

第1章 調査研究の概要

1 調査の概要

(1) 調査の目的と背景

現在、地方自治体においては、公共交通機関の廃止、縮小に伴う地域が抱える様々な問題、特に高齢者、障がい者等の移動手段の確保が大きな課題となっている。

そのような状況において、在来の交通手段を補完する方法として、複数の利用者の要望に応じて運行経路や時刻を決定する乗合型の交通手段(DRT)や個別の利用者の要望に応じた輸送サービス(STS)などがある。

そこで、これらの輸送方法の導入をはじめ、様々な交通手段の確保に積極的に取り組んでいる欧米における事例の調査研究を行い、各自治体における新たな交通手段の導入や補助・割引制度など、地域住民の移動手段の充実確保策についての検討を行うものである。

(2) 調査の視点

① 視察調査地の選定

研究会ではメンバー間の議論により、本調査研究テーマに沿って視察調査地の選定を行った。

<視察調査地選定作業の流れ>

月	研究会スケジュール	メンバーの作業
5月	5/27 合同説明会・第1回研究会	・課題意識の共有 ・視察地希望の調査
6月	6/9 第2回研究会	海外事例のリストアップ ↓
	6/22 第3回研究会	・視察先、事例の検討 (候補のリストアップ) 6/11 横浜国立大学公開講座 6/16 中村教授ヒアリング ↓
		・イギリスの事例研究 ・情報収集を受けた視察候補の絞り込み (3班に分かれてのグループワーク)

7月	7/12 第4回研究会	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block;">7/8 運輸政策研究機構訪問 (視察地候補に関する論稿収集)</div> <ul style="list-style-type: none"> ・イタリアの事例報告 ・視察訪問地の決定、調査内容の検討 (調査国及び訪問先の希望を事務局に提出)
----	-------------	---

第1回研究会では、各メンバーの課題意識のすり合わせを行い、調査地選定に関して、今後行うべき作業について検討を行った。

＜第1回研究会におけるメンバーの主な課題意識＞

厚木市 佐々木	・バス交通が主体となる市域における、バスの利便性、速達性の向上
藤沢市 高橋	・福祉の観点から充実した交通政策のあり方 ・交通サービスにおける公/民の役割分担
相模原市 荻野	・人口減少社会における地域交通の姿 ・交通サービスにおける公/民の役割分担 ・広域連携による交通サービスの向上
秦野市 上松	・不採算路線の維持 ・貨物サービスと輸送サービスの一体化による新たな交通サービスの可能性
大和市 大西	・地域交通サービスの導入や政策形成における、住民の合意形成手法
中井町 天野	・二つの鉄道路線間を結ぶ交通需要に即した地域交通
綾瀬市 村山	・二つの鉄道路線間を結ぶ交通需要に即した地域交通
大磯町 大澤	・地域に根付き、持続性のある地域交通
海老名市 柳田	・交通不採算地域における輸送サービスのあり方
松田町 鍵和田	・交通不採算地域における輸送サービスのあり方 ・高齢化が進む地域における生活交通の確保

