

地域公共交通 — 乗合バスを中心とした 国と地方の財政関係

星 野 菜穂子[†]

はじめに

コロナ禍の移動制限により、もっとも影響を受けた分野の一つが地域公共交通である。しかし地域公共交通の抱える諸問題は、人口減少・高齢化等の社会構造変化に伴うものでありより構造的といえる。問題の一つは公的負担の増大であるが、管見のかぎりでは財政学からのアプローチは少ない。そのような中で、其田（2019）は公共交通をナショナル・ミニマムの観点から検討し、交通政策における「ミニマム」は、まず、地方レベルでの政策展開が重要であり、そのために補助金ではなく地方交付税制度により一般財源を保障することが出発点と主張する。本稿でも、地域公共交通、なかでも乗合バスを対象に、その公的負担の問題について、国・地方の財政関係から考察を試みたい。

本稿の構成は、1節で地域公共交通を取り巻く環境と現況について述べ、2節でコロナ禍の地域公共交通への対策について触れる。3節では、乗合バスを中心とした国のこれまでの施策の変遷を概観し、4節において国の財政支援策の推移をみる。5節では公的負担の実態を政府間財政関係の観点から考察する。

[†] 本稿は、コロナ禍の行財政を共通テーマとした、地方自治総合研究所税財政研究会とりまとめの研究の一つである。個人的意見にもとづくものであり所属する組織の見解を示すものではない。本稿作成にあたっては、山形県みらい企画創造部企画調整課長酒井達朗氏（当時）、総務部財政課長後藤崇文氏（当時）をはじめ関係部署の皆様にご提供ならびに有益なご教示を賜りました。記して感謝申し上げます。

1 地域公共交通を取り巻く環境と現況

地域公共交通には、鉄軌道輸送、乗合バス、離島航路等があるが、なかでも乗合バスの状況は深刻であり、その取り巻く環境は厳しい。とくに地方部における人口減少と自家用車の普及は、輸送人員の減少をもたらし、事業経営を悪化させている。さらに、人口減少・高齢化により運転手不足が生じ、事業継承を難しくしている。一方で、高齢化に伴って高齢者の免許返納が増加しており、高齢者の移動手段の確保といった課題も浮上している。すなわち、地域公共交通をどのように維持していくかはコロナ禍以前にある課題であり、コロナ禍により一層深刻化している可能性もある。

国土交通省の資料にもとづけば⁽¹⁾、コロナ禍前でも事業別事業収支比率（運行補助のあるものは補助前、2018年度）は、交通事業全体では黒字でも、地域鉄道に限れば6%程度の赤字、乗合バス全体で約5%程度の赤字であった。乗合バスについては、三大都市圏では黒字であるのに対して、地方部では15%程度の赤字と地方部のバスの赤字構造が深刻である。

乗合バスの輸送人員は減少傾向にあるが、2000年度を100とすると、三大都市圏では2005～2014年度頃まで91～94の水準で推移していたのが、その後増加傾向がみられ、2018年度には101まで回復した。それに対し、三大都市圏以外の地方部では低下傾向に歯止めがかからず、2018年度には74の水準にまで低下している。2019年度で約7割のバス事業者は一般路線バス事業の収支が赤字であり⁽²⁾、廃止路線も増加している。

こうした状況に対応し、乗合バス撤退後の新たな代替的交通手段も増えている。2002年に乗合バス事業の規制緩和が行われたこともあり、撤退後のいわゆる「交通空白地域」において、コミュニティバス、乗合タクシー、2006年道路運送法改正にもなう自家用有償旅客運送も増加している。

(1) 国土交通省、令和2年。

(2) 保有車両30両以上の事業者。

2 コロナ禍の地域公共交通

このように地域公共交通は、コロナ禍前より苦境にあったが、感染拡大に伴う移動制限によりさらに厳しい状況におかれた。

国土交通省の資料にもとづけば⁽³⁾、新型コロナウイルス感染症による公共交通機関への影響として、一般路線バスの輸送人員は2020年4、5月に前年比で半減、その後徐々に回復したものの、2022年6月以降も約2割減（2019年度同月比）の見込みであり、2022年時でコロナ以前の水準までの需要回復は見込めない状況であった。他業種の営業利益がコロナ前に戻りつつあるなか、運輸業全体の営業利益は落ち込みが続いているとされた。

コロナ禍での乗合バス事業者に対しては、主に交通事業者に対しての支援のほか、業界横断的な支援策もとられている。例えば、持続化給付金、政府系金融機関による資金繰り支援、雇用調整助成金などである⁽⁴⁾。このほか各地方公共団体が実施できるものとして内閣府「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」がある。国土交通省では、同交付金を活用した交通事業者への支援が幅広く行われるよう、地方運輸局長等から、都道府県知事、市町村長等に協力依頼を行っている。令和4年5月時点で約1,100自治体、約3,500事業において交通事業者の支援のために活用したとされる（原田（2021）、国土交通省、令和4年7月）。

「新たな経済対策」における地域公共交通に対する支援策

（交通事業者を対象とした支援）

- サステナブルな地域公共交通の実現
- 観光インバウンドの回復に備えた基盤構築（観光庁予算）

（業界横断的な支援）

- 地方創生臨時交付金の増額
- 雇用調整助成金の特例措置の延長
- 事業復活支援金の創設
- 資金繰り支援

（出所） 国土交通省「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」第1回（令和4年3月31日）配布資料2の抜粋。

(3) 国土交通省、令和4年7月。

(4) 公営企業のバスには特別減収対策企業債の措置もあるが、本稿では公営企業は除く。

様々に支援策が講じられているものの、既述のとおり、公共交通の苦境はコロナ禍前より続く構造問題に起因するものが多い。

3 国の施策の変遷

これまで地域公共交通に係る国の主な施策はどのように変遷してきたのか。乗合バスを中心にみていくことにする。財政支援に係わるものについては次節で述べる。

国の主な施策の変遷

| | |
|-------------|---|
| 2000年以降 | 需給調整規制緩和 2002年乗合バス事業規制緩和 2006年道路運送法改正 |
| 2007年（平成19） | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法） |
| 2013年（平成25） | 交通政策基本法の制定 |
| 2014年（平成26） | 地域公共交通活性化再生法の改正 |
| 2020年（令和2） | 地域公共交通活性化再生法の改正 |
| 2020年（令和2） | 独占禁止法特例法の制定 |

（1） 需給調整規制の緩和

2000年代頃より、それまでの需給調整規制が緩和されることになった⁽⁵⁾。規制緩和以前は、各分野の輸送サービスについては、国が、各分野の事業法に基づき、新規参入等について需要と供給のバランスを判断して需給調整を行っていた。しかし交通運輸分野を活性化するためには、新規参入による競争を促すことで、事業の効率化・活性化およびサービスの多様化等利用者の利便性を向上させることが必要であるとの認識にもとづき、規制の緩和が図られた。すべての交通運輸分野において需給調整規制を原則廃止することになり、1998年以降段階的に実施された。2002年には乗合バス事業の規制緩和が行われた。

