

# 小地域福祉活動と公共交通問題についての一考察

〔- A市社会福祉協議会における取組から -〕

野田 秀孝, 萩沢 友一\*

## A Study of Community Organization and Transportation Service Measures Implemented

〔- A-City Council of Social Welfare District Welfare Case Study -〕

NODA Hidetaka, HAGISAWA Yuichi

E-mail: noda@edu.u-toyama.ac.jp, hagasawa@oyabe.or.jp

### [Abstract]

Social welfare activity plan for the district by transportation service measures implemented

キーワード：小地域福祉活動, 社会福祉計画, 社会福祉協議会

keywords : Community organization, Regional welfare plan, Council of Social Welfare

### I はじめに

我が国の人口は、2012(平成24)年10月1日現在で、1億2,752万人になっている。65歳以上の人口は、3,079万人であり過去最高となり、総人口に占める割合(高齢化率)は24.1%である。

今後、我が国の総人口は減少し、総人口が減少する中で高齢化率は上昇すると推計されるため、2035(平成47)年に高齢化率は33.4%となり、総人口の3人に1人は高齢者となる。

高齢者人口のうち、65歳から74歳までの人口は、2016(平成28)年に団塊世代が高齢期に入るためピークとなり、その後減少傾向に転ずると推計されるが、75歳以上の人口は2017(平成29)年に、65歳から74歳までの人口を上回り、その後増加傾向が続くと推計される。高齢化の進行は、大都市圏も含めて全国的なものと考えられる。

こうした状況の中、2010(平成22)年の内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査」では、地域における不便な点として、日常生活の買い物に不便(17.1%)、医院や病院への通院に不便(12.5%)、公共交通機関が高齢者には使いにくい、または整備されていない(11.7%)など、自家用自動車を自ら

運転することが困難な高齢者にとって、日常生活において公共交通の不整備等による不便さを感じる高齢者が多いことが伺える内容となっている。

国土交通省の統計によると、乗用車の自動車保有台数は、1966(昭和41)年3月は約229万台であったが、その後増え続け、2000(平成12)年3月に約5122万台、2011(平成23年)3月には約5813万となり、実に25倍も増えている。このように、乗用車の自動車保有台数が増加する一方で、公共交通の需要は減少し、特に地方においては鉄道、バス路線の廃止が顕著となっている。乗り合いバスを例にとると、民間事業者の7割、公営事業者の9割が経営赤字に陥っており、2006年から2009年までに、全国で11,160kmの乗り合いバス路線が廃止されている。

このことは、乗用車の保有台数は増え続け、移動手段が公共交通機関から個人所有の乗用車に移行している状況が伺え、その結果、地方を中心に公共交通空白地域が拡大し、自ら乗用車を保有していない、または、車を運転できないために、日常生活に困難さを感じる人が増加していると考えられる。

こうした中、国土交通省は、社会の急激な変化に対応した交通の在り方について、国民の移動の権利を保障し、新時代にふさわしい総合交通体系を確立するとして、交通基本法の制定を目指し、2011年3

\*小矢部市社会福祉協議会福祉活動専門員

月8日に閣議決定したが、法案成立までには至っていない。

交通基本法の検討の中で、移動権をめぐる議論では、課題として地方や離島での移動手手段の確保、高齢者や障害者の円滑な移動の確保が十分でないこと、問題点として、移動権の定義があいまいなこと、権利を保障する責務の所在、地方分権の問題などがあげられた。

このような議論の中で、移動制約者の交通施策として、コミュニティバス、移送サービス、タクシー運転の助成、公共交通運賃の助成などの施策が重要であるとされ、基本的施策として、日常生活等に不可欠な交通手段の確保が最大の課題であるとされた。

交通基本法の制定は残念ながら実現はしていないが、公共交通機関が衰退していく中で、自ら運転できない等の理由で、日常生活に困難さを覚える人にとって、どのような方法で、日常生活を支える移動手手段を確保していくかを考えるのは、地域福祉的にも重要な課題である。

地域福祉的には、行政圏域の中でもコミュニティ毎に問題は異なり、行政圏域内のすべてのコミュニティで移動手手段が地域生活上の課題になるものではない。市町村という行政単位の中で、これを行えば市町村内の課題や問題が解決するという正解はないと考えられる。コミュニティを小地域と捉え、その小地域内での課題を、自ら、協働で解決できるものなのかを議論しつつ、解決の方法を模索する必要があると考えられる。

