

日本に地域公共交通計画は根づいたか？ —地域公共交通活性化・再生総合事業の 成果と課題を踏まえて—

加藤 博和¹・福本 雅之²

¹正会員 名古屋大学准教授 大学院環境学研究科 (〒464-8603 名古屋市千種区不老町C1-2(651))

E-mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

²正会員 公益財団法人豊田都市交通研究所 (〒471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1)

E-mail: fukumoto@ttri.or.jp

日本においては、近年まで地域公共交通への自治体の関与の方向性が定まっておらず、交通事業者との公的な協議の場を規定する制度も存在しなかった。2006年に施行された改正道路運送法や2007年に施行された地域公共交通活性化・再生法によって、自治体の関与のあり方が制度化され、さらに地域公共交通活性化・再生総合事業によって多くの市町村が地域公共交通総合連携計画を策定した。しかし、同事業の終了後、連携計画が失効する例が後を絶たない。本稿では、連携計画の継続状況、活性化・再生法定協議会による計画実施や見直し状況について、全国を対象に調査し、地域公共交通計画がどの程度継続・定着したか明らかにする。その上で、定着が必ずしも進まなかった原因について、現行の地域公共交通確保維持改善事業の問題点を踏まえて論じ、今後の方向性を示唆する。

Key Words : *Local Public Transportation Planning, Program for Vitalization and Rehabilitation of Local Public Transportation Systems, Road Transportation Act*

1. はじめに

日本の地域公共交通に関する制度体系は、2000年の鉄道事業法改正や2002年の道路運送法改正によって、鉄道・乗合バス事業に対する国の需給調整規制（参入・退出に関する規制）が撤廃されて以降、大きな見直しが繰り返されてきた。これは試行錯誤の結果であるが、政治情勢や財政状況といった外的要因に左右されてきた側面もあり、特に自治体や交通事業者からは「制度の頻繁な見直しについていけない」という声もよく聞かれる。

2011年以降は、それまでモードごとに分かれていた公共交通関連の補助制度が「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略とも呼ばれる。以下、確保維持改善事業）」に一元化されたが、新たな課題が明らかになってきている¹⁾。特に重要なのは、事業が構想された時点で制定の見込まれていた交通基本法がいまだ成立の見込みが立っておらず、交通基本法成立を見越した事業としての当初の位置づけが宙に浮いている点と、直前の2008～10年に実施されていた「地域公共交通活性化・再生総合事業」（以下、総合事業）との関係が明確でない点である。特に後者については、制度の考え方が大きく変化

したことにより、総合事業を推進していた市町村を中心に大きな混乱が生じている。

本稿は、自治体による地域公共交通政策推進の基本となる「地域公共交通計画」に着目し、確保維持改善事業前後の自治体の取組状況の変化について概観するとともに、今後いかなる修正が必要かについて論じるものである。

2. 自治体における地域公共交通政策の必要性の高まり

日本において地方自治体による地域公共交通計画策定の必要性は従来から主張されてきている^{2),3),4),5)}。しかし法的に公共交通計画が位置づけられたのは、2007年に施行された「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）」の第5条に規定された「地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」が初めてである。

それまでは、自治体が公共交通に関する計画を策定する動きは散発的であり、また法的な位置付けのない任意計画でもあり、国等による財源・支援措置の裏付けも直

接的にはなかった。さらにその内容も、多くは1990年代後半から急速に広まった、市町村が企画・運営するコミュニティバスに関する計画や、自治体が出資する第三セクター鉄道に関する計画が主であり、既存の路線バスや鉄道等も含めた包括的な公共交通計画が策定されることは極めてまれであった。これは、自治体は補助金を支出していない路線バスや鉄道に対して何らの権限も有しておらず、そもそもその維持改善が自治体の仕事であるという認識も薄かったこと、有効な意見表明や施策実施ができるほどのノウハウや財源を持っていなかったことによる。