その後、乗合バス事業者が撤退した後の生活交通手段の確保と、公共交通機関を利用することが困難な移動制約者への提供が新たな課題となり、2006年道路運送法が改正された。コミュニティバス、乗合タクシーの普及促進と、市町村バスやNPO等に

(5) 以下は主に宿利・長谷編（2021）を参照した。

よるボランティア有償運送の制度化が行われている。

(2) 地域公共交通活性化再生法の制定（2007年）

2007年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法または再生法）が成立した。地域公共交通活性化再生法は「地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律」⁽⁶⁾とされている。「民間事業者による事業運営に多くを依存してきた従来の枠組みから脱却し、総合行政を担う市町村が幅広い施策の中で地域交通を位置づけて取組を推進するための枠組みを定めた」⁽⁷⁾ものである。

地域公共交通において、地域公共交通活性化再生法は重要な柱である。公共交通分野において、それまでの民間事業者の創意工夫に期待をし、各個別の事業法に基づく交通事業者のサービス提供に委ねる考え方が限界に達したものといえる⁽⁸⁾。「交通事業者のみの判断では、事業採算性は低くとも地域にとって必要な地域公共交通サービスを確保していくという観点から課題が生じることとなり、何らかの対応の必要に迫られたものである。その方策として、地域が自ら主体的に取り組んでいくという制度設計が示されることとなった」⁽⁹⁾。

同法の下、地方公共団体自らが地域の交通体系について検討する法定協議会（地域公共交通会議）を開催し、活性化・再生に取り組むため、「地域公共交通総合連携計画」を策定することとされた。同計画制度は、これにより、地方公共団体を中心となって、地域公共交通の活性化・再生に取り組むための土壌形成を図ったとされている。

(3) 地域公共交通活性化再生法の改正（2014年）

同法の下で策定された計画は一定の成果を挙げたが、個別的・局所的な取り組みとしての改革が多く、制度として改善すべき課題が生じてきたとされる。これに対応し、

(6) 国土交通省、令和4年7月。

(7) 国土交通省（2017）、p. 32。

(8) 宿利・長谷編（2021）、p. 12。

(9) 国土交通省（2017）、p. 32。

2014年には同法が一部改正されることになった⁽¹⁰⁾。地域が主体となって作成する計画は「地域公共交通網形成計画」に改められ、新たな制度が創設される。また改正に先立ち、交通政策基本法も制定されている⁽¹¹⁾。

主な改正のポイントは、法律の目的に「交通政策基本法の基本理念の具体化」及び「持続可能な地域公共交通網の形成」を追加し、①「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方の下に基本方針に地域公共交通の活性化及び再生の取組みと都市計画（まちづくり）との連携を明確化したこと、②地域公共交通をネットワークとして総合的に捉え、面的に再構築することを求めていること、③計画の作成主体に、従来の市町村に加えて都道府県を追加し、市域をまたぐ広域での検討を可能とすることを目指している。

さらに地域公共交通を再編するための「地域公共交通再編実施計画」を作成する制度が設けられ、国土交通大臣の認定を受けた場合、支援策の拡充や手続きの簡素化等が受けられることになった。

（４） 地域公共交通活性化再生法の改正（2020年）

再生法改正（2014年）により、地域公共交通網形成計画の作成が進められてきたものの、作成主体が市町村中心であり都道府県による広域的計画作成が十分でないことや、計画に一層の具体性や客観性が必要などの課題が指摘されてきた。また地域公共交通再編実施計画の取組が十分広がっていないこと等を受け、再生法は再度改正されることになった⁽¹²⁾。

改正の概要は以下のとおりである⁽¹³⁾。1つは、「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に改められている。交通事業者による路線網の形成だけでなく、自家用有償旅客運送、スクールバス及び福祉輸送等の地域のあらゆる輸送資源の活用等、地域公共交通に関する新たなマスタープランと位置付け直し、地方公共団体による作成を努力義務化、市町村から県への作成要請に係る手続、実効性確保のための定

(10) 以下内容は、主に国土交通省（2017）を参照した。

(11) 国土交通省の記載によれば、交通政策基本法は、2013年に、交通に関する施策の理念や基本的方向を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため制定されたものである。其田（2019）では、公共交通をめぐるナショナル・ミニマムを検討する際の重要な論点として同法の制定過程が詳しく述べられている。

(12) 原田（2020）を参照。

(13) 原田（2020）（2021）を参照。

量的な目標の設定や毎年度の評価も努力義務化されている。また、今回、運用面の見直しとして計画制度と補助制度が連動化することになった。これにより、経過期間終了後（2025年度以降）は、計画策定がない場合は補助対象外となる。

2つは、地域の移動ニーズに対応できるメニューの充実である。①地域旅客運送サービス継続事業が創設された。乗合バス等の維持が困難又は困難が見込まれる段階で、地域において協議を行った上で、地方公共団体が公募により新たなサービス提供者等を選定する事業である。継続事業を実施する計画が国土交通大臣の認定を受けた場合は、特例や運行費についての国の補助を受けることができるというものである。継続事業を活用することにより、乗合バス等の廃止届が出る前に、地方公共団体が中心となって地域の足の存続を図ることができると期待されている。②自家用有償旅客運送制度が、公共交通機関を補完し、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置づけられた。③貨客運送効率化事業が創設された。貨客混載は地方部の物流サービス確保とあわせ、過疎地等の公共交通の持続可能なサービス確保につながるものとして、必要な手続きを簡素化し実施を円滑化した。

3つは、改正前の地域公共交通再編事業から地域公共交通利便増進事業に改められた。これにより路線の再編にとどまらず、運賃・ダイヤの見直し等も含め、利用者の利便性向上に資する取組が事業内容に加えられた。

4つは、新モビリティサービス事業の創設である。MaaS⁽¹⁴⁾の円滑な普及に向けて、法定協議会とは別に新モビリティサービス協議会を創設し、地域における移動の利便性の向上のみならず、まちづくりやインフラ整備など様々な分野の課題解決につながっていくことが期待されている。

原田（2021）は、今回の改正は、地域が自らの手で地域の交通をデザインする取組を後押しするための制度改正としている。

また同時に2020年に独占禁止法特例法⁽¹⁵⁾が制定されている。人口減少等による厳しい経営環境の下でも、乗合バス事業者及び地域銀行が提供するサービスの維持が図られるよう、国土交通大臣による認可を受けて行う乗合バス等の共同経営について独占禁止法が適用されない。同特例と連動し、地域公共交通利便増進事業の枠組みを活用し、複数事業者による連携の取組を促進し、効率的で持続可能な地域公共交通の実

(14) Mobility as a Service.

