乗合バス事業における内部補助に関する一考察

山　本　雄　吾・蛯　谷　憲　治

1. はじめに

2020年3月頃より新型コロナウイルス感染症が広がり，感染拡大防止のため，政府より不要不急の外出自粛やテレワーク推進等が要請された。この結果，通勤や通学，通院，買い物，観光などの輸送需要が軒並み縮小し，乗合バスの輸送人員も大幅に減少した。

2020年度は，表1に示すとおり，前年比で，高速バスの輸送人員は5～8割程度，一般乗合バスについては2～5割程度の減少となっている。

この結果，乗合バス事業者の収入も大きく減少し，収支状況の悪化から，路線の存続が危ぶまれる状況も生じている。

かかる状況下で，地域の生活交通維持のために，多くのバス事業者や（公社）日本バス協会等が行政へ支援を求めているが，そこでは「黒字路線の利益で不採算路線を維持する内部補助が出来なくなった」との記述が多数みられる（詳細は後述）。

乗合バス事業では，従来，赤字路線の維持方策の一つとして内部補助が用いられてきた。しかし，内部補助に依存した赤字路線の維持は，今般のコロナ禍のような外部環境の変化により，黒字路線も赤字に転落した場合，旧来の赤字路線が廃止や減便に追い込まれる可能性をはらんでおり，安定的な生活交通維持に深刻な影響を及ぼすことが懸念される。

本稿では，以上の問題意識より，内部補助の制度や実態，課題等について把握し，今後の望ましい生活交通路線の維持方策について考察する。

表1　2020年度前年同月比の輸送人員

年月	高速バス	一般乗合バス注
2020年 4月	▲79.5%	▲47.7%
5月	▲85.5%	▲50.0%
6月	▲70.1%	▲28.5%
7月	▲64.3%	▲25.3%
8月	▲67.0%	▲27.7%
9月	▲62.9%	▲22.1%
10月	▲53.7%	▲18.8%
11月	▲55.1%	▲22.1%
12月	▲53.7%	▲22.6%
2021年1月	▲67.5%	▲27.5%
2月	▲69.2%	▲27.0%
3月	▲67.1%	▲22.8%

注：乗合バスの内，高速バスを除く。
出典：参考文献[1]に基づき筆者ら作成。

2. 内部補助制度の経緯と現状

2.1　規制緩和以前

2002年道路運送法改正による乗合バス事業の規制緩和以前は，需給調整規制の考え方に基づく参入規制により，事業への参入・路線の新設は免許制，退出・廃止は許可制，運賃は認可制で，既存事業者の地域独占と路線維持を保証していた。

このような参入規制による地域独占担保の根拠となるのが内部補助である[(1)]。路線免許の付与にあたっては，都市部の収益路線と地方部の不採算路線を一体として扱うことで，バス事業者内部で都市部の収益路線から生じる余剰で地

方部の赤字を補填させることを政策目的としていたのである。すなわち，本来は複数事業者による市場競争が可能な都市部の収益路線において，あえて新規参入を認めず，既存事業者の超過利潤を確保することで，外部補助なしに地方部の赤字路線を維持する施策である[(2)]。

本来，地方部の不採算路線の維持が社会的な要請であれば，その費用は社会全体で，言い換えれば行政（外部補助）によって負担されるべきである。これに対して，内部補助では，行政負担なしに地方部の不採算路線の維持が可能となる。

内部補助を根拠とする参入規制は，制度が制定された当時（1951年）は，自家用乗用車がさほど普及しておらず，鉄道駅から末端の生活交通の担い手はバスであるため，概括的には住民全体とバス利用者全体は一致する。したがって，極めてマクロ的にみれば，不採算路線の維持を外部補助によっても内部補助によっても，地域住民全体の所得移転に関しては同じ結果となる。このため，制度制定当時，内部補助は，外部補助では必要となる行政コストが不要な分，効率的な制度であったと言える[2)]。