日本において、地域公共交通が自治体の施策の対象として一般に認識され位置づけられるきっかけとなったのは、冒頭に述べた国の需給調整規制撤廃である。これは公共交通に関する国から自治体への権限移譲と見ることができる。これ以降、鉄道や乗合バスの路線は自治体の同意なしに廃止できるようになった。同時に、自治体の生活交通確保策に特別交付税措置が設けられる一方で国庫補助制度も限定的となった。この結果、自治体が公共交通政策に自主的に取り組むことなしに、不採算路線の維持はできなくなった。

考えてみれば、鉄道・乗合バス事業に関する制度体系が運賃収入による独立採算を原則とする一方で、自治体が無条件で事業者の路線廃止を認めないというのは、需給調整規制がありかつ路線網全体として黒字であるときにしか成立しない。特に大半の鉄道・乗合バス事業が赤字基調となっている地方部では全く持続不可能である。それは究極的に、事業者を重大事故発生や経営破綻にまで追い込むことさえある。そして、2001年の京福電鉄福井地区での事故後の運行停止や、2012年の井笠鉄道（バス事業者）の破産のように、事業運営が行き詰まった場合の公共交通確保スキームが不在であることも明らかとなっている。

一方で、自治体が公共交通の確保維持のため、事業者に対し無条件に欠損補助を行うことも困難である。公共交通利用者数は全国的に見て現在でも下げ止まっていない。サービス水準が現状維持であっても利用者が減れば補助額は増える。サービス改善のために経費を増やせば利用者は増えても補助額も増えてしまう場合が多い。財政状況が厳しい中でこれはなかなか許されることではない。地域に必要な公共交通を確保・維持し改善していくためには、地域全体でその必要性・重要性が意識共有されることで、補助金支出に賛同を得ることができ、さらに利用促進の動きが広がって運賃収入も増えていくことが求められる。

このことから、地域に必要な公共交通を確保するためには、従来のように国や事業者任せではなく、自治体が体制を整えた上で、地域の関係者が公共交通の必要性に

ついて合意し、具体的な確保・維持・改善策を協働して行っていくしくみの整備が不可欠であり、その第一歩として公式な協議の場（すなわちステークホルダー会議）づくりが必要である。「公設民営」「公設民託」といった公共交通確保維持スキーム⁶のもこの文脈の延長線上に位置づけられる。

国は、需給調整規制撤廃後も自治体の公共交通政策がうまく機能しない状況を改善すべく、2006年の改正道路運送法で「地域公共交通会議」の制度を新設した⁷。それまでのコミュニティバスの多くは、運賃設定や事業者選定の自由度を高めるテクニックとして、道路運送法第21条の例外規定を用いて、市町村が貸切バスを借り上げて乗合運行する形をとっていた。2006年の改正道路運送法では、これを原則禁止する一方で、市町村が主宰して公共交通に関係する地域のステークホルダーが集まった「地域公共交通会議」を開き、そこで協議が調えば、道路運送法第4条に基づく一般乗合バスが21条運行並みの自由度をもって運行できるようにした。さらに、タクシー車両（定員10名未満）による乗合運行やデマンド乗合運行（道路運送法では路線不定期運行または区域運行と呼ばれる）についても地域公共交通会議の協議を経ることで運行できるようにした。

この結果、全国の多くの市町村で地域公共交通会議が設置された。しかし、それが国の狙い通りにステークホルダー会議として機能したのは一部に過ぎない。その大きな理由は、主宰者である市町村の公共交通政策に対する意識の低さや体制の貧弱さにあった。それまで大半の自治体では公共交通担当者・部署は補助金支出事務のためにあるような状況であり、自治体が企画運営を行うコミュニティバスを運行する場合でも専任担当者さえいない体制が珍しくなかった。そのため、地域公共交通会議開催の必要性を運輸支局から指摘され、訳も分からず急遽開催しとにかく同意を求めるといふ、いわば「手続型」会議を開催する市町村が多かった。むしろ、地域公共交通会議を意見集約・合意形成に積極活用する「熟議型」会議を開催する市町村も少なからず存在しているが、全国的には多数派とはなっていないようである。