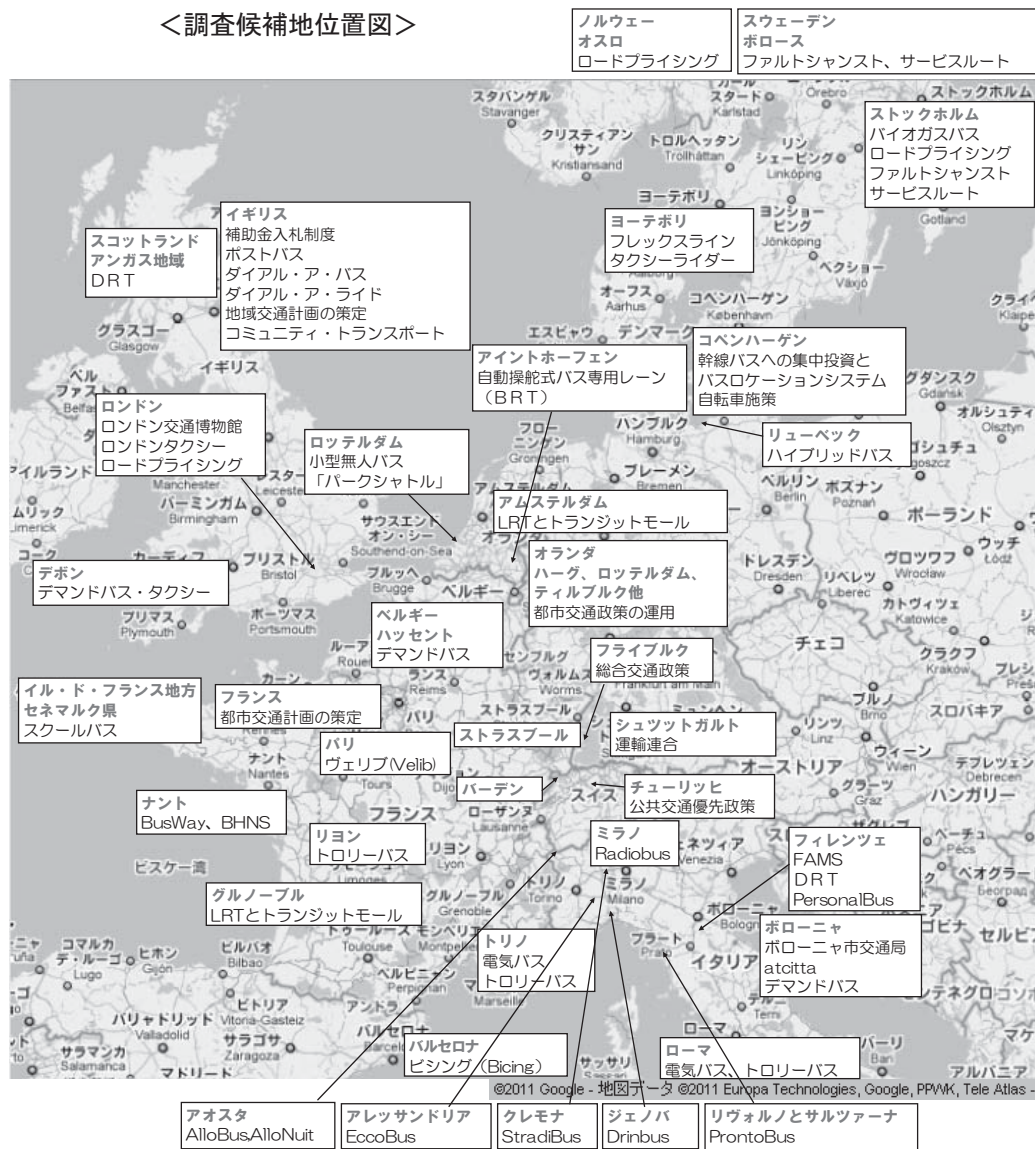
上記に整理したとおり、各メンバーが属する自治体は規模・地勢等に差異があり、それぞれが抱える課題にも多様性があることをメンバー間で共有した。以後の作業ではこうした多様性を念頭に置き、調査地選定を進めることとし、各メンバーで海外事例の収集を行うこととした。



調査地候補絞り込み作業の様子

第2回研究会では、各メンバーが収集した海外事例について報告・整理し、調査地の絞込みを行った。

<調査候補地位置図>



※ 研究会メンバーにより作成

第3回研究会では、メンバーが調査したイギリスの事例等について報告を行うとともに、これまでの間に行われた情報収集活動で得られた知見に基づき、最終的な調査地選定に向けて候補事例のさらなる絞込みを行った。具体的には、メンバーが3班に分かれて行程案を作成し、各班の案をすり合わせることで調査地候補をドイツ、スウェーデン、イタリア、スイスに絞り込んだ。なお、運輸連合や自動車の利用規制等、事例の豊富なドイツは全班の案に採用されたため、最有力候補にすることとした。

