit)、水陸両用バス、ボランティア輸送、ICカードシステム、航空) の順で認定数が多い。詳しくは寺田〔2010〕参照。

中で公共交通活性化・再生総合事業は乗合バスという具体的な移動手段のみの補助ではないが、地域で決めた交通サービスに対して補助を行うこれまでにない補助制度となっている。実際に補助を受けた移動手段として、デマンド交通を始めとする自動車車両を用いた交通サービスが多くを占めている。これには前述したように地域政策主体が地方自治体に移行したこと、さらに制度改正により地方自治体が等の地域主体を活用した交通サービスが可能になったことも影響している可能性がある。

また従来までの国庫補助に関しては、事業者への経営効率化に対する補助なども行われるなどこれまでの欠損補助ではなく事業者に対して経営努力を行った上で補助を行うなどの変化も見られる。しかしながらこれに対してはすでに経営努力を行った事業者にとってはすでに経営合理化を行ったために、そのインセンティブを受けることはできない。そのために平素から事業者に経営努力を促すような補助が存在していることが望ましい。

第4章 まとめ

本稿では交通政策の転換以降のルーラルエリアにおける制度的な変化がデマンド交通導入にどのような影響を及ぼしたのかを考察してきた。明らかにしたこととして、交通政策の転換以降、政策主体の変更や交通サービス運行要件の緩和が進み、また補助制度に関しては補助制度のパッケージや効率化が進んだことである。また近年の補助制度として地域交通サービスの再構築を目的とした「パッケージ型」が存在しており、そこでもデマンド交通等の自動車車両を活用した交通サービスが多く運行されている。一方で補助制度は効率的な事業者に対するインセンティブを持たせた補助も創設されるなど事業者に対する経営努力をもたらしものである。このような制度的な変化はデマンド交通の運行を促すものであり、既往研究による実際の成功事例に鑑みても今後の導入に期待したい。今後の研究課題として、本稿で考察した内容は限られたデータによる考察であるため、今後はデータを取得し定量的な分析を行うことを挙げる。

【参考文献】

1. 青木亮・田邊勝己 [2007]「規制緩和直後の乗合バス県単独補助の分析」、『運輸と経済』第67巻第5号 pp58-71
2. 秋山哲男・吉田樹 [2007]『生活支援の地域公共交通』芸術出版社
3. 運輸政策研究機構 [2010]『地域交通年報』、運輸政策研究機構
4. 運輸政策研究機構 [2010]『都市交通年報』、運輸政策研究機構
5. 太田和博 [2000]「公平性に適う地域交通政策の政策策定システム」、『三田商学研究』第43巻第3号 pp187-208
6. 太田和博 [2009]「地域交通政策の意思決定における住民参画の意義と課題」、『運輸と経済』第69巻第12号 pp13-19
7. 大島登志彦 [2005]「群馬・栃木県における路線バスの変遷」、収蔵寺田一薫編『地方分権とバス交通』 pp82-99
8. 加藤博和 [2010]「今後の「乗合バス事業」と「路線バスサービス」に関する私見」(2011/11/08/アクセス)
(<http://www.bus.genv.nagoya-u.ac.jp/kaiyodai0801-HirokazuKato.pdf>)
9. 木谷直俊 [2009]「移動制約者と交通サービス」、『運輸と経済』第69巻第9号 pp40-48
10. 国土交通省 [2009]『地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務』国土交通省総合政策局
11. 国土交通省総合政策局 [2010]「貨物・旅客地域流動調査分析資料」(2011/11/09/アクセス) (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/ryuudou/ryuudou.html>)
12. 高橋愛典 [2001]「地域バス運行の民間委託」、『早稲田商学』第388巻 pp201-227
13. 高橋愛典 [2005]「住民組織によるバスサービス」、収集寺田一薫編『地方分権とバス交通』 pp149-170勁草書房
14. 高橋愛典 [2011]「地方部の公共交通」、収集日本交通学会編『交通経済ハンドブック』 pp207-208白桃書房
15. 中条潮 [1994]「交通市場における需給規制の非合理性」、『公正取引』第520号 pp15-20
16. 中条潮・太田和博 [2001]『自由化時代の交通政策』東京大学出版会
17. 堤俊哉 [2007]「改正道路運送法の概要」、『運輸と経済』第67巻第3号 pp31-38
18. 寺田一薫 [2005]「バス事業への新規参入と規制緩和後に残された制度上の課題」、『運輸と経済』第65巻第4号 pp14-22
19. 寺田一薫 [2010]「国庫補助金の一般補助金化が広域的地域交通政策に与える影響に関する研究」『交通学研究2010研究年報』 pp75-84
20. 日本自動車会議所 [2010]『数字で見る自動車』日本自動車会議所
21. 日本バス協会 [2010]『日本のバス事業』、日本バス協会
22. 早川伸二 [2005]「ルーラルエリアにおける非在来型輸送サービスの現状と課題」、『交通学研究2004研究年報』 pp71-80
23. 福田晴仁 [2006]『ルーラル地域の公共交通—持続的維持方策の検討—』白桃書房
24. 松崎朱芳 [2012]「交通空白地域におけるデマンド交通の現状と課題—茨城県古河市の事例—」『交通学研究2011研究年報』(投稿中)