3. 地域公共交通総合連携計画の普及

地域公共交通会議制度については当初から様々な弱点が指摘されていた。主なものとして、1)公共交通に関する計画の策定を（推奨するものの）任意としている点、2)関係者の参加が強制できない点、3)バス事業にしか法的な効力を発揮しない点、が挙げられる。特に1)は自治体の場当たりの対応を肯定するものであった。

その意味で、改正道路運送法施行からちょうど1年後に施行された活性化・再生法は、これら地域公共交通会

議制度の問題点を踏まえ、連携計画の制度を規定したのみならず、あらゆる面で画期的な内容を盛り込んだ。第6条では、市町村が連携計画の作成に関する協議と実施に係る連絡調整を行うための協議会（いわゆる「法定協議会」）を、利用者を含む地域公共交通の関係者によって組織できることを規定し、関係者への参加応諾義務や結果尊重義務を課している。また、連携計画に伴って既存関係法律の手続きが簡略化される特例が得られる。これによって、従来はモードごとにバラバラであった公共交通関係の法体系を横につなぐ役割を果たすこととなった。

活性化・再生法には連携計画に伴う優遇措置も盛り込まれているものの、改正されたばかりの道路運送法との関係に配慮し、バスに関してはBRTを除き規定が盛り込まれなかった。そこで国は連携計画の普及を図るべく、翌2008年度から3年間、前述の「総合事業」を実施した。これによって連携計画策定のための調査や計画に基づく実証実験に国による補助が幅広く行われることになったため、全国の多くの自治体が連携計画を策定した。国土交通省によると、2013年3月末現在までで連携計画は全国累計で510件策定された。連携計画は複数市町村にまたがるものや、1自治体で複数の計画を持つところもあるため単純に計算できないが、全国市区町村の3割強が連携計画を策定したことがあるということになる。その意味で、総合事業は自治体に地域公共交通計画を普及させる役割を十分に果たしたと評価することができる⁹。

総合事業は連携計画策定や法定協議会設置を促進することを意図して実施されたため、もともと3年間の時限事業と考えられており、連携計画実施に対する補助も立ち上げ支援として3年間までと規定されていた。一方で、総合事業補助（経費の半額を上限とする）の対象が非常に幅広く、運行補助についても既存補助制度と異なり、乗車人数や収支状況などといった要件がなかったことから、補助が打ち切られる3年後に自治体単独事業として存続できるかどうか危ぶまれる状況が懸念された。逆に、交通基本法に関する議論が進む中で、本当に必要なサービスであれば国が時限なしで支援する体制が必要ではないかという議論も行われた。

その後、総合事業は2009年の事業仕分けでネガティブな評価を受け、見直しが避けられなくなった。結果的に2010年の「元気な日本復活特別枠」で公共交通関連の各種補助事業が「確保維持改善事業」として統合され、総合事業は廃止となった。ただし、活性化・再生法自体が廃止になったわけではなく、連携計画や法定協議会の制度は以前と変わらず残っている。2011年度に国土交通省内で行われた政策レビューにおいても同法の必要性が確認されている。

4. 地域公共交通総合連携計画の特徴

ここで、連携計画とはどのようなものかを確認しておく。活性化・再生法第5条において「地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画」と規定され、具体的には2項で以下の事項について定めることと規定されている。

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
2. 地域公共交通総合連携計画の区域
3. 地域公共交通総合連携計画の目標
4. 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
5. 計画期間
6. 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

逆に言えば、上記1～5の項目があれば、連携計画として成立する。そのため、連携計画の分量は数ページで終わるものから数百ページにわたるものまで様々である。また、「4. 前号の目標を達成するために行う事業」には、交通機関運行はもとより、その改善や利用促進のための事業も含まれる。