＜各班で検討した行程案＞

メンバー	行程案の概要
<p style="text-align: center;">A 班</p> <p style="text-align: center;">天野 大澤 鍵和田 佐々木</p>	<p>調査国：ドイツ及びスウェーデン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ トゥーリンゲン、アンガルシアのDRT、フライブルクの運輸連合、交通政策、ダルムシュタットの地下を走る車等、ドイツと決まれば、あとはそれぞれの課題に応じたものを絞り込んでいくものとする。 ・ もう1カ国は、スウェーデン、イエテボリのフレックスバスについて、市役所、事業者、データセンター等を調査したい。歴史的背景も明らかで、文献も豊富なので、報告書もイメージしやすい。現地調査では、文献にない利用者の生の声を集められれば、成果になると思う。 ・ 福祉に特化した交通サービスであるファルトシャンストについてストックホルムで調査をしたい。 ・ 調査内容は、主にDRTと交通政策に話が分けられると思うが、この班では、スイスも候補に挙がったが、DRTと福祉を優先し、スウェーデンを選択した。 ・ 訪問調査先の移動は、なるべく公共交通機関を利用したいという意見があった。
<p style="text-align: center;">B 班</p> <p style="text-align: center;">上松 萩野 高橋</p>	<p>調査国：ドイツ及びスイス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 見所がたくさんあるドイツに軸足を置き、隣接するスイスを選択した。 ・ スイスの調査事例は、洗いだきれていないが、環境政策、観光バス、トロリーバス、バスのドアの開閉と連動した信号システム等が候補として挙げることができる。ジュネーブは、暫定調査地で、DRTを山岳地域で調査できるのではないかと考えている。 ・ ドイツは、フライブルクとダルムシュタットを調査地に考えた。調査事例としては、運輸連合、レギオカルテ、電気・水道・鉄道の合弁企業等が挙げられる。市役所では、交通政策部署と郊外店の販売品目の規制をしている商工等の部署の両方に話を聞いてみたい。 ・ 自家用車が地下を走るようになっているダルムシュタットでは、道路管理者に話を聞くことになると思う。 ・ そのほかにも、フランクフルト、シュツットガルト、フライブルクから一足延ばして、フランスのストラスブールに寄り道するという事も考えられる。
<p style="text-align: center;">C 班</p> <p style="text-align: center;">大西 柳田 村山</p>	<p>調査国：ドイツ及びスウェーデン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通計画の事例よりもモビリティの事例を重視していきたい。 ・ 交通と交通以外の分野を組み合わせたい。 ・ ドイツ（フライブルク）＝交通＋環境 と スウェーデン（イエテボリ）＝交通＋福祉の2都市を集中的に調査する。 ・ ドイツの運輸連合は、国内に60カ所、主体が行政であったり、事業者であったり、行政と事業者の共同体であったりするが、違う形態のものを比較するとしても2カ所でよい。また、現場サイドで実務を動かす地方と制度を動かし、全体を俯瞰する政府のそれぞれに話を聞いてみるというのも興味深い。 ・ イエテボリのフレックスバスは、後ろからバスで実際の運行ルートを追いかけるということできないか。

第4回研究会では、第3回研究会で絞り込んだ調査候補地について、この間にメンバーが収集した事例等を報告するとともに、候補地の決定に向けて更なる議論が重ねられた。

これまでの研究会での議論・情報収集を含め、日本では見ることのできない事例という視点で候補となる都市、訪問先が精査され、主に以下の事例を含む都市に絞り、最終的な検討を行った。

- ・交通事業者が広域的なまとまりでサービスを行うドイツの「運輸連合」の事例
- ・都市部で自動車利用を規制する都市計画、本格的なパークアンドライドの仕組み
- ・トラムを中心とした公共交通
- ・農山村部、人口減少地域における交通サービス
- ・環境政策とミックスした交通政策

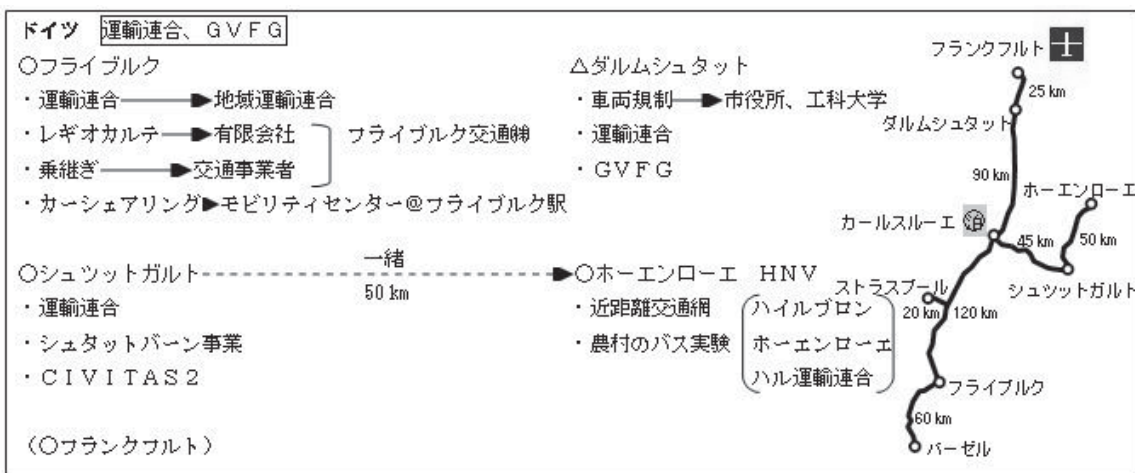
検討の結果、運輸連合という特徴的な事業形態を持ち、トラムによる公共交通網の整備や自動車規制施策に積極的なドイツを確定とし、人口減少地域でのデマンドバスの事例が多く、地勢的にもドイツとバランスの良いイタリアを含め、以下のとおり調査地候補2カ国と訪問先を決定した。