本稿では、地域の公共交通問題を、小地域の生活課題としてとらえた場合の解決方法模索のケーススタディとして捉え、筆者らがかかわったA市の地域福祉活動計画策定から実施に至る過程で、明らかになった課題把握からニーズ分析の過程を踏まえた小地域福祉活動と従来の小地域福祉活動にとっては専門外である公共交通問題について考察する。

## II 交通弱者対策とボランティア活動について

我が国の高齢社会対策の基本的枠組みは、1995(平成7)年に策定された高齢社会対策基本法に基づき、高齢社会対策を総合的に推進し、経済社会の健全な発展と国民生活の安定向上を図ることを目的とし、高齢社会対策の基本理念として、公正で活力のある、地域社会が自立と連帯の精神に立脚して形

成される豊かな社会の構築を掲げている。

平成25年度版高齢社会白書では、住民等を中心とした地域の支え合いの仕組み作りの促進を提言し、経済産業省においては、2010(平成22)年より「買い物弱者応援マニュアル ver.1」(翌度には ver.2 を発表)を策定し、日常の買い物をしたり、生活に必要なサービスを受けたりするのに困難を感じている人が、全国で600万人いると推計し、自治体とボランティア、NPO 団体による先進事例を紹介しながら、その普及を図っている。また、2012(平成24)年には地域自立型買い物対策支援事業を実施している。

今後の高齢化の進行により、従来の社会福祉サービスの対象者には該当しないが、日常生活上の買い物やサービスを必要としているが、地域商店の撤退や高齢化などで、自ら買い物のための移動ができない人という交通弱者は増加すると予測される。

道路運送法では、自家用自動車は原則として、有償の運送の用に供してはならないとされ、災害のため緊急を要する場合を除き、例外的にこれを行うためには国土交通大臣の登録又は許可を受けるとしている。

ボランティア活動における送迎行為などについては、好意に対する任意の謝礼として、事前に対価の支払いが合意されておらず、自発的に謝礼の趣旨で行われた場合であり、運送が偶発的に行われた場合、偶発的な運送でない場合は、日頃の感謝の気持ちとして任意に金銭の支払いがされた場合、利用者が会費として支払っている場合は、会の運営全般に要する経費として収受されている場合は有償とみなさないが、運送とは直接関係ない名称を利用して利用者から収受する金銭であっても、それらの収受が運送行為に対する反対給付であると認められる場合は有償とみなされるなどとしている。また、金銭以外の物品での収受に関しては、流通性や換金性のない物品や、バウチャーなどの場合は有償と見なさないなどと細かい指針を示している。

このようにボランティア活動に対しても、道路運送法の規定では、有償とみなされる場合があり、登録や許可なく行うことは法的に問題があるとされている。

ボランティア活動で、地域の公共交通問題を解決することは、その継続性や事故などの際の責任の所在といったことが曖昧であり、特に過疎化の進んで

いる地域において、ボランティアを担うマンパワー不足もあり、ボランティア活動で安定的に公共交通を確保するのは困難であると考えられる。

### Ⅲ 少子高齢化時代の地域公共交通について

公共交通は、多くの場合民間の事業者が運営しており、その事業が赤字であれば、当然撤退を余儀なくされる。今後高齢化率が進展し、前述の買い物弱者に代表されるような、交通弱者が急増することが見込まれる中、公共交通は弱体化していく現状である。特に都市部よりも人口が少なく集中していない地方においてその傾向は顕著であると考えられる。

現在国土交通省では、2007（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による地域公共交通活性化・再生総合事業を行い、乗り合いバスに代表される従来型の公共交通以外に、様々な形態の公共交通が模索されている。

小地域福祉活動での公共交通問題を考えるうえで、模索されている代表的な地域公共交通について整理する。

自動車を使用して、有償で他人を郵送するには、道路運送法では、原則としてバスやタクシー事業の許可が必要である。自家用旅客運送の登録制度で認められるのは、市町村運営有償運送としては交通空白地帯と市町村福祉運送、NPO法人などが行う福祉有償運送と過疎地有償運送の4種類に大別される（表-1 福祉有償運送の類型）。