また、連携計画に規定された各事業は法定協議会の参加者・団体が実施するが、総合事業では協議会を補助対象としていたため、協議会自体を実施主体と位置づけることも一般に行われた。つまり、協議会が独自の会計を持ち、連携計画をもって地域公共交通をマネジメントする役割を担うことも可能となった。これによって、自治体からの負担金と国からの補助金を合わせ、連携計画において必要とされた公共交通について事業者に運行委託・依頼し、一方で運賃水準を地域公共交通会議で決定することで、ヨーロッパの運輸連合に近い役割を協議会が果たすことさえも可能であり、これに近い取組も既に行われている。

このように、連携計画と法定協議会は、自治体が地域公共交通政策を進める際のツールとして非常に自由度の高いしくみであり、いわゆる優良事例もこのしくみをうまく活用している。ただし多くの自治体・地域は、コミュニティバスやデマンド交通の計画策定や運行実施に対して総合事業補助を得るための方便としてしかとらえてこなかった。この状況については後に改めて論じる。

5. 地域公共交通確保維持改善事業と生活交通ネットワーク計画の問題点

確保維持改善事業は国が定めた交付要綱（法律ではない）によって規定されている。従来はモードごとに存在

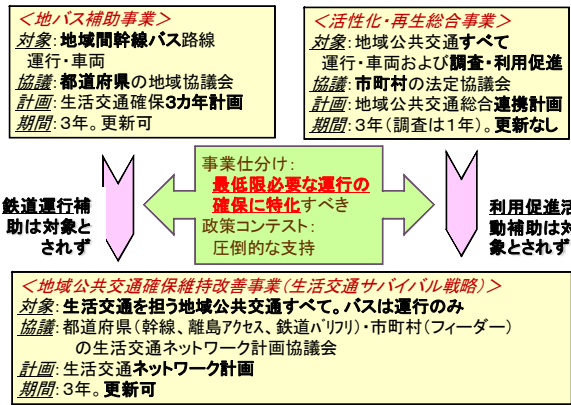


図1 地域公共交通確保維持改善事業開始による乗合バス関係補助制度の変化

していた補助事業を統合したものであり、内容の多くは以前の制度からそれほど変わっていない。この中で最も大きな変更は「生活交通ネットワーク計画」の策定を要件としたことである。

確保維持改善事業による乗合バス関係の国庫補助制度の変更について図1にまとめる。従来は、市町村（平成の大合併以前）をまたぐ幹線を対象とした都道府県補助に国が協調する「地方バス路線運行維持対策補助（地バス補助）」と、法定協議会設置や連携計画策定が補助要件であった「総合事業補助」の2本立てであったが、変更後は前者が補助要件緩和の上「地域間幹線系統」と再定義され、後者については、地域間幹線のフィーダーとなり、公共交通空白地域をカバーする系統が対象となるように補助要件を新たに定め、「地域内フィーダー系統」として補助対象とすることになった。その上で、各市町村が協議会を主宰して生活交通ネットワーク計画を定める。ここでの協議会は地域公共交通会議や活性化・再生法の法定協議会とは異なるもので（兼ねてもよいが）、それらに比べ必須メンバーが少なくなっており、公共交通の関係者が一堂に会するステークホルダー会議になっている必要はない。

生活交通の定義は必ずしも明確ではないが、活性化・再生法第2条では「地域公共交通」の定義を「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」としており、この「又は」より前の部分が生活交通にあたるものと考えられることができる。つまり、専ら観光・来訪を対象とする公共交通は対象外となる。これは、事業仕分けや交通基本法に関わる議論を踏まえ、国の役割を最低限の生活交通確保への支援と規定したことによるものである。また、利用促進に関わる内容は事業仕分けでの意見を踏まえ削除されている。

生活交通ネットワーク計画は、本来は乗合バス（デマ

ンド交通を含む）・鉄道・離島航路および航空路を包括したものであるが、例えば「地域内フィーダー系統確保維持計画」のように、単独のモードで策定してもかまわないこととなっており、事実ほとんどの計画がそうである。