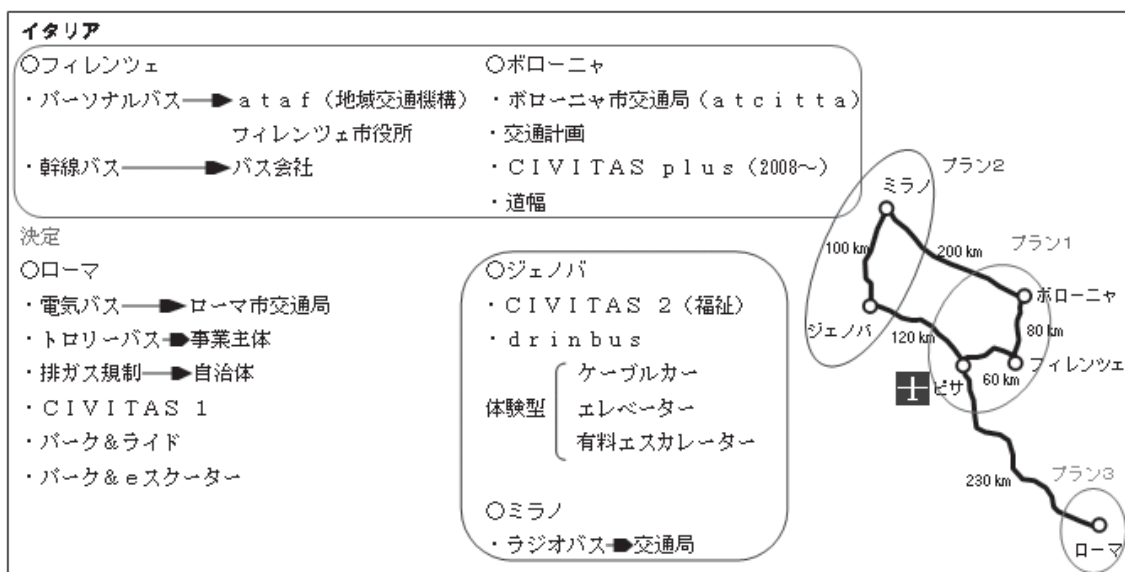
<調査候補地の決定>

I ドイツ：フライブルク、シュツットガルト+ホーエンローエ
 (代替候補：ダルムシュタット、宿泊地希望：カールスルーエ)

II イタリア：フィレンツェ+ボローニャ、ジェノバ+ミラノ
 (代替候補：ローマ)

<第4回研究会における視察行程案の整理>





② 情報収集活動

地域交通に関する海外事例についての情報が乏しいことから、調査地選定を進めるに当たり、有志メンバーによる非公式調査として、下記の様々な機会を活用し、情報収集を行うこととした。メンバーの中には日常業務で地域交通を担当していない職員もおり、こうした職員が専門知識についてキャッチアップを図る上でも貴重な機会となった。

○ 横浜国立大学公開講座：2011年6月11日（土）

6月に横浜国立大学 交通・都市研究分野が開催した公開講座「都市交通計画最前線 2011」に参加し、海外事例を含む都市交通計画における最新の動向、持続可能な社会の実現に向けた取組みなどのほか、公共交通に対する「意識」調査から、自動車に依存しない都市の発展に何が必要なのかというテーマについて講義を受けた。

<都市交通計画最前線 2011>

- 第1部 「公共交通に対する「意識」調査とその実施例（1）」
岡村敏之氏（都市イノベーション研究院・准教授）
- 第2部 「中国の都市交通問題とその対策」
王鋭氏（都市イノベーション研究院・研究教員）
- 第3部 「都市のあり方と都市交通」
中村文彦氏（都市イノベーション研究院・教授）
- 第4部 「公共交通に対する「意識」調査とその実施例（2）」
岡村敏之氏（都市イノベーション研究院・准教授）

○ 横浜国立大学 中村文彦教授ヒアリング：2011年6月16日（木）

上記公開講座の講師でもあり、県内自治体の都市計画・交通計画等に関わりの深い横浜国立大学の中村教授を訪問し、海外の交通政策の国別の状況や、参考となる海外事例、視察する際に配慮することなどについて、助言をいただいた。

＜ヒアリングから得られた知見＞

- ・都市や広場は人が交流するためにあり、その交流を支えるために交通がある。
「ヒューマンスケール」の視点に沿って、平面的な地図ではなく、実際に人が歩く目線で、歩道や建物の配置を考えることが大事である。
- ・乗り物を見るのではなくて、道路や信号のインフラという入れ物があって、その中に乗り物がある、それが一体となって交通である。信号のタイミングや歩行空間、人の生活の一部としての交通という視点に注意する。