2.2　規制緩和

2002年に乗合バス事業の規制緩和が実施された。この要因として，新自由主義の政治的潮流を背景とし[(3)]，市場競争の促進により事業の効率化を図ることとともに，内部補助が機能し難くなったことも挙げられる。

前述のとおり，内部補助は，制定された時代には効率的な政策であった。しかしながら，自家用乗用車の普及により，地域住民全体とバス利用者の間に大きな乖離が生じることとなった。このような状況になると，内部補助は，地域住民全体の所得分配上，非合理的である。すなわち，前述のように，地方部の赤字路線の維持が，地域の人々の移動を確保するための社会的要請であれば，その費用は社会全体で負担すべきであり，自家用乗用車の利用者を除いた都市部のバス利用者のみにこれを課することは合理性がない。さらに，現実問題として都市部においても輸送人員が減少し，内部補助の原資が縮小して，地方部の赤字路線を支えきれないケースが増加した。

この結果，2002年の乗合バス事業の規制緩和では，事業への参入・路線の新設が免許制から許可制となり，退出・路線の廃止は許可制から事前届出制へと容易化され，運賃についても認可制から上限認可制（上限認可の範囲内で運賃を届出）へと容易化された。また，従来は赤字事業者のみが対象であった国庫補助制度が，黒字事業者も含めた路線毎の補助制度に改められた。したがって，2002年の規制緩和以降は，制度上，都市部の収益路線における市場独占は担保されず，同時に地方部の不採算路線からの撤退も可能となり，結局，バス事業者は，内部補助により地方部の不採算路線を維持する根拠も必要もなくなったと言える。

2.3　現状

規制緩和より約20年が経過したが，上記のとおり，制度上は内部補助により不採算路線を維持する必要がなくなったものの，バス事業者は，多くの場合，これを継続してきた。実際，規制緩和前後の乗合バスの休止・廃止キロをみると，規制緩和後の方が少なく，規制緩和により大規模な路線廃止は行われていない[(4)]。かかる状況について，例えば鶴指他［2005］は「高速バスが域内バスの原資となっているケースがあり，規制緩和の目的であった内部補助の撤廃は，実現されていないと言うことが出来る」とし[3)]，さらに新納［2011］においても「乗合バスサービスに外部性があれば，不採算路線でも参入する価値が出てくるが，現在では，その価値はなく，内部補助システムは変わらず機能

し，不採算サービスが維持されている」と分析している[4)]。

ではなぜ，バス事業者は内部補助による赤字路線の維持を自主的に続けているのであろうか。この理由について，次項で検討する。

2.4　内部補助継続の理由

内部補助による不採算路線維持の理由としては，黒字路線に対する培養効果や，短期的には事業規模の維持による雇用継続が挙げられる。また，多くの乗合バス事業者は，長期にわたる参入規制と地域独占の経験から，急激な変化を嫌う性向があり[(5)]，内部補助が可能な間は，あえてそれを変更しようとは考えないと推測される。さらに，都市部の収益路線においても，一部を除いて大規模な新規参入は発生せず[(6)]，内部補助の原資がある程度確保できたことも挙げられるが，これらに加えて，内部補助継続の事業経営上の積極的意義として，下記の要因が指摘できよう。

乗合バス事業者の多くは，地域に根差した長い歴史のある「地元の老舗企業」であり，地域におけるブランドイメージと多大な社会的信頼性を有している[(7)]。

さて，多くの乗合バス事業者は，不動産や流通など多角化を進めており，グループ全体でみれば，バス事業以外のセグメントの方が収益の主体となっているケースがほとんどである。例えば，表２に三重交通グループのセグメント別営業収益を示すが，乗合バス事業の営業収益はグループ全体の１割程度に過ぎない。

三重交通㈱は，1931 年創設の伊勢電鉄自動車を前身とし，一時は鉄道事業も運営していた三重県下の主要運輸事業者である[6)]。地元では「三交」の略称で親しまれ，三交不動産，三交インなど，グループ企業の多くが社名に「三交」を冠している。これは「三交」ブランドが，三重県下にあっては多大の信頼性を得ており，不動産や流通等における同業他社に対して競争優位を有しているからである。言い換えれば，乗合バス事業の収益性が低くとも，グループ中枢に伝統的な乗合バス事業を置くことで，グループ企業全体の競争力，収益性を強化していると言える。