(15) 地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律

現を図るとしている⁽¹⁶⁾。

以上のように、公共交通に係る国の施策は、事業者提供のサービスから人口減少下において地域が主体となって維持するサービスへと考え方の変化を遂げている。近年における方向性は、行政や地域が主導して各関係者や利用者との協議の場を設け、公共交通機関の維持・確保を目指すというものである⁽¹⁷⁾。その仕組みとして法改正ごとに改定された計画制度がある。

| | 地域公共交通計画 (2020年～) | 網形成計画 (2014年～) | 連携計画 (2007年～) |
|-------|---|---|---|
| 計画の対象 | <ul style="list-style-type: none"> ○ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ○地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる | <ul style="list-style-type: none"> ○バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象 | <ul style="list-style-type: none"> ○バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能 |
| 位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ○基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む | <ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体による作成が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能） |
| 実効性確保 | <ul style="list-style-type: none"> ○定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ○定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化 | <ul style="list-style-type: none"> ○可能な限り具体的な数値指標を明示 ○原則、計画終了時・見直し時に達成状況を評価 | <ul style="list-style-type: none"> ○可能な限り具体的かつ明確な目標を設定 |

(出所) 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」第3版（令和4年3月）、p. 9

(16) 国土交通省『交通政策白書』令和4年度版、p. 159

(17) 古川（2020）。

4 国の財政支援：乗合バスを中心に

地域公共交通をめぐる国の制度改正に対応して、財政支援・補助制度がどのように推移してきたかをみていく⁽¹⁸⁾。

4.1 バス路線維持の補助政策の変遷

(1) 規制緩和以前から地域公共交通確保維持改善事業開始（2011年度）まで

規制緩和以前は、参入規制により競争を制限し地域独占を認める代わりに、不採算路線の維持をバス会社の内部補助で行う方式がとられていた。しかし利用者減により内部補助に頼ることが困難になると、路線維持に国が関与を強め、1972年に「地方バス路線維持費補助制度」が開始された。これは都道府県が指定した生活路線を対象に国と地方団体が経常欠損額を補助するものである。平均乗車密度等より第2種生活路線（補助率：国1/2、都道府県1/2）、第3種生活路線（補助率：国1/4、都道府県1/4、市町村1/2）に分けて補助が行われた。また車両購入費についても補助があった。第3種生活路線は補助対象期間が限定されることから、期間終了後は民間バス会社による路線は廃止、必要であれば地域の責任で市町村バスが運行された。

その後の規制緩和は、補助制度にも大きな変化をもたらしたとされる。2002年度以降、国の補助対象路線は広域的・幹線の路線で条件に適合するものに限定され、細部での変更はあるが2010年度まで続いた。この結果、従来の第3種生活路線を中心に国の補助対象から外れた。路線を維持するかどうかは地方団体の判断に依存するところが大きかったとされ、単独補助制度も多く設けられたとされる。また2008年度には、事業者に費用削減や増収努力等一層の合理化努力を促すために路線維持合理化促進補助金も創設されている。

2011年度から制度が大きく変更された⁽¹⁹⁾。これまでの「地方バス路線維持対策」など8事業が廃止され、従来は交通種類ごとにあったものが、乗合バスに鉄道などを統合した「地域公共交通確保維持改善事業」として開始された。国土交通省によれば⁽²⁰⁾、

(18) 以下の規制緩和以前から2011年度までの記述は青木・田邊（2007）、山崎（2008）、青木（2012）を参照した。

(19) 以下の記述は青木（2012）を参照した。

(20) 国土交通省、平成31年2月。

従来の支援制度が①広域間の幹線等に限定されていたこと、②地域内交通への支援が「期間限定の立ち上げ支援」であったこと等を抜本的に見直し、地域の実情に応じて、生活交通の確保維持、バリアフリー化等を総合的に支援する「地域公共交通確保維持改善事業」を創設したものである。地域内のバス交通、デマンド交通等はその中の「地域公共交通確保維持事業」で対応され、予算も旧来より増額されている⁽²¹⁾。乗合バスについては、地域間幹線系統の補助要件が若干緩和されたほか、地域間幹線系統と関係をもつ地域内フィーダー系統で補助対象が拡大された。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業（2011年度以降）

地域公共交通確保維持改善事業は、大きく「地域公共交通確保維持事業」「地域公共交通バリア解消促進等事業」「地域公共交通調査等事業」の3つの内容で構成されている。

このうち生活交通の確保維持を支援するのが地域公共交通確保維持事業である。陸上交通の支援については、①地域間幹線系統補助、②地域内フィーダー系統補助の二本柱である。このほか車両購入に係る支援もある。

2014年の再生法改正を受け、地域公共交通ネットワークの再編の取組に対し、例えば、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入、BRTの高度化、地域鉄道の上下分離等にも支援が拡充されることとなった。また2020年の改正では、先述のような改正を受けて、支援措置の拡充も行われている。

こうした現行の国庫補助制度については、加藤（2019）では次のように述べられている。現行制度のポイントは補助要件に縛られた路線・サービス設定になることとし、「当然ながら、補助要件を満たす路線設定が地域のニーズに合い、かつ費用効率的である保証はない。そして事業者や自治体の努力によって利用が増えたとしても補助金が減るだけで収入が増えるわけでもないので努力する気が起こらない」。さらに「系統ごとに補助要件を満たしているかではなく、法定協議会単位で人口や面積、地域の不利性を考慮した基本額を交付した上で、網計画に基づいていかなる地域公共交通網をつくり、それがどのような成果を地域にもたらしているかの評価に基づいて算定し

(21) 青木（2012）によれば、同事業は「元気なっぼん復活特別枠」を利用し、2011年度の予算額は305億円。旧来の8事業の総額が215億円であるので大幅な予算増額としている。

た加算額を合わせて交付するのがよいと考えている」とある。

補助制度のあり方については、本稿の範囲を超えるものだが、先述のとおり地域公共交通の基本的考え方が大きく変化したなかで、乗合バスの補助要件の基本は系統であり市町村を跨ぐ幹線である。幹線に接続のあるものがフィーダー補助を受けるスキームとなっている。また補助対象者が事業者（または協議会）であることも、後述するように、地方財政の観点からは特殊な位置づけとなっている。

| | 地域間幹線系統補助（陸上交通） | 地域内フィーダー系統補助（陸上交通） |
|----------------|---|--|
| 補助対象事業者 | 一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 | 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 |
| 補助対象経費 | 予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額 | 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額 |
| 補助率 | 1/2 | 1/2 |
| 主な補助要件 | <ul style="list-style-type: none"> ・複数市町村をまたがる（平成13年3月31日時点で判定） ・運行回数1日3回以上 ・輸送量は1日15～150人等 ・経常赤字が見込まれること | 協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、 <ul style="list-style-type: none"> ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること ・乗車人員が2人／1回以上であること（定時定路線型の場合に限る。） ・経常赤字であること |
| 地域内フィーダー補助接続要件 | — | ①補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。（政令指定都市、中核市及び特別区が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。） ②法律に基づく過疎地域等又は地方運輸局長等が指定する交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。 |