○ 財団法人運輸政策研究機構における情報収集：2011年7月8日（金）

海外事例に関する情報収集を行うため、交通政策に関する蔵書を豊富に有する財団法人運輸政策研究機構を訪問し、ドイツ、スウェーデン、イタリア、スイス等欧州各国の交通政策に関する論稿を収集した。

③ 訪問地での調査項目

選定した調査訪問地における調査事項については以下のとおり（訪問機関と調整を行う中で、新たに加わった項目や訂正された項目もある）。

＜訪問地での調査項目＞

訪問地		主な調査項目	
ドイツ	HNV(ハイルブロン地域交通公社)	・ハイルブロン地域交通公社について ・代表的な交通モデルについて	・郊外・農村部における地域交通の現状
	VVS(シュツットガルト交通連盟)	・シュツットガルト市の地域交通の現状について ・CIVITASの取組みについて	・総合的なモビリティマネジメントの仕組みと効果について

	フライブルク市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・フライブルク市の地域交通の現状 ・都市部における自動車利用の規制について ・自動車に依存しない都市づくり ・総合的な都市計画の運用による交通政策について 	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸連合について ・レギオカルテ (RegioKarte) について ・都市全体のエネルギー政策について ・市民や利用者との合意形成、広報について ・フライブルク市の概況
	フライブルク交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・フライブルク交通株式会社について ・トラムについて ・利便性を高める取組みについて 	<ul style="list-style-type: none"> ・レギオカルテ (RegioKarte) について ・運輸連合、フライブルク市との関わり
イ タ リ ア	ミラノ ATM ※ 訪問地としていたが、出発直前にキャンセルとなった	<ul style="list-style-type: none"> ・ミラノの概況について ・ミラノの交通について ・ミラノ ATM について ・RadioBus (Taxi) の概要 ・運行区域について ・設備について 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行状況について ・予約受付、配車システムについて ・その他の輸送機関について ・経営・運営上の諸課題 ・エコパス導入について
	AMT ジェノバ	<ul style="list-style-type: none"> ・ジェノバの概況について ・ジェノバの交通について ・ジェノバの自動車交通の現状 ・AMT について ・DrinBus の概要 ・運行について 	<ul style="list-style-type: none"> ・設備について ・運行状況について ・予約・配車センターでの車両運行管理 ・経営・運営上の諸課題 ・CIVITAS II について
	ataf	<ul style="list-style-type: none"> ・フィレンツェの概況について ・フィレンツェの交通について ・ataf について ・PersonalBus について ・郊外からの自動車乗入抑制対策と路線バスの連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行区域について ・設備について ・運行状況について ・予約受付、配車システムについて ・その他輸送機関 ・経営・運営上の諸課題

2 地域交通対策に関するわが国の動向（離島航路・航空路に関する政策は除く）

(1) 地域公共交通に関する現状と課題

日本国内の公共交通は、過当競争による安全性やサービスの低下を防止し、規模の経済性による資源の有効活用と、採算部門から不採算部門への内部補助による地域内のネットワークの維持と確保を容易にすることを目的として、「需給調整規制（事業参入に関して、需要と供給の関係を判断して供給が多すぎる場合には新規参入を認めないという規制）」の下に事業が行われてきた。

しかし、モータリゼーションの進展、交通需要の集中と拡散、代替交通

の整備等により、需給調整によらず、利用者の立場に配慮しつつ、市場原理の活用と自己責任の原則に基づいて、事業者がその活力を最大限に発揮するためのシステムを構築することが求められたことから、鉄道は平成12年に、乗合バスは平成14年にそれぞれ規制が廃止された。

これにより、利用者の新しいニーズに対応し、サービスの多様化を図り、利用者が望ましいサービスを自由に選択できるような環境づくりと、事業の効率化の促進によるコスト削減等を通じた利用者負担を軽減するための環境づくりが期待されていたが、少子高齢化等による利用者の減少は著しく、収益が上がらない事業者の経営はますます苦しさを増し、不採算路線の運行便数削減や廃止といった事業の縮小を招き、それがさらに利便性を低下させ、ますます利用者を減らすという悪循環に陥ってしまった。

国土交通省総合政策局は「地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方 報告書」（平成20年3月）において、地域公共交通に関する現状と課題について以下のようにまとめている。