表２　三重交通グループのセグメント別営業収益（2019 年３月期[注]）

セグメント	営業収益（百万円）	構成比（%）
運輸	26,181	24.6
うち乗合バス	11,602	10.9
不動産	35,769	33.7
流通	37,134	35.0
レジャー・サービス	12,921	12.2
調整額	▲5,760	▲5.4
計	106,245	100.0

注：新型コロナウイルス感染症による影響を受けない 2018 年度の数値を示す。
出典：参考文献[5)] に基づき筆者ら作成。

このとき，乗合バス事業で多くの不採算路線を廃止し，少数の収益路線のみに特化すれば，乗合バス事業の収益性は改善されるが，地域の公共交通の多くが消滅することから，大きな社会的批判を招くであろう。これにより長期にわたり醸成されてきたグループ全体のブランドイメージ，信頼性が損なわれ，多角化部門における競争優位が低下しよう。この結果，乗合バス事業の収益性改善を上回るグループ全体の損失が危惧される。

以上のようなグループ全体の長期的戦略から，乗合バスの不採算路線を廃止せず，そのために，内部補助を継続してきたと考えられる。

3.　内部補助の見直し

3.1　内部補助の限界

規制緩和以降，バス事業者は，制度的には内部補助を継続する義務がなく，収益路線だけを

運行することも可能であったにもかかわらず，グループ全体のブランド力・競争力維持の観点から，内部補助により，地方部の不採算路線を維持し，結果として地域の公共交通が守られてきた。

しかし，次第に都市部の収益路線でも黒字幅が減少し，とくに新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための移動自粛が求められてからは，前述のとおり，乗合バス事業の収支状況は大幅に悪化した。この結果，多くのバス事業者において，乗合バス事業全体として赤字に転落した。

乗合バス事業は，収益性は低くとも，セグメント単体で収支均衡を維持していれば，前述の理由から，内部補助を廃し不採算路線を廃止することは，グループ全体にとってはかえってマイナスとなる。

しかしながら，セグメント単体で不採算となれば，これを維持することは難しい。すなわち，不採算路線を内部補助によって維持することによりグループ全体が受けるメリットは引き続き期待できるものの，それ以上に乗合バス事業の損失拡大によるデメリットが大きくなっているのが直近の状況と言えよう。例えば，表3に三重交通グループの運輸セグメント利益の推移を示すが，近年は次第に減少してきたものの，2019年度までは10億円以上の利益を計上していた。しかしながら，通年にわたり新型コロナウイルス感染症の影響を受けた2020年度は，初めて損失に転落した。

表3　三重交通グループ運輸セグメントの売上高・セグメント利益の推移

年度	売上高	セグメント利益
2011	25,160,644	363,959
2012	25,602,691	903,501
2013	26,425,144	1,054,098
2014	26,102,782	1,227,664
2015	26,817,744	2,469,046
2016	26,345,083	1,957,757
2017	26,604,186	1,827,916
2018	26,180,715	1,419,653
2019	25,935,848	1,156,653
2020	18,634,964	▲1,189,622

出典：参考文献[7]に基づき筆者ら作成。

3.2　バス事業者や行政の動向

以上のとおり，現在，内部補助の継続は限界にあると言える。このため，内部補助に頼らない生活交通維持の施策を求めるバス事業者や行政の動きがみられる。

3.2.1　国土交通省中国運輸局

新型コロナウイルス感染症の経緯と対応に関わる資料において「経営危機に立たされている公共交通事業者」と題して，高速バス，貸切バス等の収益により不採算路線を維持している事業者も多く，地域住民の生活を支える公共交通サービスの維持が危ぶまれる状況であると明記している[8]。