そして、交付要綱によると、例えば「地域内フィーダー系統確保維持計画」は以下の事項を記載することになっている。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（区域運行におけるサービス提供の単位とする区域及び運行区間を含む。以下「系統」という。）の概要及び運送予定者
4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

このように、生活交通ネットワーク計画とはその名から受けるイメージとはほど通い「補助対象系統リスト」そのものであり、地域公共交通計画とは言い難い。連携計画においても総合事業補助を得ようとする系統しか扱わないことは多く見られたが、生活交通ネットワーク計画では、そもそも補助を得たい系統「しか載せてはいけない」ことに注意が必要である。これは、地域間幹線系等確保維持計画の前身である地バス補助のしつみを完全に受け継いでいる。地バス補助の問題点については既報⁹⁾を参照されたい。その多くが地域内フィーダー計画にも共通することが理解できる。ちなみに、生活交通ネットワーク計画策定協議会の構成も、都道府県が従来、地バス補助のための計画である「生活交通路線維持確保3カ年計画」の策定や、路線廃止後の対応策について協議するために設置していた地域協議会のスキームを受け継いだものである。なお、これら地域協議会は現在、地域間幹線確保維持計画策定の協議会として位置づけられている。

なお、上記2. で「定量的な目標・効果」が掲げられている点が連携計画と異なっている。PDCAサイクルを回すべく総合事業で導入された、協議会による自己評価、および第三者による評価のしつみは継承されているが、イギリスのLTP(Local Transport Plan)などと異なり、総合事業においては目標が抽象的で不明確であるため客観評価ができないという問題点が指摘されていた。そこで確保維持改善事業では「定量的」という表現が付け加わったのである。しかし、各地域や系統に合った目標・効果を表す定量指標の設定について自治体が十分に理解していないため、国が評価フォーマットで例示した「利用者数」「収支率」をそのまま指標に採用する自治体が大半となったり、目標値の設定も根拠の薄いものであったり

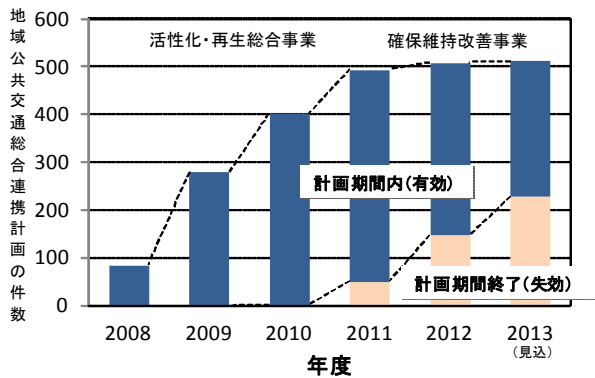


図2 地域公共交通総合連携計画の策定・失効の状況 (全国)

などといった運用上の問題も生じている。そして、そもそも各系統(群)で評価することが適切なのか、ネットワーク全体での評価も必要ではないか、その場合、補助対象外系統はどう扱うのか、といった点も問題である。

以上も含め、確保維持改善事業に関する問題点の詳細は既報¹⁾でまとめているが、ごく簡単に言えば、総合事業が各地域の自主性を尊重しそれを国が支援する形であったのに対し、確保維持改善事業は国が定めた要件に合うものを支援する形であるということになる。国が継続的に支援する以上は何らかの制約が必要であろうが、現状は、特に地域内フィーダー系統補助については要件が厳しく、地域で必要な公共交通を地域で決めて確保していくという従来の流れとは必ずしも整合しない。また、補助対象が協議会でなく交通事業者であることから、協議会が公共交通全体をマネジメントする役割が弱くなるとともに、交通事業者から見れば補助申請を自治体と国の両方にしないといけないため、事務量が増えてしまい、特に小規模事業者や、新たに補助対象となったNPO等が結果的に申請を断念することにもつながっている。