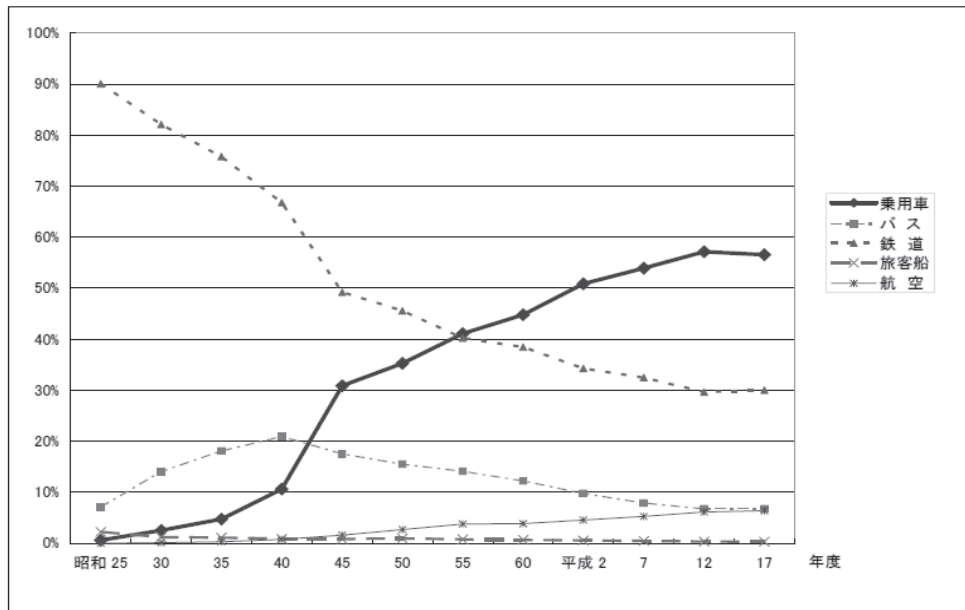
自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用自動車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向となっている。このような状況のもと、地域公共交通を担う事業者の経営状況は極めて厳しい。

しかしながら、地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものがあり、その活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段の確保は地域における重要課題の1つとなっている。

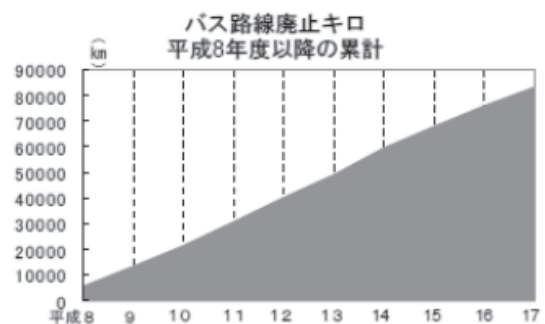
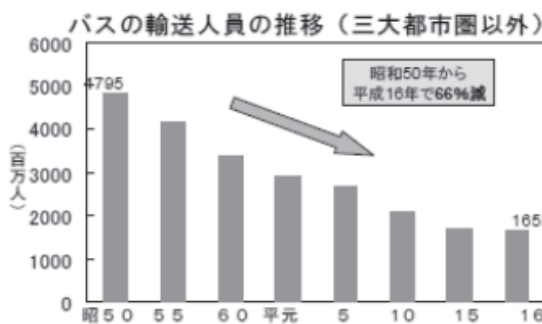
少子高齢化・人口減少の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸問題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生は喫緊の課題となっている。

こうした現状と課題を踏まえ、報告書では市町村の役割について、財政補助等による側面支援から「地域公共交通のプロデューサー」として主体的に関与する立場に変化していることを指摘している。

また、市町村のみならず、関係する地域の主体が連携して取り組むことが不可欠であり、とくに住民、NPO、企業等の地域関係者については「新たな公」として地域公共交通の計画や運営に参画していくことなどが、地域公共交通活性化・再生に向けた基本的な考え方とした。



国内旅客輸送の機関別分担率の推移 (人キロベース)



バスの輸送人員の推移と路線廃止キロ

資料：「地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方 報告書」（国土交通省総合政策局）

(2) 地域公共交通活性化法の制定

こうした状況の中、「主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援」することを目的として、①地域の協議会による「地域公共交通総合連携計画」の作成・実施の支援と、②新たな形態による輸送サービスの導入円滑化を目指し、平成19年10月に地域公共交通活性化法が施行された。

また、この法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度を創設し、地域の創意工夫ある自主的な取組みを推進すべく、平成20年度に「地域公共交通活性化・再生総合事業」が制度として創設された。

(3) 市区町村が抱える課題

(「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」(国土交通省関東運輸局 平成22年3月)より)

地域公共交通活性化・再生総合事業は、平成20年度に全国249の地域(調査事業168件、計画事業81件)で実施された。

取組みが拡大を見せたことから、国土交通省関東運輸局では各地域の課題やニーズの変化を把握するため、平成21年度に全国の市区町村・都道府県の協力を得て、アンケート調査を実施した。