3.2.2　日本バス協会

2020年度の事業計画において，乗合バスの路線維持に関わる課題として「黒字路線の内部補助により赤字路線が維持されている状況のなかで，路線網の維持に配慮した法制度や運用の見直しも必要となっている」ことを挙げ，本件について適切な結論，そして着実な実施を目指すこととしている[9]。

3.2.3　高知県バス協会

高速バス及び貸切バスの利益で路線バスの赤字を補填しているため，新型コロナウイルス移動自粛の影響が続けば，生活交通である赤字路線を継続することが出来ないとし，高知県知事宛の要望書を提出し，損失補填等を求めている[10]。

3.2.4　土木計画学研究委員会

同委員会が主催した「COVID-19に関する土木計画学研究発表セミナー」において，神田等［2020］が「COVID19感染拡大と政府による自粛要請が公共交通に与える影響」と題して発表した資料では，都市間交通が大打撃を受け，内部補助の仕組みが崩壊し，値上げ，不採算路線の撤退，営業所閉鎖，減便等に強い懸念を示している[11]。

3.2.5　鳥取市

新型コロナウイルスによる需要減少に伴い，高速バスや貸切バス等の収益により路線バス事業を継続することが困難な状況に陥ったため，2020年度1月臨時補正予算に「路線バス運行継続緊急支援事業費」として市内を運行する日ノ丸自動車㈱及び日本交通㈱に対する支援として計109,000千円の予算を計上している[12]。

以上のとおり，従来のような内部補助による不採算路線維持は，現在では理論的に不適切で，かつ現実に困難となっている。このため，地域の公共交通維持のためには，内部補助に代わる他の手段が必要である。

4. 内部補助に代わる生活交通維持施策

4.1　外部補助（公的補助）の課題

前述のとおり，本来，地方部の不採算路線の維持が社会的な要請であれば，その費用は社会全体で，言い換えれば外部補助（公的補助）によって負担されるべきである。実際，国及び地方自治体による不採算路線に対する補助が実施されているが，この実施には年単位の時間を要し，また，インセンティブスキームの観点より，欠損額が全額自動的に補填されるわけではない。

赤字路線に対する公的補助を行う場合，バス事業者が地方公共団体へ申し出ることで協議が開始される[8]。この協議には概ね1年以上を要する。

さらに，当該赤字路線に対する補助の実施及び補助額は，国や地方公共団体により決定される。例えば，大分交通㈱の幹線路線である国大線（国東市～杵築市～日出町～別府市～大分市）についてみると，本路線は国の地域間幹線系統確保維持費国庫補助の対象で，国と県の補助を受けている（表4）。しかし，国と県の補助を合わせても経常損失の半額以下で，市町村の補助はない[9]。このため，損失の残額は他路線・他事業からの内部補助で維持している状況である[10]。

また，宮崎県の路線バスを運行する宮崎交通㈱の場合も，地域間幹線系統確保維持費国庫補助の対象路線は，同補助だけでは損失を補填できず，毎年2億円程度の欠損が発生している[11]。

結局，2002年の規制緩和により赤字路線に対する補助制度が整備されたものの，実際にバス事業者が補助を受けるためには，地方公共団体との長期にわたる交渉が必要で，しかも欠損額の一部しか補助されていない。

したがって，路線の維持が社会的要請である

表4　2018年度の国大線の補助実績

輸送実績

輸送人員	239,606人／年
運行回数	平日10・休日9往復
経常収入	66,814千円
経常費用	159,437千円
経常損益	▲92,623千円

補助額

国の補助	19,445千円	（21%）
県の補助	24,862千円	（27%）
市町村の補助	0千円	（0%）
補助計	44,307千円	（48%）
経常損益＋補助計	▲48,316千円	（52%）