表-1 福祉有償運送の類型

(1) 市町村運営福祉有償運送
①交通空白輸送 市町村内の過疎地域などの交通空白地帯において、市町村自らが住民の運送を行うもの
②市町村福祉輸送 市町村内の身体障害者、要介護者などの住民が会員登録を行い、市町村自らが原則ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
(2) 福祉有償運送 NPO法人などが、身体障害者や要介護者等の会員に対して実費の範囲内で、乗車定員11名未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

(3) 過疎地有償運送 NPO法人などが、過疎地域などにおいて、当該地区の住民やその親族などの会員に対して、実費の範囲内で運送を行うもの
---

また、市町村などが事業者へ委託などで運行するコミュニティバスや乗り合いタクシーなどの形態をとる方法や、事業者が独自に行っているものまで多種多様である。

一般的には福祉有償運送と呼ばれる自家用有償旅客運送は、自動車を使用して他人を運送する場合は、道路運送法により原則として、バス、タクシー事業の許可が必要とされる。バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されない場合において、公共の福祉を確保する観点から、市町村バスやNPO法人等によるボランティア有償運送を認めるという道路運送法第78条によるものである。前提として、事業者やその団体、住民等地域の関係者が合意していることが必要である。市町村運営の場合は、市町村の財政が許しさえすれば、市町村内の地域毎の輸送手段確保に対して可能性が一番高い方法であると考えられる。過疎地、福祉有償運送の場合にはその利用者を会員登録している者に限定しており、大きな制約がある。有償であるが、運送の対価は営利を目的とすることは認められず、概ね既存のタクシー事業等の半額以下などとされ、民間法人であるNPO法人などにとっては、経営的に採算のとれるものではないと考えられ、市町村内の地域毎の輸送手段には向かないと考えられる。

道路運送法による福祉有償運送以外の方法では、市町村と民間の事業者が協力して行うものが多い。

市町村や自治会等から民間の事業者が委託を受けて運行するコミュニティバスは、道路運送法の規定に従い、規定上は路線バスと同じであるが、市町村などの地方公共団体が民間のバス会社に運航経費の赤字分を補てんする形で行われるものが代表的である。その形態は多様であるとされ、地方公共団体などが運行に関して何らかの形で関与している乗り合いバスという場合、主には財政的に支援しているが、運行は財政状況に左右されることが考えられる。また市町村内の地域すべてを巡回させるには財政的な負担は多大なものになると考えられる。

乗車定員11人未満の車両で行う乗合行為である

乗合タクシーは、都市等で深夜において他の公共交通機関の営業運行が終了した後に運航されるもの、空港や都市を結ぶもの、過疎地等の交通空白地帯において、路線バスの代替として、地方自治体等がタクシー事業者等に委託するものなどがある。コミュニティバスと同様に、運行は市町村の財政状態に左右されると考えられるが、地域毎の移送手段確保に関して可能性があると考えられる。

福祉タクシーは、身体障害者の外出時に市町村等が料金の一部を負担するもので、一般的には民間タクシー会社が運営している。1人当たりの利用回数などが制限されている例が多く、日常的な移動手段にはなっていないと考えられる。

フルデマンド交通システムとは、コミュニティバスなどのまとまった需要があり、決まった時間にバス停に行けばバスに乗れるというものに対し、地方などで需要が分散しており、バス停などの設置が困難であったりする場合に、複数の利用者からの予約をもとに、タクシー車両が各利用者宅を經由し、順次目的地まで送迎する形態である。乗り合いタクシーのように利用できるシステムであるが、事前に電話等による予約が必要であるものである。よって、路線バスのように気軽にいつでも利用できるものではない。また、新たに電話予約の係りなどの人員配置が必要であるといった費用の問題があるといった特徴もある。費用負担や市町村がどこまで介入するのかなどの問題があるが、地域毎の移送手段確保にたいして可能性があると考えられる。

以上のように、様々な形態の地域公共交通が存在する中で、どれも一長一短があり、地域に合った形態を模索し行くことが必要である。また、同一市町村内であっても人口集中地と過疎地など、コミュニティによって事情は様々であり、市町村単位で一律のサービス提供は困難があると考えられる。コミュニティなどの小地域毎にどのような課題があり、ニーズがあるかによって、どのような地域公共交通を導入すべきかが変わってくると考えられる。