その結果、以下のような現状、ニーズ及び課題が浮かび上がった。

- ・全国の市区町村において、地域公共交通の活性化等の取組みの重要性を理解し、総合事業の活用意向が高まりつつあるが、市区町村では、依然として人材不足の問題を抱えており、特に中山間地域においては、公共交通サービスの必要性を認識しつつも、人材不足や情報不足によって思うように取組めていない状況にある。
- ・一方、地域公共交通の活性化等の取組みを開始している市区町村をみると、有識者や類似実績を持つ市区町村へ相談しつつ進めている様子が伺える。ただし、多くの市区町村が、取組みの目標や評価指標を設定していない状況にあり、取組みの継続性に対して課題を抱えているものと考えられた。
- ・また、地域公共交通の活性化等の取組みに対して、国や県の情報提供は市区町村へ周知されているようだが、最近では地域公共交通への計画の立て方に対する情報が求められている。

以上より、地域公共交通活性化・再生総合事業の充実には、計画の策定や事後評価への取組みの観点から、今後、以下のような取組みが求められるものとされた。

- ・地域公共交通活性化・再生への取組みには、主体的に取り組む市区町村が『本来、市区町村のまちづくりにとってあるべき公共交通のすがた』という長期的視点を明確にする『ビジョン』が必要であり、その実現に向けた事業に対する『計画』が必要という2層の目標が必要となる。
- ・公共交通に関する取組みは、『目標の設定』、『問題の把握』、『計画の策定』、『評価・分析』という一連のプロセスのもと進めていくことが望ましく、そのときにも長期的視点と短期的視点からの検討が必要となる。
- ・そのため、事後評価は、上記の『ビジョン』と『計画』の2層に対して評価できる仕組みが必要となる。
- ・事後評価の評価者は、本来、地域公共交通を利用する住民であると考えられる。そのため、取組み主体である市区町村は、事後評価の場面で住民へ積極的にアピールしていく必要がある。

(4) 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）の創設

しかし、「地域公共交通活性化・再生総合事業」については、平成 21 年 11 月の行政刷新会議による「事業仕分け」において、「総合的な観点から見て、こうした事業が現段階において国として行っていく必要性が乏しいことから、長期的には財源を移して各地方公共団体の判断に任せるべき」であり、直ちに廃止すべきものと結論づけられた。

こうした議論と後述する「交通基本法」の制定に向けた検討を踏まえ、

- ① 「地域公共交通活性化・再生総合事業」の実証運行への支援が、3年間だけにとどまること
- ② 離島航路補助金、地方バス路線維持費補助金、鉄道軌道輸送対策事業費補助金など国の支援策は事後的な補助が中心であり経営のインセンティブとして十分でなかったこと

などの理由から、これらの事業を抜本的に見直すこととし、平成 23 年度予算においては様々な補助金が廃止され、下記の諸事業で構成する「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）」（予算額 305 億円）が新たに計上されることとなった。

「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）」の概要

「交通基本法」の関連施策として位置付けられており、「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事業」、「地域公共交通調査事業」の 3 事業を行う。

○ 地域公共交通確保維持事業

地域の交通ネットワークのうち国による継続的な支援が必要なバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路、航空路等の確保維持について、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等で構成される協議会による議論を経た地域の交通に関する計画（生活交通ネットワーク計画）に基づき実施される仕組みを支援する。「地域公共交通活性化・再生総合事業」と同様に生活交通ネットワーク協議会の取組みに対する支援として行われるが、補助期間は 3 年間に限定されず、また、補助対象も広域幹線的な路線だけでなく、同一市町村内の路線も含まれることとなっている。

○ 地域公共交通バリア解消促進事業

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化を支援するとともに、バリアフリー化されたまちづくりの一環として、L R T（Light Rail Transit：次世代路面電車システム）、B R T（Bus Rapid Transit：バス高速交通システム）、I C カードの導入等公共交通の高度化のための事業を支援する。