出典：大分交通㈱

ならば，欠損額が一定の基準のもとで直ちに満額補助されるような制度とすることが求められる。

4.2　事業者の経営努力の限界

公的補助を受給する場合，当然のことながら，バス事業者の経営努力が求められる。しかしながら，多くのバス事業者ではこれは限界に達している。

新型コロナウイルスの影響がない2018年度の収支状況においても，全国の乗合バス事業者の内7割以上が赤字経営を余儀なくされており[12]，経営状況は極めて深刻である。乗合バス事業の総費用に占める項目毎の割合をみると，1位が人件費で5割程度を占め，次いで2位の燃料油脂費と続く[13]。燃料油脂費や車両の減価償却費等はバス事業者がコントロールできない費目であり，また，製造業のように，大量生産や新技術導入による大幅なコストダウンは不可能である。このため，コスト削減の手段は人件費の圧縮が中心とならざるを得ない。

以上のような状況から，バス事業者は経営改善を目的として人件費をはじめとした経費削減を繰り返してきた結果，現在では，所得や待遇が低下し慢性的な運転士不足に陥り，これにより致し方なく路線を減便する事業者も生じている[14]。

表5に示すとおり，民営バス事業の従業者1人あたりの年間所得は2000年から15年間で122万円も減少し，同期間における全産業（男子）では13万円しか減少していないことから，他産業との所得格差が拡大している。なお，月間労働時間についてもバス運転士は長く203時間，全産業平均は173時間であり，労働時間が長いにも関わらず，所得も低くなっているのが実情である[13]。

このため，現状以上の人件費削減は人材確保の観点から不可能と言えよう。

表5　民営バス事業の従業者1人あたり年間所得の状況

	民営バス事業者	全産業（男子）
2000年	577万円　（100%）	561万円　（100%）
2015年	455万円　（79%）	548万円　（98%）
増減	▲122万円　（▲21pt）	▲13万円　（▲2pt）

出典：参考文献[14] p. 34より筆者ら作成。

5.　今後の望ましい生活交通路線の維持方法について

わが国の総人口が減少するなかで，地方部における生活交通路線の輸送人員は今後とも減少が見込まれる。このとき，既存の乗合バスを維持することは前提ではなく，地域の状況に応じて，乗合タクシーやさらには交通空白地有償運送への代替も検討すべきであろう。しかし，一定の輸送量がある場合，バスの方が効率的で，乗合バスが今後とも必要とされるケースも想定される。このような乗合バスについては，従来のバス事業者の内部補助ではなく，外部補助（公的補助）により維持することが望ましい。さらに，現在のように，外部補助の実施に際して長期の交渉を必要とするのではなく，制度的・自動的に補助が拠出されるシステムとすべきであろう。

その際，バス事業者の経営効率改善の誘因を担保するために，単純に費用と収益の差額を補填するのではなく，英国のバス事業にみられるような競争メカニズムを組み込むことが求められる。

わが国に先立ち，1986年に乗合バスの規制緩和が実施された英国では，不採算サービスについては，地方政府が路線や時刻表，運賃などの運行条件を定め，入札によって運行事業者が決定されている[15]。入札は1路線だけでなく複数の路線をまとめて実施する場合もあり，費用ベース方式と補助ベース方式がある。費用ベー

ス方式は，運行費用についての入札が行われる。この場合，地方政府が旅客からの運賃を収受し，バス事業者へは落札した運行費用額（適正利潤を含む）が地方政府から支払われる。したがって，収入の見積もりに関わるリスクは地方政府が負うことになる。一方，補助ベース方式では，補助額について入札が行われる。この場合，バス事業者が旅客から運賃を収受し，落札した補助額を地方政府から収受することで，運行費用と運賃収入の差額を補填する。したがって，収入の見積もりに関わるリスクはバス事業者が負うことになる。

わが国におけるバス事業の規制緩和政策の目的は市場競争の促進などであったが，英国における規制緩和政策は，市場競争促進と並んで，生活交通の必要性並びにサービス水準を行政が判断している点，補助額にバス事業者の適正利潤を含んでいる点，そしてバス事業者による内部補助を前提としていない点が参考になろう。