#### IV A市社会福祉協議会の取り組み

A市は、人口31,838人、世帯数約10,053、高齢化率約29%、年少人口率約12%（2013年3月末現在）の都市である。人口流出、少子高齢化、世帯規模の縮小化が年々すすみ、民生委員児童委員協議会

による調査によると、一人暮らし高齢者が約540世帯（2013年3月現在）にのぼり、市内全世帯のうち約5%を占めている。1965年までに市内すべての地区に社会福祉協議会（以下地区社協とする）が結成され、以来、地区社協は、小地域における中核的な地域福祉推進組織となっている。ここでいう地区とは、明治期における町村制施行時に発足した村の単位である。

A市社会福祉協議会（以下市社協とする）は、全国社会福祉協議会の方針を受けて、市町村地域福祉活動計画を1996（平成4）年に策定した。それ以降20年にわたり、地域住民、関係団体・施設、企業が相互協力して地域福祉の推進を図ることを目的としてきた。また、2008（平成20）年からは市に18地区ある地区社会福祉協議会（以下地区社協とする）に地区福祉活動計画策定を推進し、2010（平成22）年にすべての地区において策定が完了した。2014（平成24）年には第4次市地域福祉活動計画の策定では、市社協が、A市における少子高齢化や人口減少の進行、低所得者の増加、住民の福祉意識の不十分さなどの問題を指摘し、計画策定の必要性について市社協と地区社協との間で協議したうえで、計画策定の実施を決めた。策定方法については、市社協が地区社協に一方的に提示するのではなく、18地区社協の互選により選出された者により構成された計画策定検討委員会を組織し、そこで計画策定の方法について検討し、方法モデルを考案した。その方法モデルとは、①策定委員会の委員は、地区社協の主要メンバーのみで構成するのではなく、自治会をはじめとする各種団体を含める、②老若男女を問わず、様々な立場の住民に呼びかけ住民懇談会を開き、地域問題について議論し、問題意識と解決方針を住民の間で共有する、③アンケートを実施するか否かは、地区社協の意思に任せる、④計画書は、A4用紙で数枚程度とする、といった内容のものであった。

結果として、①計画策定委員会を、地区社協の主要メンバーのみで組織した地区や各種団体を含めて組織した地区、②住民懇談会を、地区社協の主要メンバーのみで行った地区や各地域組織代表者を含めて実施した地区、③アンケートを実施した地区やしなかった地区、④計画書をA4用紙で10枚程度とした地区や1枚とした地区、というように地区の意思や実情に応じ、市内すべての18地区において計画が策定された。計画内容は、その時点において実施

していた地区社協の年間活動内容をそのまま掲載したものや、住民懇談会の意見に基づき新たな事業の実施を計画したものなど、様々なものとなった。

市内の他地区に比べて市内外の市街地から距離が遠く、車がなければ通院や買い物をすることが困難なB, C, D地区では交通が不便であり、その解消を求める声が住民から提起されたため、各々の地区福祉活動計画に盛り込まれた。なかでもB地区は、この交通手段に係る生活問題を地区における最重要課題として位置づけ、住民主体によりNPO法人を結成し、何らかの公共交通問題対策を行う旨を地区福祉活動計画の項目に入れるなど、危機意識が高かった。

市社協は、この問題を深刻に受け止め、公共交通システムに関する先進事例と思われる、F市におけるフルデマンド型乗合タクシーの視察研修を実施した。この研修には、市社協役員、各地区社協長、市社協事務局が参加した。また、B地区社協の発意により、B, C地区関係者、市社協事務局が、F市における過疎地有償運送事業の視察研修を実施した。

B, C地区社協及び市社協は、これらの活動を通じて、①住民主体による過疎地有償運送事業の実施および定着化にはかなりの労力、費用、リスクが伴うこと、②交通手段に係る問題を抱えている住民の実態がわからないため、具体的な問題対策案を立案することができないことを自覚した。B地区社協、市社協と共に行政の担当課と公共交通問題について協議したところ、行政としては当面、市営バスの充実を図ることで対応する方針との返答であった。そこで、市社協は、B, C, D地区を対象に、アンケートにより、交通手段に係る問題を抱えている住民の実態調査を行った。