○ 地域公共交通調査事業

地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等を行う。

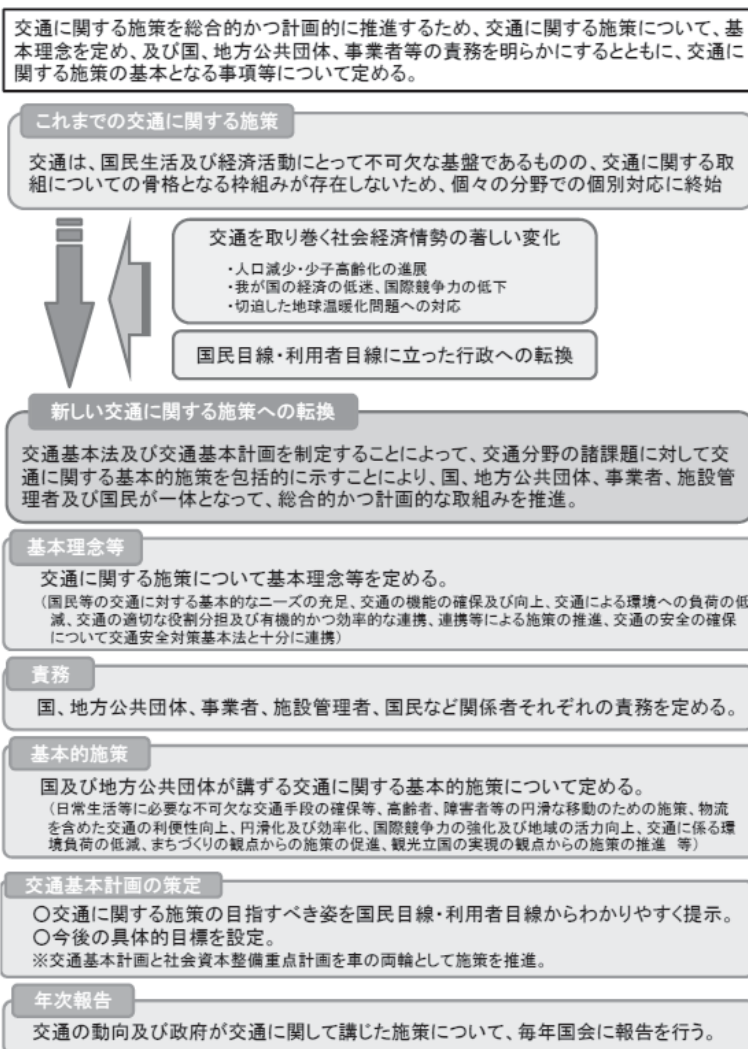
(5) 交通基本法の制定に向けた取組み

民主党及び社会民主党は、以前より「移動権の保障」、「交通体系の総合的整備」等を主な柱とする「交通基本法案」を共同提案している。

その後も、平成 21 年の衆議院総選挙の際、両党とも選挙公約等において交通基本法の制定と「移動権の保障」を掲げて臨み、総選挙の結果、民主党、社会民主党、国民新党からなる連立政権が誕生した。これにより、民主党、社会民主党は交通基本法の制定に向けて、政府・与党として取組みを進めることとなった。

制定作業に当たり、平成 21 年 11 月に国土交通省に「交通基本法検討会」が設置され、学識経験者、地方公共団体、各運輸事業者、各種団体などから意見聴取が行われた。

論点となった「移動権」及びその保障については、交通政策審議会・社会資本整備審議会に設置された交通基本法案検討小委員会が「交通基本法案の立案における基本的な論点について」（平成 23 年 2 月）の中で「交通基本法案に文字どおり『移動権』若しくは『移動権の保障』と規定することは、現時点では、時期尚早であると考えられる。」としたことや、同小委員会による地方自治体・事業者アンケート結果等を踏まえ、法案に盛り込むことは見送



交通基本法案の概要
(資料：国土交通省ホームページ)

られた。

法案は平成 23 年 3 月 8 日に閣議決定され、第 177 回国会に提出されたものの、平成 24 年 1 月現在、継続審議となっている。

(6) 自転車・歩行者に安全な道路環境の整備

平成 23 年 11 月 28 日、国土交通省と警察庁は「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を設置。平成 19 年度に国土交通省と警察庁で指定した自転車通行環境整備モデル地区について評価・検証を行うとともに、「安全で快適な自転車利用環境の創出のためのガイドライン」を平成 23 年度内に提案すべく、有識者による議論を開始した。

(7) バリアフリー化の推進

高齢者や障がい者の移動については、バリアフリー化が推進されるとともに、地域公共交通への支援策が講じられてきている。

平成 18 年には、建築物と公共交通でそれぞれバリアフリー化を行う両法律を統合した形で「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が制定され、現在、同法に基づいて、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が定められている。

同基本方針については、平成 18 年の法制定時に定められたものが、22 年度末までとされていたため、23 年 3 月に改定され、32 年度末を目指した新しい目標が設定されている。

また、市町村が作成する移動等円滑化基本構想に基づき、高齢者、障がい者等が計画段階から参加した「協議会」の意見を吸い上げた形での、建築物、旅客施設等及びこれらとの間の経路の一体的な整備が進められている。

参考文献等

- ・国土交通省ホームページ
- ・参議院事務局国土交通委員会調査室 山越伸浩氏「交通基本法案 ～地域公共交通の確保・維持・改善に向けて～」(参議院事務局企画調整室「立法と調査」2011.5 No.316)