※ 「フィーダー系統」とはバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。

※ 「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」とは、複数市町村（ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。）にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

（出所） 国土交通省資料より作成。

4.2 地域公共交通に対する地方財政措置と地方負担

以上の国の財政支援策に対応するものとして、地域公共交通に対する地方財政措置をみていくことにする。地方財政措置の概要は図表1のとおりである。

地方バス維持の支援のための地域公共交通確保維持改善事業費補助金は、事業者向けであるため、地方団体の予算に計上されず、国と並行して地方団体が事業者等に交付する補助金である。したがって、補助事業ではあっても通常の国庫補助金とは異なり、地方財政計画上は枠計上である一般行政経費単独（以下、一行単独）の扱いとなる。一方で各地方公共団体においては、地方バスの「欠損補助」について、欠損が見込まれる路線のうち一定の要件に該当する路線に対し、①地方公共団体が国庫補助に併せて補助した場合は、特別交付税措置（措置率0.8）が行われる。②国庫補助の対象とならない路線のうち一定の路線を対象に補助を行った場合、特別交付税措置（措置率 $0.8 \times$ 財政力補正係数）が行われる。またいずれも過疎債ソフトの対象となる。

すなわち、マクロの地方財政計画上は枠計上である一行単独に計上され、ミクロのレベルで特別交付税での措置がなされているということである。これには近年、変化もみられている。一つは、地方バスの道府県分については、2020年度より地方バス路線の運行維持に要する経費の一部で普通交付税「包括算定経費（人口）」における算定が拡充されることとなった⁽²²⁾。1団体当たり一律170百万円である。その不足分は、特別交付税で措置される。二つ目は、地方単独分について、2021年度より財政力補正係数が導入されている⁽²³⁾。

図表2のとおり、地域公共交通に係る特別交付税額は着実に増額傾向にある。2021年度703億円のうち、地方バス622億円、離島航路53億円、地域鉄道支援12億円、その他16億円で、9割近くは地方バスによるものである⁽²⁴⁾。2020年度に若干減少したのは県分の地方バスの一部で普通交付税算定が拡充されるようになったためと考えられる。

特別交付税の総額は、地方交付税総額の6%であるため、その範囲内で各種財政措置が行われる。近年は、災害対応も増えてきている。財政需要が増え普遍性をもつものについては普通交付税への移管が進む。また地域公共交通に係る地方財政措置の考え方は、補助事業と地方単独事業で異なっている。地方単独事業については財政力の高い団体では留保

(22) 普通交付税算定が適用される措置はこれ以前よりある。

(23) 財政力補正は、道府県分は、 $\text{財政力補正} = 7/3 - 8/3 \times \text{財政力指数}$ ($0.2 \leq \text{財政力補正} \leq 1.0$)。市町村分は、 $\text{財政力補正} = 11/6 - 5/3 \times \text{財政力指数}$ ($0.5 \leq \text{財政力補正} \leq 1.0$)。

(24) 総務省調。

財源額も大きいことを踏まえ、特別交付税の衡平な配分の観点から財政力補正が導入されている。こうした考え方をもとに措置の変更が行われている。

ただし地方負担増額の背景には、事業経営そのものが厳しくなっているということに加え、国庫補助事業の要因もあると考えられる。

図表3は、2011年度以降の地域間幹線系統補助の補助額を示したものである。補助対象系統数は減少傾向にある中、それを上回る輸送人員の減少及び運送費用の増加により運行費（赤字額）が増加傾向にあり補助額は減少していない⁽²⁵⁾。さらに**図表4**は、地域内フィーダー系統補助の推移を示したもののだが、活用する市町村数・申請（要望）額は増加傾向にあるのに対し、限られた予算の範囲内で執行している状況にある⁽²⁶⁾。予算が伴わず国庫補助の対象とならなかったものは地方負担となる。

すなわち、国の補助要件が幹線に限定され、地域内フィーダーの補助の前提となっている上、地域内フィーダー系統補助は国の予算額により十分執行できていない状況となっている。これにより地方団体の負担が年々増加するという構図がある。

(25) 車両費は平成22年度に一括購入補助から減価償却費補助に制度改正を行った影響により、改正後5年間は一時的に減少したが、その後は増加傾向にある（国土交通省）。

(26) 国土交通省総合政策局地方交通課長の「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金に係る国庫補助上限額について」では、「令和3年4月に改正された地域公共交通計画の策定が補助要件（令和6年度予算に係る事業までは経過措置あり）とされたことに伴い、公的負担による確保維持が真に必要な地域内フィーダー系統に対し、効果的・効率的な補助を実施する観点から、国庫補助の上限額については、今後必要な見直しを行うものとする」とある。