ここで，内部補助を排して全面的に外部補助に代替する場合，当然公的支出の増加が見込まれる。この財源については，例えば，通信事業におけるユニバーサルサービス制度の考え方が参考になろう[15]。すなわち，バス利用者ではなく，全国または地域の自家用乗用車を含むすべての交通利用者に広く薄く負担を求めることが望ましい。ただし，地域の乗合バスに対する代替交通機関は自家用乗用車が中心となることから，新たな制度の創設ではなく，自動車関連諸税の一部を生活交通維持の財源とすることが現実的と考えられる。

新型コロナウイルス感染症の拡大により，今後10年程度で生じると想定されていた輸送人員の減少とそれに伴う生活交通路線の存続困難が，急激に現実のものとなった。このため，内部補助に代わる外部補助の仕組みの構築が喫緊の課題と言えよう。

謝辞

本稿作成にあたり，多くの方より有益かつ建設的な助言や資料を頂いた。以下に記し深く感謝の意を表す次第である。大分交通株式会社常務取締役安部喜代治氏，桜花学園大学名誉教授森田優己氏，桃山学院大学経営学部教授福田晴仁氏，西日本鉄道株式会社自動車事業本部営業企画部長宮﨑泰氏，宮崎交通株式会社執行役員バス事業戦略統括部長尾上勝政氏。（50順に掲載）

追記

本稿における考察は，稿者ら（山本，蛯谷）の個人的な見解であり，稿者（蛯谷）の所属組織を代表するものではない。

注

(1) バス事業者における内部補助は，①一般乗合バスの黒字路線から赤字路線への内部補助，②高速バスや貸切バスから一般乗合バスへの内部補助，③不動産や流通などバス事業者の他部門から一般乗合バスへの内部補助，に分けられる。ここで，参入規制の根拠に関わるのは①のため，本稿では，一般乗合バスの黒字路線から赤字路線への内部補助を中心に議論する。

(2) 事業者が赤字路線の補填を行う以上の超過利潤（独占利潤）を取得しないように，参入規制に伴って，価格規制も行われる。

(3) 交通部門では，航空，トラック運送，鉄道等に続いてバス及びタクシー事業の規制緩和が実施された。

(4) 1998年から2002年までの5年間で1年平均22,884km，2003年から2006年の4年間で1年平均20,346kmの休廃止[16]。

(5) 実際，2021年10月9日に西日本鉄道㈱自動車事業本部営業企画部長宮﨑氏及び2021年10月12日に大分交通㈱常務取締役安部喜代治氏へヒアリングを実施したところ，同様の見解であった。

(6) 収益路線について新規参入がみられなかった理由として，現実に停留所の設置が困難といった理由が挙げられる[17]。

(7) 伝統的な乗合バス事業者の多くは，規制下で地域

独占を形成し，モータリゼーションの進展以前は鉄道事業を運営することも多く，地域の代表的な公共交通機関であった。本稿で取り上げた三重交通，大分交通，宮崎交通は。いずれも100年前後の歴史を有し，かつては鉄道事業を運営しており，各県における典型的な「地元の老舗」バス事業者と言える。

⑻　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2020年改正）では，路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で，地方公共団体が，関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し，公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設することなどが明記されている。これは，生活交通を担う路線バスが廃止される場合，現行法（6ヶ月前までの事前届出）では，期間が短く，サービスの維持について，十分な検討や調整が出来ないために改正されたものである。

⑼　国の地域間幹線系統確保維持費国庫補助は，平均乗車密度が5人を下回った場合，補助率が下がる「密度カット」があり，国大線もこの要件に該当しており，国庫補助が減額されている。

⑽　本路線は幹線系統で，フィーダー系統（支線）が接続しており，本路線を廃止した場合，関連する支線の利便性が低下し，さらに支線も国庫補助の要件に合致しなくなることから，廃止になる可能性が高い。このため，社会的影響が大きく，現時点では事業者は運行を継続している。

⑾　宮崎交通㈱へのヒアリング（2021年8月19日実施）による。宮崎交通では，以前より実情を県や関係市町村などを構成員とする県バス対策協議会において数値を含めて示してきたが状況が変わらなかったことから，2021年2月，損失について，その全額補填を県及び市町村に申し入れた。なお，新型コロナウイルスにより大幅な赤字が予想される期間の一時的な対応ではなく，収束後においても持続的な補填を依頼したとのことである。この結果，宮崎県は支援事業として2021年度一般会計補正予算案に1億6千万円を計上している（2021年6月5日付，宮崎日日新聞による）。