6. 地域公共交通総合連携計画の存在感喪失

総合事業によって連携計画策定は急増したが、総合事業廃止に伴って一転、連携計画を策定する自治体が急減した。それどころか、計画期間が終了した計画を更新しない(つまり失効させた)自治体がほとんどという状況にある。

図2に、国土交通省が把握している連携計画の策定および失効の状況を示す。2011年度末で約3割の計画が期間を終了したが、更新もしくは期間延長が行われたのはそのうちの3%に過ぎず、大半が失効している。さらに2012年度末には期間が終了する計画が約4割に増加する。これは、連携計画の約5割が計画期間を3年以内としてお

り、総合事業が行われた2008～10年に策定された計画が約8割であることによる。計画期間を3年としているのは補助年限に合わせたものであり、他の諸計画との関連は考慮されていないことになる。さらに計画期間が終了しても延長・更新する必要がない(補助金獲得につながる)ことから、生活交通ネットワーク計画を策定する一方で連携計画は失効させてしまう自治体が多くなっている。総合事業での実証実験を本格運行に移行しない自治体も存在するが少数である。なお、2012年度に策定された連携計画はわずか19件で、全体の4%弱に過ぎない。

生活交通ネットワーク計画を策定する組織としては、大半の自治体が法定協議会もしくは地域公共交通会議を活用している。中には法定協議会を廃止したり生活交通ネットワーク計画策定協議会に改組したりする自治体もあるが少数である。実際には、連携計画の期間終了を意識しておらず、失効後も「公共交通政策の方針を示す文書」として扱っている協議会も存在している。しかし前述のように、法定協議会の役割が連携計画の策定協議及び実施における連絡調整であると法律に規定されていることを考えると、実害がないと言っても、連携計画を失効させ生活交通ネットワーク計画の協議を行っている状況には違和感がある。そもそも、連携計画に基づく実証運行を総合事業の補助を得て実施した結果は、連携計画そのものの見直しに反映されることが当然である。

このような状況に陥った理由として、国が確保維持改善事業開始にあたり連携計画との関係を明示しなかったことに加え、自治体のみならず地方運輸局・支局が連携計画の期間終了について無頓着であることも大きい。

7. 今後への示唆

既に述べたように、連携計画は活性化・再生法に基づく「総合的かつ一体的」な計画である一方、生活交通ネットワーク計画は国庫補助対象系統のリ스팅という色彩が濃い。また、法定協議会に比べ生活交通ネットワーク計画策定協議会は法的権限が弱く、ステークホルダー会議として成立するために必要な公共交通参加者・団体が構成要件に十分挙げられていない点も問題である。

したがって、現行の法・制度体系で「地域の」「地域による」「地域のための」公共交通政策を進めていくためには、法定協議会が連携計画を策定し実施するという本来の役割を徹底した上で、連携計画の実行計画の1つとして生活交通ネットワーク計画を策定することが望ましい。加えて、道路計画も含む「都市・地域総合交通戦略」を策定している市町村については、その下位計画として連携計画を位置づけることもできる。

また、確保維持改善事業で見直された評価システムを活用し、補助対象外系統や、ネットワーク全体としての

評価改善システムを確立し、そのアウトプットを連携計画のみならず確保維持改善事業での評価として活用することも合理的である。この際、都道府県の協議会「のみ」で扱われることが一般的な地域間幹線系統について、各市町村でも関連するフィーダー系統と合わせて評価検討し、都道府県協議会に報告するしくみを取り入れるなどして、市町村レベルで幹線系統とフィーダー系統との連携を議論することも必要である。