図表 1 地域公共交通に対する国の支援制度（国庫補助制度、地方財政措置）の概要

| | 概要 | 補助金名 | 国庫補助事業(補助対象・地財措置) | 地方単独事業に係る地方財政措置 | 過疎債 |
|-------|------|---------------------|---|--|--------------------------------------|
| 地方バス | 欠損補助 | | <ul style="list-style-type: none"> 欠損が見込まれる路線のうち一定の要件に該当する路線に対し、地方公共団体が国庫補助に併せて補助した場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8） | <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助の対象とならない路線のうち一定の路線を対象に補助を行った場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8×α） | ○ ソフト |
| | 投資補助 | | <ul style="list-style-type: none"> 補助対象路線で使用する車両で、一定の要件に該当する購入車両の減価償却費及び当該購入に係る金融費用に対し、地方公共団体が国庫補助に併せて補助した場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8） | <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助の対象とならない路線で使用する車両の購入に対して補助を行った場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8×α） | △ ハード 公共的 団体へ の補助 に限る |
| 離島航路 | 欠損補助 | 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 | <ul style="list-style-type: none"> 欠損が見込まれる航路のうち一定の要件に該当する航路に対し、地方公共団体が国庫補助に併せて補助した場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8） | <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助の対象とならない離島航路等を対象に補助を行った場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8） | ○ ソフト |
| | 投資補助 | | <ul style="list-style-type: none"> 補助対象航路で使用する船舶を離島航路事業者に代わり地方公共団体が代替建造を行い所有する場合（公設民営の場合） ⇒地方債の対象（県：公共事業等（充当率90%、交付税措置20%）、市：一般補助施設整備等事業（充当率75%）） | <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助の対象とならない離島航路で使用する船舶を単独で建造し所有する場合 ⇒地方債の対象（一般単独事業：充当率75%） | △ ハード 公共的 団体へ の補助 に限る |
| 離島航空路 | 欠損補助 | | <ul style="list-style-type: none"> 欠損が見込まれる離島航空路のうち一定の要件に該当する航空路に対し、地方公共団体が国庫補助に併せて補助した場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8） | <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助の対象とならない離島航空路のうち一定の要件に該当する航空路を対象に補助を行った場合 ⇒特別交付税措置（措置率：0.8） | ○ ソフト |
| | 投資補助 | 航空機等購入費補助金 | <ul style="list-style-type: none"> 一定の要件に該当する離島航空路線で使用するための航空機及びその部品の購入費を補助 ⇒地方債の対象（公設民営の場合） | <ul style="list-style-type: none"> 国庫補助の対象とならない離島航空路で使用する航空機を単独で製造し所有する場合 ⇒地方債の対象（一般単独事業：充当率75%） | × |
| 地域鉄道 | 投資補助 | 地域公共交通確保維持改善事業費補助金等 | <ul style="list-style-type: none"> 地域鉄道事業者が行う施設・設備整備に対し、地方公共団体が国庫補助に併せて補助した場合 ⇒交付税措置（措置率：0.3） | <ul style="list-style-type: none"> 地域鉄道事業者が行う施設・設備整備に対して補助を行った場合 ⇒交付税措置（措置率：0.3） | ○ ハード |

※1 鉄道に対する国の欠損補助は平成9年度から廃止されている。

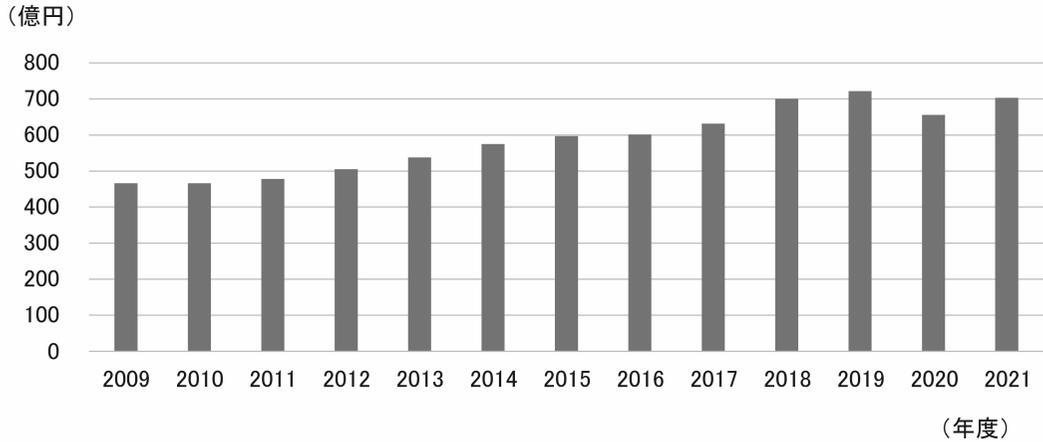
※2 地方単独事業として鉄道に欠損補助を行っているケースがあり、その場合、過疎債（ソフト事業）の対象とすることが可能。

