

# 地域公共交通確保に資する 住民主体型交通の形成過程に関する研究

## A study on the formation process of community-based transport For Ensuring Local Public Transport

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 37126165 吉津 翔平

In Japan, with the progression of aging and depopulation, Ensuring local public transport has become an issue. Therefore, approach of resident themselves responsible for ensuring local public transport is expected after the amendments of road transport law. However, the number of district using such an approach is sluggish. I did interviews to the representative of district organization who determined to use this approach in spite of the heavy burden such as playing a role of driver and office work by residents, or collection of cost from all household in order to reveal the ideas and initiatives that have been made ensure local transport, and what had in mind on the background of the decision by the representative of district. As a result, at the consensus of the community organization, decision as the background of the key person, "sense of crisis for the current state of the district" presented as a common axis, and representative's attachment to the district was also confirmed in some districts. Also, at some districts, on the consensus building process between the residents and community organizations, they did description of causing "imagination of future situation" and "the spirit of mutual aid".

### 1. 研究の背景・目的

モータリゼーションの進展や少子高齢化、過疎化の進行に伴って既存のスキームによる公共交通の確保困難が進行する中、自動車を利用することのできない交通弱者の移動手段確保のため様々な手法が試みられており、近年では行政と住民が適切な負担を分担する方針により住民自らが地域交通を確保・供給する手法が実施されている。2006年の道路運送法改正に伴い過疎地有償運送・市町村有償運送制度の創設が行われ、従来法的な担保がなされていなかった前述のような手法による交通確保が以前に増して期待されるようになった。法改正以後一定の導入件数の増加こそ発生しているものの、件数としては現状さほど多くなく、現状の年間路線バス廃止総延長距離などを鑑みると、多くの交通不便地域における導入の余地を残しているといえる。

本研究では、このような制度に基づき運行が行われている住民主体型交通の中でも、大きな負担が存在するにも関わらず住民が運転手・事務の要員となり地域住民自らの手で運行全般業務が担われている、あるいは地域住民全員が金銭的負担を負うことを承知することによって交通確保が実現している地区に着目し、対象とする。それらの地区内でどのような経過を辿ることで活動の開始へと繋がっていったのかを探り、それらの確保にあたってどのような取り組みが行われたのかについて、住民運営・運行組織及び自治体へのヒアリングを中心とした調査を行う。その内容から地域自らの手での自主的な交通確保・運行の実現にあたり、意欲向上において必要と考えられる要素を明らかにすることを本研究の目的とする。

### 2. 事例・既往研究

地域公共交通において住民が参画し運営または運行を担っている代表的事例としては、国土交通省による公共交通活性化再生事例集等に取り上げられている淡路市の長沢ミニバス<sup>1)</sup>等の事例などが挙げられる。

このような地域公共交通への住民参画による運営・運行については、福本ら<sup>2)3)</sup>により組織化過程に存在する障壁と、それを解消し組織化を促し得る方策について検討が行われている。更に、複数の地域公共交通事例を住民参画の発案者に着目し分類する過程で、市町村が提案し住民が運営する形態での発足～成立が行われている事例の増加を指摘している。また谷内ら<sup>4)5)</sup>は地域住民が主体となって自発的供給が行われている「住民主体型バス」に関するサービスの事業化プロセスの事例比較分析や、特定事例においてそれらの賛否意識に対し影響を与えている要因についてソーシャル・キャピタル概念を用いて計測する研究を行い、信頼感や援助規範などの認知的ソーシャル・キャピタル項目、また近所づきあいなどの地域内のソーシャル・キャピタル項目が賛否意識に大きな影響を与えていることを定量的に明らかにしている。

ただし、それらの発生過程に関して調査を行い、成立経緯の分析を詳細に行っているものに関しては未だ少ないのが現状である。様々な地区で住民主体型交通の運行が開始されている中で、運行実現に向けての取り組みを円滑に進めるための具体的な内容について、地区における形成過程の中でなぜ自主的に運行を開始するに至ったかを、取り組みを行った地区のキーパーソンが抱えているきっかけ・背景や、結成過程における地域主体交通の