## V 調査概要と結果及び考察

アンケート調査の目的は、交通手段に係る問題を抱えている住民の実態を把握することにあった。調査は、2012年12月～2013年2月にかけて、B, C, D地区を対象に実施した。B地区では、65歳以上の高齢者と同居している家族235人(235世帯)、C地区では、いきいきサロン参加者43人(43世帯)、D地区では、ひとり暮らし高齢者、高齢者世帯、ひとり親世帯、障害を持つ人がいる世帯78人(78世帯)を対象に行った。調査方法は、B地区では、民

生委員児童委員や各町内に配置されている高齢福祉推進員による訪問調査により行われ、C地区では、いきいきサロン開催時に主催者により行われ、D地区では、留置調査により行われた。結果、有効回収率は、D地区は99%であったが、残りの地区は100%であった。なお、それぞれの地区により対象世帯の属性が異なるのは、各々の地区社協の考えや事情があったためである。調査項目は、市社協と地区社協との協議のうえ考案し、①交通手段に係る困り事の有無、②当事者の属性、③交通手段に係る困り事を抱える理由、④現状での交通手段の確保方法、⑤外出先の希望、⑥交通手段の確保に係る将来不安の有無、⑦自由意見、提案を問うものとした。

高齢者、子どもと同居する親など、交通手段の確保に困難さを抱えていると思われる住民(353人)を対象に調査を行ったところ、およそ25.2%(89人)の回答者が交通手段の確保に困難さがあると答え、特に通院に困っていることがわかった。また、回答者のうちほとんどが、将来的には交通手段の確保に困難さが生じる可能性があるとは回答しており、不安を抱えていることがわかった。これは、いわゆる団塊の世代の人々が抱える不安を反映しているものと考えられた。

これらの結果から、①過疎地有償運送を住民組織により実施したとしても、見込まれる利用客が少なく、採算が合わない可能性が高い、②フルデマンド型乗合タクシーが住民のニーズに合う可能性が高いが研究を要する、などの判断がされ、関係者の間で公共交通問題対策について研究、協議を継続することとなった。

調査の結果、およそ25%の回答者が交通手段の確保に困難さがあると答えており、特に通院に困ることがあることがわかった。また、回答者のうちほとんどの人が、将来的には交通手段の確保に困難さが生じる可能性があるとは回答しており、不安を抱えていることがわかった。これは、いわゆる団塊の世代の人々が抱える不安を反映しているものと考えられた。つまり、これらの人々は、今はまだ車を運転することができるが、将来高齢となり、車を運転できなくなったときの不安のことである。自由意見、提案では、土日の市営バス運行を望む声が多かった。今後の方針として、市社協と各地区社協とがこの調査結果について議論した結果、①今はまだ交通手段の確保に困難さを抱える人は少ないが、近い将来困

難さを抱える人々が急増する。そのため、今から対策を講じておく必要がある、②過疎地有償運送を住民組織により実施したとしても、見込まれる利用客が少なく、採算が合わない可能性が高い、③介護タクシーやフルデマンド乗合タクシーが住民のニーズに合う可能性が高いが研究を要する、④今後は、市社協、B、C、D地区社協を中心に今後の対策について協議する、⑤行政とも必要に応じて議論していくことなどが確認された。

なかでもB地区は、介護タクシーであればフルデマンド乗合タクシーに比べて参入しやすいため、介護タクシー事業の立ち上げを具体的に検討している。

また、フルデマンド乗合タクシーの研究における今後の研究課題として、①フルデマンド乗合タクシーの経費はどの程度かかるのか、②現状での市営バスの経費と比べて安価となるか高価となるか、③行政との協力体制をどのように築くか、を検証・検討する必要がある。そのためには、更なる視察研修やアンケート調査の実施が求められることも確認された。

市内の他地区に比べて市内外の市街地から距離が遠く、車がなければ通院や買い物をすることが困難なB地区、C地区、D地区では、交通手段の確保に困難を抱え、公共交通施策に対する不満をもつ住民が少なくなかった。A市社協と地区社協とが取り組んだ地区福祉活動計画の策定をきっかけに、この生活問題が顕在化し、地区福祉活動計画に公共交通問題についての項目を入れることとなった。そして、市社協の側面的支援のもと、視察研修、行政との協議、アンケートによる実態調査を行った。これらの結果を踏まえ、A市社協と地区社協が協議した結果、公共交通問題対策について今後更なる研究を積み重ねていくことを決めた。また、B地区は、介護タクシーへの参入を具体的に検討することとなった。