※3 α：財政力補正係数

上記は、2022年度までの財政措置を反映している。2023年度以降は新たな動きもある。

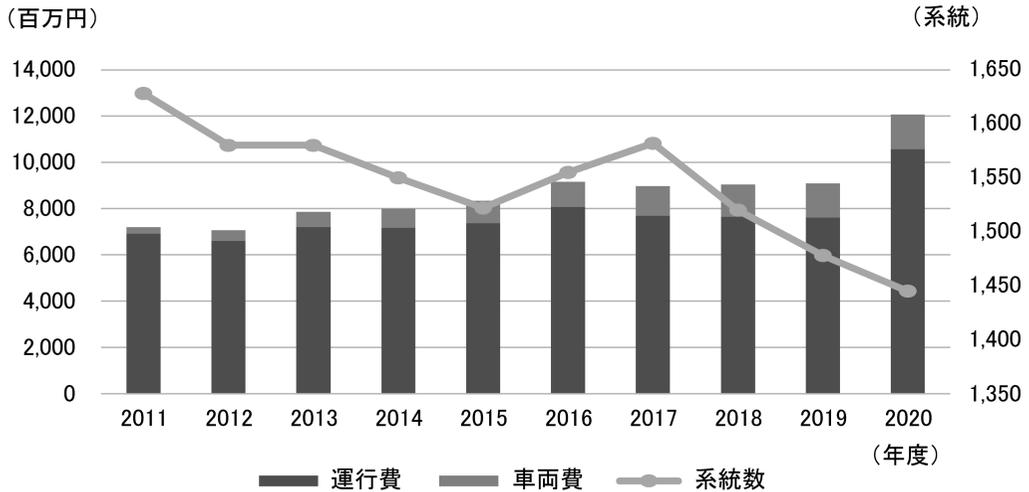
（出所） 総務省

図表2 地域公共交通に係る特別交付税の推移



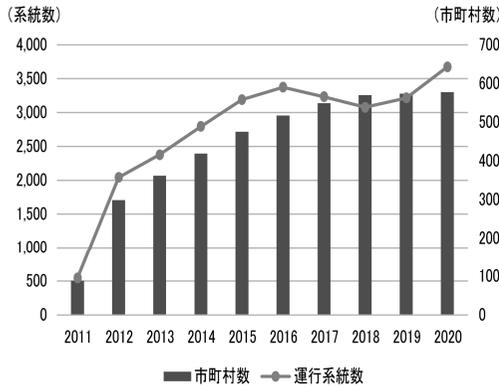
(出所) 総務省

図表3 地域間幹線系統補助 運行費・車両費・系統数

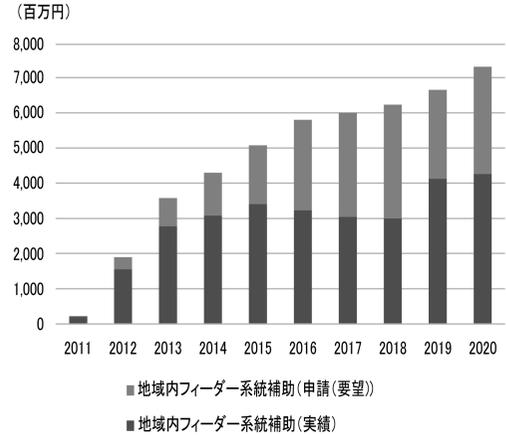


(出所) 国土交通省

図表4 地域内フィーダー系統補助の推移
活用市町村数・系統数



地域内フィーダー系統補助の執行額



(出所) 国土交通省

5 公的負担の実態と政府間財政関係

5.1 公的負担の政府間財政関係

公的負担の実態については国・地方の関係からみていきたい。これまでの補助政策について、政府間関係の視点から論じたものに寺田（2012）（2020 a）（2020 b）等がある。寺田（2020 b）では「バスに対する補助という政策は、1970年代から地方分権の範囲を拡大しながら工夫が重ねられてきた。財政的な地方分権の実験台であったといってもよい」と述べている。寺田によれば、2000年度以前の地方バス維持費補助制度では、平均乗車密度に応じた国・道府県・市町村の三者による協調補助が行われており、どの主体が最終的責任をもつのが不明確であった。2001年度からは規制緩和の準備として枠組みが改められ、行政区間の跨り方を中心とした路線パターンによって国と自治体の責任分担を変えた。すなわち、市町村内の支線的路線は市町村が、市町村跨りの準幹線的路線は都道府県が、市町村跨りがかつ幹線的路線（広域幹線）は国と都道府県の協調補助とした。しかし、この形態では国の関与する幹線的路線（広域幹線）が浮き上がってしまい、実際にも国庫補助を継続的に受給する目的で住民の望むサービス変更を避けるケースも多かった。このた

め、2011年度から、広域幹線概念の幅を持たせるとともに、関連リーダーサービスも国と都道府県の協調補助の対象にするなどの変更が行われたとする。ただし、国・都道府県・市町村の関係は、必ずしも三階梯の政府の関係がうまく働いていない等の指摘もなされている。

また、青木・田邊（2007）では、規制緩和後の都道府県の実態調査において多くの自治体で独自の補助制度が設けられ、都道府県は単独補助で国の政策から漏れた範囲のサービスを支えていること、制度自体にかなりの差異がみられたこと等が明らかにされている⁽²⁷⁾。

しかし、現状、地域公共交通の公的負担、いわゆる補助の実態について、全国レベルで把握できるデータは管見のかぎりではほとんどない⁽²⁸⁾。例えば日本バス協会は、公営バスと旧80条バスを除いたバス事業者からの申請にもとづき都道府県補助および市町村補助の都道府県別金額を公開している⁽²⁹⁾。現在は、補助は国との協調補助分も含んだ数字となっており、2020年度では、国の生活交通路線維持費補助金109億円に対し、都道府県68億円、市町村276億円であった⁽³⁰⁾。当該年度の国の補助金は、コロナ禍の影響も大きいとみられる。それ以前の2019年度は、国の80億円に対し、都道府県はほぼ同等の84億円、市町村は県を上回る316億円という関係がみられた。都道府県と市町村の関係は県によっても異なるが、概ね市町村が都道府県を上回る関係がみられ、市町村が単独補助を行っていることが推察される。一方で、其田（2019）でも指摘されるとおり、交通をめぐる財政関係は、国や地方自治体といった政府部門と事業を運営する主体との間で複雑に絡み合い、総括的に把握するのが難しいという課題もある。

(27) 山崎（2008）では北海道の事例をとりあげている。

(28) 総務省の地方単独事業（ソフト）の決算額の状況「歳出小区分別決算額」によれば、「交通政策事業費」（公共交通の利用促進やバス路線の維持・再編、地域交通体系の企画調整に係る経費）は、2020年度、地方全体の純計額は1,796億円となっている。このほか「高齢者移動支援に要する経費」（高齢者のためのフリーパス・交通費の助成、敬老バスの運営など高齢者の移動を支援するために要した経費）同284億円、交通費・燃料代助成に要する経費（障害者のためのタクシー・バス等の運賃助成事業等（交通費助成等）に要した経費）同259億円などであり、これらが地方単独事業として地方団体から支出されている。また過疎債ソフト分のうち、「交通通信体系の整備・情報化及び地域間交流の促進」は2020年度約87億円となっている。交通事業に限定されているものではないが、コミュニティバス・デマンドタクシー運行事業、地域鉄道運行補助事業等が含まれる。なおスクールバス運行費用は「教育の振興」に含まれる。

(29) 日本のバス事業。先行研究でも実態把握が難しい中、寺田も含め同資料を用いた研究がある。

(30) 都道府県、市町村の数字は民間バス事業者の申告にもとづくため必ずしもすべてを網羅しているとはいえないものとなっている。

5.2 山形県の事例

全国的な実態把握が難しいことから、山形県の事例をもとに、とくに乗合バスにおける公的負担の実態を国・県・市町村の財政関係の観点からみることにする。

(1) 山形県地域公共交通計画

山形県及び県内35市町村は山形県地域公共交通計画（令和3年3月、以下計画書）を策定し、地域公共交通の現状と課題について詳細な内容を公表、そのなかで山形県内の公的負担の現状についても調査を行っている。

図表5は、このうちバス・デマンド交通に対する公的負担の状況を取り上げたものである⁽³¹⁾。同表によれば、幹線については、国と県の協調補助が行われ、定時定路線は国のフィーダー系統補助もあるが、市町村負担が多く、国を上回る県の市町村総合交付金での負担もある。デマンドはフィーダー系統補助が一部団体で対象となるものの、多くの団体では県の市町村総合交付金と市町村での負担となっている。バス・デマンド交通全体では、国の負担を県が若干上回り、ほぼ8割が市町村負担となっている。

同計画書では、バス事業者すべての合算収支（令和元年度）もみているが⁽³²⁾、約37.8億円の経費に対し、運賃収入・運賃外収入は約30.9億円である。国・県・市町村による財政支出約6.2億円があっても経費の1.5%（約5,610万円）は事業者の他部門の利益でまかなう内部補助が行われている状況でもある。

県の支出とされる市町村総合交付金は、県が市町村に対し、基礎数値を基に算定して予算の範囲内で交付する使途が特定されない交付金である⁽³³⁾。20事業を算定対象としているが、この一つに生活交通確保対策事業がある。生活交通確保事業は、①定時定路線型、②デマンド型、③改善支援型の3つに分かれ、それぞれ算定基準にしたがって各市町村別に交付金が交付されることになっている。それぞれ3つの事業の全額に占める構成比は、おおよそ7：2：1となっており、定時定路線型は市への交

(31) 計画書では、鉄道、タクシー等への公的負担の状況も示されている。

(32) p.104

(33) 山形県みらい企画創造部市町村課「令和3年度山形県市町村総合交付金の手引き」を参照。同交付金は1998年度に創設されている。県の市町村総合交付金は、①使途が特定されない、②山形県市町村総合交付金規則に基づき交付される、③算定基準により積算される、④政策効果の検証を行う、との考え方にもとづき、20事業を算定対象に交付される。