運行に関連する合意形成の段階に着目して調査したものはみられない。また、合意形成にあたり地域において行われた手法やポイント等に関しても、個別事例の形成と現状に関する研究に断片的にそれらを伺える記述は存在するものの、明示的に明らかにされてはならず、既往研究にて十分な議論が試みられているとは言い難い。

### 3. 現行の枠組み

住民主体型の地域公共交通システムは 2006 年の改正道路運送法に基づいた運営・運行が実施されており、本研究の対象とするような住民自身が負担を分担する手法を用いる場合、過疎地有償運送・市町村有償運送の方式が主に用いられている。改正道路運送法ではこれら実施に関する条件として、市町村・住民代表・利用者代表・都道府県・地方運輸局・旅客自動車運送事業者・運転者が組織する団体・NPO 等・学識経験者等関係者の合意を得ることが求められており、過疎地有償運送では過疎地有償運送運営協議会にて、市町村有償運送では地域公共交通会議を用いて協議を行い、その結果、実施に関して関係主体の合意が取られることで運行が開始される。

### 4. 住民主体型交通形成の経緯に関する事例調査

本研究では、住民主体型交通の取り組みがそれらの適用や監督を行う立場である自治体からの働きかけによりもたらされていることが事例集や講演等で明らかになっている地区を抽出した。民間交通関連事業者そのものが地区周辺に存在していない等、代替移動手段の供給すら難しい場合が多く、ある程度の人口があり他手段での供給可能性がある地区よりもより切迫した事情のある地区の状況改善に資することのできる施策の抽出を目的としたため、地区内人口の比較的少～中規模(概ね 200～1500 人程度)な地区における事例の絞り込みを行い、上記の条件に加えてそれらの中でも比較的住民の負担が軽い地

域・住民の負担が大きい 4 地区を対象とした。各地区の概要を表 1 に示す。

本研究ではこれらの地区における住民主体型交通の形成過程において、近年地域交通確保にあたって提唱されている役割分担の考え方に基づく方策が現状の地域交通確保に関する法規・手法とその特質を把握していることが少ない住民の側から独自に発生することは困難であると考えられることから、自治体と住民との話し合いの過程で自治体による住民主体での交通確保の提案と住民における方針の理解が行われ、それを住民が了承することによって運行実現へ向けての取り組みが開始されると仮定し、この合意形成過程を既往研究等も参考に「住民組織内での合意形成」「住民組織と住民の合意形成」「住民組織と自治体の合意形成」の 3 段階に分類し、各地区における合意形成過程を整理した。

地域住民が負担を承知で自らが運行の供給の役割を担うことを了承し、運行手法・ダイヤ等の計画を定めながら現行法の枠組みに基づき、地域公共交通会議等における了承を経て現在運行が行われているこれらの地区において、各々がどのような経緯で運行に至り、合意形成にあたりどのような課題が存在し、それらをどのように解決したことで運行が行われたかに関する比較分析を行うことを念頭に置いたヒアリング調査を行った。以下に各地区における形成過程調査の結果を整理する。

#### (1) 兵庫県豊岡市奥山地区

兵庫県豊岡市奥山地区では既存路線バスの廃止及びそれを引き継いだ市営バスの計 2 回の廃止を経て、2010 年 10 月に前日までに利用希望の住民が予約することで運行が行われるデマンド型乗合タクシー「チクタク奥山」のパイロット運行が開始された。当時の区長であった現運営組織代表が、地区の状況を背景とした危機感を抱いており、この地区における公共交通の必要性を常に認識していたことから、市営バス廃止の決定以降に行われた市との折衝過程で、市から地区自身で運行を行うのであれば交通確保にあたり支援を行う方針が示されたことをきっかけとし、提案を機会として地区自身で負担を負ってでも公共交通を運行すべきという認識に繋がり、運行に至っている。運営主体は市だが、ダイヤ・停留所の位置等は地区自身により決定がなされ、運行を地区により設立された組織であるチクタク奥山運行協議会に委託することにより、予約受付・運転や事務作業等を全て住民が担う形となっている。経費に関しては全額市が負担するが、概ね年間 100 万円程度に抑えられている。このように住民と自治体の役割分担が明確化されている点が、