ただし、これらのしくみについて「義務づけ」することは望ましくない。なぜならば、地域公共交通会議制度以来、国が自治体・地域で公共交通政策を自主的に行うことを意図して行ってきた様々な制度整備をあくまで「手続」「義務」としかとらえない自治体が多数存在しているからである。その意味で、国は制度の活用方法とその利点について広く周知する一方で、それを強制するのではなく必要に応じて活用することを勧めるべきである。その上で、制度活用によって好事例を生み出しやすくなっているかどうかについて、第三者評価等の機会を利用して検証し、制度改善や周知方法の見直しを進めていく必要がある。まさに国は、各地域の真摯な取り組みを十分汲み取って次の制度へつなげていくべきである。

8. おわりに

本稿では、活性化・再生法の施行以降、日本の自治体に「地域公共交通連携計画」が広く普及したものの、その誘因となった地域公共交通活性化・再生総合事業の終了によって策定や更新が止まってしまっている現状が明らかとなった。これはすなわち、地域公共交通計画を政策実施のために活用し、また進捗状況に応じて変更していくという意識はまだ十分に浸透しておらず、いまだ国庫補助を得ることに主眼を置く自治体が多いことを示している。前述した2011年度の国土交通省政策レビューでは、地域公共交通総合連携計画の必要性を認めた上で、その効果をより高めるために、1)策定プロセス、2)内容、3)フォローアップ、に係るノウハウの共有が必要であるとし、これまでの事業の分析を踏まえた計画策定等の「手引き」作成と地域への提供が必要と結論づけている。その際に、計画策定やPDCAサイクルの重要性やメリットが自治体に十分理解され、またその運用が比較的容易に可能となるような内容になることが望まれる。そして、「手引き」を活用して法定協議会等がステークホルダー

会議として機能することも求められる。さらに、これらこのことを地方運輸局・支局がよく理解し法定協議会等で説明できるようにすることも必要である。

2013年度には、地域公共交通確保維持改善事業の中に「地域協働推進事業費補助金」制度が新設される予定である。これは「地域の関係者の協働・連携による利用促進に資する取組みに要する費用を支援」するものと定義されているが、補助要件としてその事業計画が連携計画で位置づけられていること、つまり連携計画がないと補助が受けられないことが規定されている。生活交通ネットワーク計画が利用促進の取組を包含していないためであるが、このことによって再び連携計画が補助金目当てのみで策定されることがないよう願うばかりである。

謝辞

本稿の執筆に当たり、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課からデータの提供を受けた。ここに感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 加藤博和：日本における地域公共交通確保維持改善制度の変遷と今後の活用策に関する考察，土木計画学研究・講演集，Vol.44，2011。
- 2) 竹内伝史，磯部友彦，嶋田喜昭，三村泰広，川上洋司：地域交通の計画：政策と工学，鹿島出版会，2011。
- 3) 秋山哲男，吉田樹編著：生活支援の地域公共交通，学芸出版社，2009。
- 4) 喜多秀行：交通基本法と地域公共交通計画，IATSS Review，Vol.37，No.1，pp.32-40，2012。
- 5) 国際交通安全学会：地域でつくる公共交通計画－日本版LTP策定のてびき－，2010。
- 6) 小嶋光信：規制緩和後における地方バスの経営環境の変化と課題－岡山県のバス事業の混乱と中国バスの再生事例からの検証－，運輸と経済，Vol.71，No.7，2011。
- 7) 加藤博和，福本雅之：市町村のバス政策の方向性と地域公共交通会議の役割に関する一考察，土木計画学研究・講演集 Vol.34，2006。
- 8) 加藤博和，福本雅之：日本における地域公共交通活性化・再生の取り組み状況に関する中間的整理，土木計画学研究・講演集，Vol.41，2010。
- 9) 加藤博和，福本雅之：広域・幹線的生活交通バス路線が抱える問題点に関する一考察，土木計画学研究・講演集 Vol.33，2006。

(2013.5.7 受付)

Does Local Public Transport Planning Take Root in Japan? -Based on the Results and Problems of Comprehensive Program for Vitalization and Rehabilitation of Local Public Transportation Systems by MLIT

Hirokazu KATO and Masayuki FUKUMOTO