図表5 バス・デマンド交通に対する公的負担の状況（令和元年度）

（千円）

| | 国 | 県 | 市町村 |
|-------|-----------------------|-----------------------|-----------|
| 幹線 | 78,548 (地域間幹線系統補助) | 78,548 (地域間幹線系統補助) | |
| 定時定路線 | 49,869 (フィーダー系統補助) | 58,631 (市町村総合交付金) | 999,567 |
| デマンド | 7,264 (フィーダー系統補助) | 30,145 (市町村総合交付金) | 197,228 |
| 計 | 135,681 | 167,324 | 1,196,795 |
| | 9.0% | 11.2% | 79.8% |

（出所） 「山形県地域公共交通計画」（令和3年3月）p.107、表3-25に加筆掲載。

付が相対的に多く、デマンド型は町村への交付が相対的に多くなっている。総合交付金は使途が特定されないことから、地域公共交通のための充当は市町村の判断に任されているとあってよい。しかし、計画書においては、国・県・市町村の財政負担の適切な分担によりサービス水準の維持・確保を図ると位置付けられている。他方、県の支出である幹線系統補助は、民間事業者向けの補助であるため、通常の国の補助金の地方負担分とは異なり、県において地方単独事業（ソフト）に計上されている。先述の地財計画と同様の考え方ともいえるが、地方単独事業の多義性を示すものにもなっている。

以上のことから公的負担の政府間関係を考えると、国の補助制度が幹線補助およびフィーダー補助を基本的な内容としており、国の補助が増えれば市町村負担は減ることになる。計画書のなかでも、市内に接続する国庫補助幹線路線が存在しないため、市内交通への国庫補助も得られず、負担が大きいとの言及もある⁽³⁴⁾。他方、県は幹線補助において国と協調補助を行うため、県の負担も同等に増え、国の補助が増えることが必ずしも県の負担を減らすことにはつながらない。一方で国の補助増により市町村負担が減れば、県の単独補助が減ることも期待される。県は、広域的な観点から地域の公共交通を俯瞰するとともに、県と市町村の負担が背反する場合も想定されるなか、市町村負担に対してどのようなスタンスをとるのか、その役割は大きいと考えられる。しかし最終的に地方負担が特別交付税措置8割の対象であることに鑑みると、国の補助と地方負担の関係は国の補助制度と特別交付税の関係とも読み替えられ、特

(34) p.117

別交付税の役割が大きいということにもつながる。

(2) 特別交付税調

さらに別の視点から公的負担をみたのが**図表6**である。同表は山形県の特別交付税調にもとづき地方バス路線維持対策のための国・県・市町村の財政負担を集計したものである。特別交付税調のため、地方創生臨時交付金や過疎債ソフトを財源とする経費については除外されていることに留意を要する。この点を踏まえた全体計で見ると、国1億2,412万円(9.3%)、県1億6,712万円(12.5%)、市町村10億4,991万円(78.3%)である。国の補助金に対して地方負担が多い、**図表5**とほぼ同様の結果である。

特別交付税調の様式では、地方バスへの公的負担を補助事業と単独事業に分けて集計することが可能である。補助事業については、地域間幹線系統補助は国と県と同等の負担であるが、地域内フィーダー補助は、国の補助に対して市町村負担が上回っており、県の負担が加わって地方負担が大きくなっている。他方、単独事業をみると、民営バス事業者に対する補助と市町村の直営委託に対しての市町村負担はほぼ同額である。さらに単独事業の民営バス事業者補助の内訳をみると、国庫補助の対象とならない理由に輸送量不足も一定程度あり、民営バス事業者に対しての市町村負担の約6割を占めている。補助要件と地域のニーズの齟齬を疑わせる内容でもある。これらも含め、市町村の負担は単独事業が補助事業をはるかに上回り全体の95%である。市町村負担が増える背景には、公的負担なしにはサービス提供が難しい事業者の存在とともに、国の補助が増えず公的負担を地方に委ねている構図も透けてみえる。また単独事業がさまざまな理由により補助要件を満たさないものも含み、多様な性格をもっていることを示す事例でもある。

図表6 地方バス路線運行維持対策の国・県・市町村の財政負担：山形県（2020年度）

（千円）

| 補助事業 | 合計額 | 地域間幹線 系統補助 | | 地域内 フィーダー 系統補助 | | | |
|------|---------|----------------|----------------------|----------------------|---------------|------------|-----------|
| | | 地域間幹線 系統補助 | 地域内 フィーダー 系統補助 | | | | |
| 国 | 124,121 | 78,548 | 45,573 | | | | |
| 県 | 89,745 | 78,548 | 11,197 | | | | |
| 市町村 | 50,164 | | 50,164 | | | | |
| 単独事業 | 合計額 | 運行費（民営バス事業者補助） | | | | | 運行費（直営委託） |
| | | 計 | 単独市町村 内（幹線） | 不定期運行 （幹線） | 輸送量不足 （幹線） | 継ぎ足し単 独 | 計 |
| 県 | 77,379 | 36,046 | 17,930 | 7,268 | 7,754 | 3,094 | 41,333 |
| 市町村 | 999,750 | 496,501 | | 59,199 | 286,665 | 150,637 | 503,249 |

（注） 特別交付税の様式にしたがい、地方分については特定財源、新型コロナウイルス対応地方創生臨時交付金、過疎債ソフト等は除外されている。

（出所） 特別交付税調の山形県ご提供資料より筆者作成。

むすびにかえて

以上のとおり、地域公共交通、とくに乗合バスを中心に国の施策、財政支援策、公的負担の実態についてみてきた。公共交通は、かつての事業者提供のサービスから人口減少下において地域が主体となって維持するサービスへと考え方の変化を遂げている。先行研究にもあるとおり、近年における方向性は、行政や地域が主導して各関係者や利用者との協議の場を設け、公共交通機関の維持・確保を目指す、いわば地域主体といえるものである。これらの流れがあるなか、国の財政支援策、公的負担の実態を、地方財政の観点から捉えなおすと以下のような知見が得られた。

第1に、公的負担の国と地方の財政関係についてである。国の補助制度の基本は、一定の要件の下、市町村を跨ぐ幹線とそこへの接続を基礎とするもので、それ以外の地域において維持すべきと判断されたサービスは地方が単独で支援する考え方となっている。近年は、人口減少にともない事業者の経営状況が深刻化するとともに、国の予算の制約もあって国の補助も限定化しており、地方負担は増大している。ミクロでは、地域公共交通に係る地方負担は特別交付税で措置されるため、算定額が年々増加する結果となっている。

また国の補助制度は事業者を対象としている。国の補助が増えれば協調して県の補助も増える構図がある。地域公共交通を維持確保する上で地域の主体性が求められるなか、県が地域公共交通を広域的に俯瞰し、市町村負担に対してどのようなスタンスで臨むか、そ