表 1 対象地区概要

地区	兵庫県豊岡市奥山	兵庫県豊岡市奥小野	京都府綾部市於与岐	茨城県日立市中里
法規	市町村有償	市町村有償	過疎地有償	過疎地有償
地区人口・戸数	233 人 / 72 世帯	1301 人 / 352 世帯	232 人 / 88 世帯	1405 人 / 631 世帯
高齢化率	30.9%	27.0%	46.0%	42%
複集落協働	○	○	○	○
市町村提案	○	○	○	○
住民実運行	○	○	○	○
住民実運営			○	○
住民負担			○	○

豊岡市における住民主体交通の特徴である。以下の図 1 に当地区における形成過程の模式図を示す。

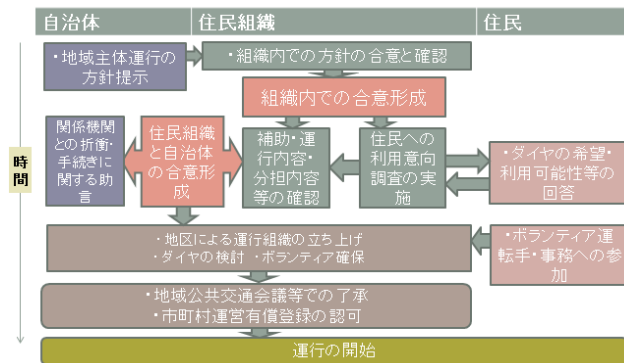


図 1 豊岡市奥山地区の合意形成構造

当地区で合意形成が必要だった箇所は、市と奥山地区との合意形成、発意した奥山地区と同じ小学校区であった協力する他区との合意形成の2か所である。前者において基本的な住民主体型運行を行う枠組みについての合意形成を行い、後者においてその要員を各地区で確保し、共同で運行を担うことへの合意形成を行った形であるが、これらに共通して総じて合意形成は円滑であった。前者については自治体との話し合いを行っていた中心人物であった奥山地区区長が高齢者の費用負担面等での移動困難性を認識していたことが大きな影響を及ぼした。後者の理由としては、奥山地区区長と近隣区長の間で既存バスの不便さと高齢者の移動困難性についての認識を共有しており、また以前から小学校単位での行事などでの連携などがあったことから迅速な合意形成を取ることができたことが存在する。元々直線的な地区であったことから関係する主体が限られ、行政区同士の折衝のみで完結したことと、地区における負担がボランティア運転手と事務作業員以外は生じないため、地区住民全員に負担を求めるための合意等の手順を踏む必要がなかったことから、合意形成が必要なポイントが少なく、半年程度の準備期間で運行が実現している。

(2) 兵庫県豊岡市奥小野地区

奥山地区と同じく兵庫県豊岡市に位置する奥小野地区では、2011年7月より奥山地区と同様のシステムにて「チクタクひぼこ」の運行が開始された。奥小野地区では地区内を走る市営バスの廃止に先立ち、市によって奥山地区での取り組みの紹介が行われたことを契機に、住民主体型の取り組みによる運行実施に至っている。住民主体による交通確保の方法を知らなかったことから、市から紹介を受けるまでは市営バス廃止後の交通確保を住民同

士による送迎で賄おうと考えており、取り組みの機運は生じていなかった。しかし、以前より地区内の農協の撤退等の出来事が生じていたことから、役員内では生活が従来のように立ち行かなくなる状況が来ている危機感を背景に市にばかり頼るわけにはいかないという認識が存在し、集落相互による活性化の取り組みを模索している段階であった。このような危機感が存在していた状況に市の住民主体型交通についての紹介が作用したことが、実施に向けての取り組みの発生に繋がったと考えられる。以下の図 2 に当地区における形成過程の模式図を示す。