## VI 地域福祉的問題としての公共交通問題

今回の事例は、小地域福祉活動計画の策定過程で行われた住民懇談会によって住民の生活問題を意識化し、住民自らがその対策案を検討し、計画に盛り込むことで主体形成を図り、住民主体による問題解決行動の展開につながった事例である。

我が国における多くの地方都市において過疎化が進んでいる現状において、今回の事例のB、C、D

地区のように、交通手段の確保に困難を抱えている人々は多い。この問題を解決するには、住民が主体となって問題を把握し、問題解決のための行動を起こすことが求められる。勿論、住民が何もせずとも、行政等が主体的に問題の解決を図る場合もあるだろうが、それは稀である。同じ市内であってもコミュニティ毎に事情が違いニーズ違うため、そのコミュニティでの課題の把握、ニーズ分析、問題解決を図っていく必要がある。

全国的に見て、社会福祉協議会などの民間組織が市町村などの委託を受ける形で地域の公共交通を担っている事例はいくつかある。国土交通省は2011(平成23)年9月から交通の諸問題に関する検討会を設置し検討を行っている。その議論の中で、市町村を中心とした協議会の設置を示唆している。

本稿では、生活課題を市町村全住民及び全域を対象とすると、市町村内の地域やコミュニティ間では生活課題や問題が異なること、生活課題として捉えられた地域公共交通問題を市町村全域での導入という観点でとらえることは、困難であることを、地区社会福祉協議会活動計画策定及び市町村社会福祉活動計画策定過程と実施過程から明らかにしたものである。

誰もが住み慣れた地域で生活を続けていくことを目標とし、地域福祉の推進を現在模索している我が国としては、地域の生活課題をどのように考えて行く必要があるのか、市町村という行政単位で考えると、同じ市町村内でも人口の少ない過疎地域における生活課題を市町村全体の課題として行政が取り上げていくことは難しいと考えられる。

地域住民自ら何ができるかを基本に、行政や関係機関と連携をしていくことで、生活課題や問題を解決していくことが必要であると考えられる。そのためには、コミュニティや小地域ごとに課題を整理し、ニーズを明らかにし、住民自らの役割も踏まえた協働を模索していく必要があると考えられる。

## VI おわりに

我が国の高齢化は、他の国に例のない速度で進み、今後も進展することが予測される。その中で、地域生活を安心して送るためには、生活を維持するための外出や買い物は不可欠であり、特に社会福祉サービスの利用者には該当しない見守りや外出支援が必

要な高齢者が今以上に増加することが推測される。

地域公共交通の在り方は、地域で住み続けていくためには必要不可欠な問題であり、今後深刻化していくことが予測される。地域に合致した公共交通を限られた予算や人員の中で模索していくことは必要であり、時間もかかることである。

市町村を単位とする地域福祉の推進は2000（平成12）年に施行された社会福祉法の目的の一つとされている中、同一市町村の中でも地域ニーズの違いがあり、市町村を更に小地域に分けて生活課題に対応する必要がある。

生活課題は、生活全般にわたって多岐な課題があり、従来の社会福祉サービスだけでは、十分対応できない問題も含まれる。地域福祉を推進し、地域で済み続けることを可能にするには、その多岐にわたる生活課題に対して対応していく必要がある。

社会福祉協議会が行っている小地域福祉活動は、従来の福祉対象者だけではなく、すべての住民が安心して住み続けられる地域社会を構築していくことに寄与すると考えられ、小地域の住民ニーズを再発見し、地域住民を中心に問題を解決していく糸口やその方法を編み出せるものとして注目されている。

住民主体による生活課題の解決を図る一つの方法として、小地域福祉活動計画の策定が有効と考えられる。

## 参考文献

- 国土交通省（2013） 地域公共交通の利用促進のためのハンドブック
- 国土交通省（2012） 国土交通白書平成24年度版
- 国土交通省（2008） 福祉有償運送ガイドブック
- 国土交通省（2004） コミュニティバス導入ガイド
- 内閣府（2013） 平成25年度版高齢社会白書
- 山越 伸浩 『交通基本法案~地域公共交通の確保・維持・改善に向けて~』立法と調査 2011.5 No.316

（2013年10月21日受付）

（2013年12月11日受理）