の役割、市町村との財政的な関係も重要になっていると考えられる。

第2に、地方単独事業の多義性および重要性である。一つは、国の補助が幹線補助、フィーダー補助を基本とし、その対象外となり地域住民の移動の維持確保に重要と地域が認めたものは単独事業との位置づけになる。この場合、国の補助対象とならず地方単独で支援している地域公共交通であっても、それが地域住民の移動確保、ひいては生活保障につながるのであればナショナル・ミニマムと同等との判断もできよう。二つは、国の補助の対象が事業者向けであることから、それに並行して行われる県の補助は単独事業とみなされていることがある。地方財政計画の計上も同様の考え方であり、国の補助に並行して行う地方負担は一行単独の枠計上とされ、ミクロのレベルで特別交付税措置が実施されている。すでに別稿（星野（2022））で指摘したとおり、地財計画上の一行単独は会計年度任用職員の増加等の一部の要因を除きほとんど増えない状況が続いている。地域主体で公共交通維持確保に公的負担を行っていくスキームを国が認めている以上、その財源保障は責務であろう。現行の財政支援制度を前提とすれば、国の補助金について予算額を十分確保することに加え、地方単独事業（ソフト）が地域住民の生活保障につながる側面を改めて見直すとともに、地財計画上の一行単独を拡充し一般財源総額を確保していく方向性を目指すべきである。

なお、2023年度に地域公共交通に係る制度変更の動きもみられている。一つは、社会資本整備総合交付金の基幹事業として地域公共交通再構築事業が創設されることである。ローカル鉄道の再構築を図るため、地方自治体または鉄道事業者からの要請にもとづき国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を設置する仕組みが導入され、地方自治体に対し再構築のための経費について、社会資本整備総合交付金が新たな国庫補助金として加わることになった。社会資本整備総合交付金の補助率は2分の1とされており、残りの地方負担分に対しても地方財政措置がされる。補助対象施設のうち、鉄道事業に係るものについては、地方負担分に対しては地方債充当率100%、元利償還金に対する後年度の普通交付税措置率が45%となっており、既存の地域鉄道に係る措置（交付税率30%）から嵩上げされる。またバス事業については、地方負担分に対して特別交付税措置（措置率0.8）がされる。

もう一つは、地域公共交通確保維持改善事業にエリア一括協定運行事業が創設される。これは地方自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度を創設するというものである。事業者は地方自治体との協定にもと

づき複数年にわたり運行し、国は、事業初年度に事業期間全体の支援額を明示し、期間をつうじて予算面で支援することになっている。事業改善インセンティブの課題等に対応するものである。

いずれも地域公共交通への支援に新たな考え方を導入し、それに対しての財政支援措置を講ずるものである。今後、地方自治体にどのように受け入れられ、地域公共交通の維持・確保にどのような影響をもたらしていくのか、注視していく必要がある。

(ほしの なほこ 地方財政審議会委員)

キーワード：地域公共交通／乗合バス／公的負担／政府間財政関係／地方財政措置

【参考文献】

- 青木亮・田邊勝巳（2007）「規制緩和直後の乗合バス県単補助制度に関する分析」『運輸と経済』第67巻第5号、pp. 58-71
- 青木亮（2012）「乗合バスにおける生活路線の維持と協議会の果たす役割」『国際交通安全学会誌』Vol. 37, No. 1, pp. 58-65
- 加藤博和（2019）「地域公共交通関連制度の再変革を目指して — 移動を魅力化する「道具」として活用できるために」『都市問題』第110巻3号、pp. 32-43
- 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課（2017）「地域公共交通活性化再生法制定から10年 — 地域公共交通の活性化及び再生の将来像 —」『運輸と経済』第77巻第12巻、pp. 32-39
- 宿利正史・長谷知治編（2021）『地域公共交通政策論』東京大学出版会
- 其田茂樹（2019）「公共交通政策とナショナル・ミニマム」門野圭司編著『生活を支える社会のしくみを考える』第6章、日本経済評論社、pp. 145-167
- 高野裕作・谷口守（2018）「都市自治体による公共交通政策に関連した財政支出に関する研究 — 全市区を対象としたアンケート調査の分析」『都市計画論文集』Vol. 53, No. 3, pp. 1385-1392
- 寺田一薫編著（2006）『地方分権とバス交通』勁草書房
- 寺田一薫（2012）「地方バス補助における国、都道府県、市町村の補完性」公益社団法人日本交通政策研究会『過疎地域における公共交通と自家用交通の共存に向けた取り組み』6章、pp. 80-85
- 寺田一薫（2017）「地域公共交通計画における地方分権の展開 — 日英における関連制度の比較検討 —」『経済学論纂（中央大学）』第57巻第3・4合併号、pp. 83-101
- 寺田一薫（2020 a）「地域公共交通維持・活性化の制度的枠組み」青木亮編著『地域公共交通の維持と活性化』第1章、pp. 1-12
- 寺田一薫（2020 b）「日本のバス政策の今」2020年7月6日、三田評論オンライン
- 原田修吾（2020）「持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に向けた新たな制度的枠組み」『運輸と経済』第80巻第7号、pp. 16-22

原田修吾（2021）「地域の移動手段の確保・充実を目指して」『自治実務セミナー』710号、pp. 2-9

古川浩太郎（2020）「地域公共交通の維持に向けて — 現状及び近年の施策 —」『レファレンス』836号、pp99-118

星野菜穂子（2022）「地方単独ソフトと地方財政計画」『自治総研』523号、pp. 38-66

山内弘隆（2020）「新時代の地域公共交通」『運輸と経済』第80巻第7号、pp. 2-4

山崎治（2008）「乗合バス路線維持のための方策 — 国の補助制度を中心とした課題」『レファレンス』692号、pp. 41-60

【参考資料】

国土交通省総合政策局公共交通政策部自動車局旅客課「第1回から第5回までの議論と検討の方向性について（支援制度のあり方①）」平成31年2月15日

国土交通省中部運輸局交通支援室「持続可能な地域公共交通の実現に向けて」令和2年11月

国土交通省総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門「地域公共交通に関する補助制度について」令和3年7月7日

国土交通省総合政策局「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」第1回配布資料、令和4年3月31日

国土交通省総合政策局地域交通課「地域公共交通について」令和4年7月

国土交通省『交通政策白書』令和3年度版、令和4年度版

総務省自治財政局調整課「地域公共交通の再構築について」令和5年1月13日

北陸信越運輸局「地域公共交通活性化再生法等の概要について」令和3年7月7日

山形県地域公共交通活性化協議会「山形県地域公共交通計画」令和3年6月

その他本文中に掲載した資料もある