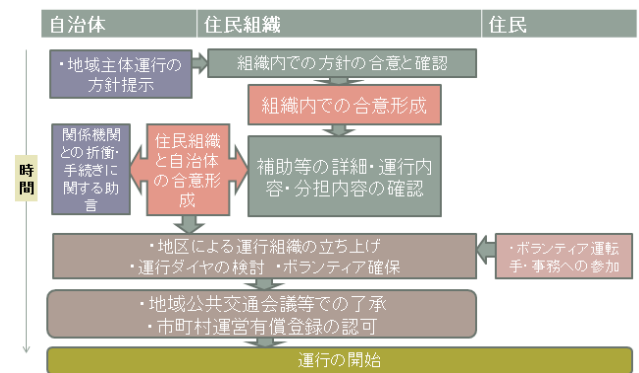


図 2 豊岡市奥小野地区の合意形成構造

当地区の地域主体交通の結成経緯における合意形成は、奥山地区の事例と同じく、同一地区内の複数集落での協働運行に関する地区住民組織内での合意形成と、地区と市との合意形成の2か所であり、この前者・後者に共通して総じて合意形成は円滑であった。前者の理由は、もともと直線的に集落が続いており、集合や意見交換が迅速に行えることができたこと、以前から運行エリアと同一の小学校区内の行政区同士の集会が区長会として頻繁に行われており、行事などでの協働などの取り組みが存在していたことから連携が生じやすい環境にあったことが挙げられる。そのようなことから、地区住民組織同士が地区内の移動困難者に対する移動確保の取り組みの必要性を共有することができたことにより合意形成が取られている。後者の理由は、自治体からの説明を受けた地区住民組織の複数メンバーが、市の説明から住民も責任の一端を担い主体的な交通確保を行う必要に気付き、運行への取り組みを進める認識で速やかに一致することができたことが挙げられる。地区における負担がボランティア運転手と事務作業員以外は生じないことから、地区住民全員に負担を求めるための手順を踏む必要が少なく、合意形成の必要なポイントが少なかった点も奥山と同一であった。また導入するシステムも奥山地区で導入した内容をほぼそのまま踏襲したことから制度設計も容

易であった。これらがスムーズな合意形成に影響を及ぼし、5 か月という短期間での運行開始を実現させている。

### (3) 京都府綾部市於与岐地区

最寄り市営バス停から 3 km・市中心部から 13 km 離れ、以前から交通空白地帯であった京都府綾部市於与岐地区では、住民 NPO 組織により定時定路線型バス「みせんバス」の運営・運行が行われている。豊岡市の二例は市の負担割合が高く、住民の負担がそこまで大きくない点が特徴であったのに対し、本事例では運行に際し地区内各戸から NPO 会費の徴収を行うために形成過程の中で住民全体からの合意を取ることが必要であった等、住民負担が大きい点が特徴である。

以前より地区は市へ市営バス延長の請願を行ってきたものの、市は延長しても赤字が決定的である以上、延長は不可能であるというスタンスであった。やがて市の回答内容は地域による自主運行の提案へと転換するが、提案内容は運行経費の 5 割を市が補助し、残りは地区で確保方策を講じるものであり、負担の大きさから自主運行の機運の発生に至っていなかった。一方、役員は地区内で自動車を利用できない高齢者が送迎に頼る状況や現状への危機感を共有していた。2009 年に市の補助を 7 割とした内容が市長より提案されたことを大きな契機と捉え、複数自治会での議論を行ったところ、条例として補助の規定が得られることは地区で運行を継続していく担保にもなると考え、自主運行に向けて動く方針について合意が取られた。市の資料等を基とした検討の結果、地区内全戸から年間 5000 円の会費を徴収し、会員制方式で運行資金を調達することで賄うことが可能と判断し、住民へ乗車意向と NPO による運営を行うにあたっての支払い意向アンケートを行った。その結果、賛同意志・乗車意向も想定を上回っていたことから運行の継続性が見込

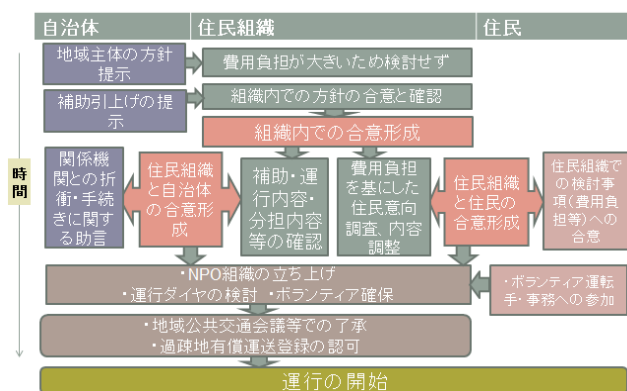


図 3 綾部市於与岐地区の合意形成構造

めると判断し、住民主体運行バスの導入を正式決定した。

図 3 に、当地区における形成過程の模式図を示す。

於与岐地区では、地区住民組織を核として地区内の集落が以前より密接に連絡を取り合っており、毎月定例的に集落ごとの自治会代表者による集会が行われるなど、連携が活発に行われていた。また、地区内での行事も活発に行われており、集落同士の方向性の共有を行いやすい状況が存在していた。そのため、これらを基盤として地区住民組織内での住民主体型交通実施に向けての方向性の形成がスムーズに進められている。住民組織内で形成した方向性にに基づき住民からの費用負担の合意を得る際、回答する住民への互助の精神に基づいた内容の問いかけ形式のアンケートを制作している点が、於与岐地区の形成過程の特徴として挙げられる。この結果として 8 割以上の住民から賛同を得る結果となったことから、残り数戸も地区としての決定に応じ、運行開始時には全戸からの NPO 組織への加入が実現した。3 年が経過した現在も、半数が実際に乗車はしていないものの、一戸の脱退もなく住民出資が継続されている。決定後の自治会集会での説明に際しても、住民からの運営継続に関する懐疑的な声は存在していたが、区役員による収支構造等の説明の結果、理解を得られている。

### (4) 茨城県日立市中里地区

中里地区は日立市の山間部に位置し、地区内には市中心部および常陸太田市に通じる路線バスが運行されているもののバス停までの距離に数キロを要し、付近にタクシー会社も存在せず、地区内に交通空白集落を多く擁していた。公共交通需要の低下を受け、2003 年より「公共交通の維持確保に関する基本方針」を定め、利用者負担を基本として地域が責任と費用を分担する方針を導入していた日立市の方針を基に、社会福祉協議会による試験運行を経て、中里地区では地区コミュニティ組織を母体とした NPO 組織「助け合いなかさと」を設立し、運転・事務なども住民が担うデマンドタクシー「中里助け合いタクシー」の運営・運行を行っている。人口 1400 人程度と比較的規模の大きい地区で綾部市於与岐地区と同様に、全戸からの NPO 会費の徴収(年間 2000 円)について住民間の合意を形成し、その収入を基に運営・運行を行っている点が特徴である。以下の図 4 に、当地区における合意形成過程の模式図を示す。

中里地区の合意形成過程では、いち早く地域公共交通検討委員会(以下委員会)の立ち上げが行われ、議論が進行している点が特徴である。以後地区において住民主体型交通を形成するにあたっての核としてその後 15 回

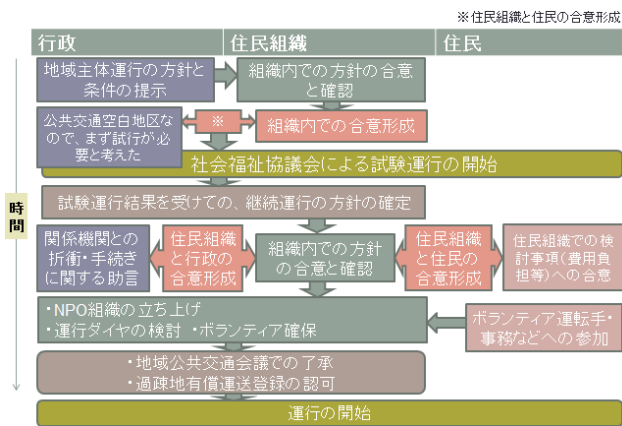


図4 日立市中里地区の合意形成構造

の会を開きつつ議論を重ねるこの委員会は、もとより必要性を認識して地区コミュニティ組織内で賛同するメンバーを中心とした11人で構成されていた。そのようなことから組織内での方向性のズレ等は少なく、また地区コミュニティ組織とメンバーが同一であったことから、自治会等への情報伝達や連絡もスムーズであった。委員同士で公共交通の導入実現を目指すにあたり、どのような説明が合意形成に繋がるかを念頭に置きながら委員内で検討を行い、アンケート・説明会・シンポジウムを通し合意形成を進めた。全世帯から会費2000円を徴収する方針を基に自治会ごとの説明会を行う過程では、地区の事情に照らし合わせなぜ運行を行う必要があるかについての説明、互助の側面を強調した説明を行った。また、これら説明会の殆どに日立市の職員も同行し、併せて説明を行っている。

中里地区では集落全体の高齢化に伴い通院等の必要性の高い高齢者が多く、住民相互の互助活動として近隣住民同士による無償の送迎が行われていた。委員会のメンバー、中でも特に以前から地区コミュニティ組織会長などを担ってきた現NPO運営組織代表はそのような状況を把握しており、高齢者が自ら動く手段がないことを強く理解するとともに、地区コミュニティ組織を纏めてきた上で地区の変化に対する危機感や地区への愛着も存在していた。そのような中、中里地区コミュニティ組織と市との定期的な話し合いの過程で住民主体型交通の提案や補助要件に関する市の説明をきっかけとして委員会の結成へと繋がっている。地区コミュニティ組織を母体としてのNPO結成による運営・運行の実施については当初方針にはなかったものの、当初行った試験運行を経て多くの継続要望の要望もあり、主体として適切なセクションがなかったことから、NPOの立ち上げを決断している。

## 5. 住民主体型交通形成過程における合意形成と意識

住民主体型交通の形成にあたり、実際に役割を分担する主体相互の合意が必須となるため、合意形成は極めて重要な意味を持つ。

住民組織内での合意形成にあたっては、組織内で交通確保の取り組みを行うメンバーが同一の方向性を共有することが必要である。地区が交通の課題を認識していたとしても、解決の取り組みを住民自身で行えるか否かに関しては障壁が存在する。それらの解消にあたっては意識を共有できる場を作り組織形成や合意形成に役割を果たしうるキーパーソンとなる人物の組織内での存在が助けとなりうる。そのようなことから、彼らが行動を決断するにあたり考えた事情や背景、そこから生じた意識についての検討を重視し、調査を行った。

その結果、住民組織内のキーパーソンの決断背景として、いずれの地区においても「地区の現状に対する危機感」が共通の軸として存在していた。それらを踏まえた上で、自身の将来状況の想像を含めての高齢者の移動困難状況への危惧や、住み続けてきた地区に対する愛着から恩返しをしたい気持ちの存在も複数の地区で見られ、それらが決断の要素として大きく存在していると考えられる。各地区の詳細を以下の表2に整理する。

表2 住民組織内のキーパーソンの決断背景

地区	豊岡市 奥山	豊岡市 奥小野	綾部市 於与岐	日立市中里
背景意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区の現状への危機感</li> <li>・高齢者にとって代替交通手段は費用負担が高く、困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区の現状への危機感</li> <li>・市の提案してきたシステム、地区の取り組み姿勢との一致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区の現状への危機感</li> <li>・住み続けてきた地区に対する愛着、恩返し</li> <li>・請願に終始することへの危惧</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区の現状への危機感</li> <li>・生まれ育った地区を住みよいものにしたい思い</li> <li>・誰かがやらないといけないという思い</li> </ul>

今回調査を行ったいずれの地区もコンパクトな地区であり、ヒアリング上でも周囲の多くが顔見知りといった状況が指摘されている。このような地区で生活する上で現状の把握やそれに対する危機感・愛着を強く抱き、更にそのような人物が地区と密接な立場に立つことが行動に繋がっていることが考えられる。このようなキーパーソンの発生と彼らが住民組織に積極的に関与している状況を作り出すには、住民組織が住民の地区に対する愛着を深める取り組みを進め、地区全体で息の長い人材形成を行うことや、既存の地区住民組織内で複数集落の協

働による定期的な行事やイベント開催等の取り組みにより地区内の連携を深めること等が重要で、これを通して住民組織内における意識共有とその結果としての合意形成に繋がると考えられる。

また、住民間の合意形成にあたっては、地区の住民意識の引き起こしを目的とした取り組みが求められる。これらについては、全戸からの資金負担を行っている綾部市・日立市の事例において実施が確認された。これらの詳細を以下の表3に示す。

表3 住民間の合意形成にあたっての工夫

地区	綾部市於与岐	日立市中里
手法	説明会	説明会
工夫内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資金調達の様子の、出資により継続が成り立つことの説明(全戸が「運行を配当とした株主」)</li> <li>・補助に根拠があり持続性があることの説明</li> <li>・継続的な運行を前提とした組織体制の説明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来乗れない状況になることを想像させる説明</li> <li>・乗らない人への理解を募るため、地区内で車に乗れない人への「寄付」としてお願い</li> <li>・車に乗れる人にも、送迎の手間が省けるなどのメリットがあることを示す</li> </ul>
手法	アンケート	シンポジウム
工夫内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車を持つ人に「乗れない人を助けてくれるか」という問いかけを投げかけ、NPO 加入意向を問う</li> <li>・5年後、10年後の自身の状況を想像させた上で、乗車意向を聞く</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区における取組状況の説明、取り組みの意義</li> <li>・自立して運行を継続していくことの必要性</li> <li>・地区の置かれている課題の説明、これからの状況についての問いかけ</li> </ul>

両地区に共通する内容として「互助の精神」と「将来状況の想像」を引き起こす説明を行っている点が挙げられる。このような具体的な状況の想像を引き起こすことにより理解を得る取り組みは、近隣同士が顔見知りであり互いの状況をよく知っていることの多い地区においては特に有効な手法となりうると考えられる。これに関連し、於与岐地区では地区内の神社に氏子が払う「宮割」や寺社に払う「寺割」・自治会費といった地区内協同組織への各戸の負担が従来から存在しており、住民がNPO会費をこのような地区での共同支出と同様のものと捉えることで協賛が得やすくなっている状況を指摘している。

## 6. 結論と今後の課題

本研究では、地域自らの手での自主的な交通確保・運行の実現にあたり必要な要素を明らかにすることを目的とし、住民主体型交通実施事例の中でも比較的住民の負担が大きい地区において、立ち上げに携わったキーパー

ソンに対しヒアリング調査を行った。その結果、いずれの地区でも住民主体型交通実施の決断背景に高齢者の移動困難状況への危惧など「地区の現状に対する危機感」が共通軸として存在し、住み続けてきた地区に対する愛着等も決断の要素として存在していることが明らかになった。また、複数の地区では、実施に際する合意形成過程で具体的な将来状況や近隣状況の想像喚起の取り組みが行われていることが明らかになった。

今後の課題としては、更なる事例収集や既存事例の掘り下げ、アンケート等による様々な地区における基礎情報収集を経ての調査が挙げられる。本研究の対象地区では既存地区組織の活動が活発であり、連携が行われやすい環境があったが、既存の地区住民組織の活動状況と住民主体型交通の成立のしやすさとの相関性等に関する定量的分析等のデータは存在せず、本研究では不可能であったためである。また、人口が多くコミュニティの結束が薄い地区における住民主体交通の合意形成過程・リーダーシップが抱える背景などに関しては、本研究で明らかにしたものとは異なる可能性がある。このような異なる枠組みの状況についての検討も課題として挙げられる。

## 謝辞

当研究はヒアリングを基とした調査を行っているため、対象とした自治体および各地区の住民運行・運営組織の方々のご協力なしには成立し得ない研究であった。改めて、ご協力頂いた各地区の皆様には謝意を表す。

## 参考文献

- 1) 猪井博登・新田保次「住民が主体となったコミュニティバスの運行に関する研究—津名町長沢地区の事例をもとに—」, 土木計画学研究・講演集, Vol.29, pp.807-808, 2004
- 2) 福本雅之・加藤博和「地域参画型公共交通の形成・持続メカニズムに関する研究」, 土木計画学研究・講演集, Vol.43, 2011
- 3) 福本雅之・加藤博和「地域公共交通への住民参画の促進方策に関する検討」, 土木学会土木計画学研究・講演集, Vol.45, 2012
- 4) 谷内久美子・猪井博登・新田保次「住民主体型バスサービスの事業化プロセスに関する事例比較分析」, 交通科学, Vol.41, No.1, pp.3-13, 2010
- 5) 谷内久美子・猪井博登・新田保次「ソーシャル・キャピタル概念を用いた住民主体型バスへの賛否意識の分析」, 土木計画学研究・論文集, Vol.26, No.4, pp.603-610, 2009
- 6) 森栗茂一「コミュニティ交通のつくりかた 現場が教える成功のしくみ」, 学芸出版社, pp.49-69, 73-102, 2013