⑿　新型コロナウイルスの影響がない2018年度の収支状況をみると，黒字69社，赤字171社となっている[18]。

⒀　2018年度実績では1位が56.8％の人件費，2位が8.6％燃料油脂費である[19]。

⒁　例えば，西日本鉄道グループが100人以上の乗務員が不足していることを理由として，2020年3月に減便を実施している[20]。

⒂　寺田他［2013］では，ユニバーサルサービス制度による不採算路線に対する補助は一般財源による公共補助に比べて資源配分上のロスが大きいとしたうえで，「利用や運行が集中する部門への少額の課金を行うことによる」ユニバーサルサービス基金の可能性を示唆している[21]。

参考文献

1）国土交通省ウェブページ，“新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（2021年1月31日及び2021年4月30日時点まとめ）”. https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html#eikyo，2021/9/22.

2）山本雄吾［2004］，「過疎地域の交通問題―地方乗合バス事業の現状と維持施策の検討―」，『共同調査研究 大分県産業社会の変容と今後の課題』，pp. 20–44.

3）鶴指眞志・松澤俊雄［2005］，「バス事業における公的役割に関する一考察」，『経済学雑誌』第114巻第3号，p. 235.

4）新納克広［2011］，「バス事業規制緩和以降における参入と競争の展開と競争政策上の課題」，『運輸と経済』，第71巻第7号，pp. 26–34.

5）三重交通ホールディングス㈱ウェブページ，“2019年3月期決算短信［日本基準］（連結）”. https://ssl4.eir-parts.net/doc/3232/tdnet/1964466/00.pdf，2021/07/24.

6）三重交通㈱ウェブページ，“会社沿革”. https://www.sanco.co.jp/company/company10/company05.php，2021/07/24.

7）三重交通ホールディングス㈱ウェブページ，“（各年度版）決算短信［日本基準］（連結）”. https://holdings.sanco.co.jp/ir/library/tanshin/，2021/09/15.

8）国土交通省中国運輸局ウェブページ，“経営危機に立たされている公共交通事業者”. https://wwwtb.mlit.go.jp/chugoku/content/000165433.pdf，2021/6/23.

9）日本バス協会ウェブページ，“2021年度事業計画”.

http://www.bus.or.jp/about/keikaku02.pdf, 2021/6/23.

10）高知県バス協会ウェブページ，“新型コロナウイルスの影響によるバス事業への支援要望について（2020 年 4 月 6 日付）”. http://shikoku-bus.jp/publics/index/66/, 2021/7/4.

11）土木計画学研究委員会ウェブページ，神田佑亮，太田恒平，牧村和彦，藤井聡，鈴木春菜，藤原章正［2020］，“COVID19 感染拡大と政府による自粛要請が公共交通に与える影響”，COVID-19 に関する土木計画学研究発表セミナー. https://jsce-ip.org/wp-content/uploads/2020/08/11_kanda.pdf, 2021/6/23.

12）鳥取市ウェブページ，“2021 年度新型コロナウイルス感染症対策関連予算”. https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1612491061995/simple/R0201tottorishi.pdf, 2021/6/22. https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1612491061995/simple/20210210besshi01.pdf, 2021/6/22.

13）国土交通省ウェブページ，“2020 年版交通政策白書”，p. 68. https://www.mlit.go.jp/common/001360949.pdf, 2021/7/2.

14）国土交通省ウェブページ，“2017 年版交通政策白書”. https://www.mlit.go.jp/common/001187028.pdf, 2021/10/19.

15）山本雄吾，森田優己，蛯谷憲治［2012］，「バス事業規制区分のあり方～英国の規制区分を踏まえて～」，『運輸政策研究』，第 15 巻第 2 号，pp. 32-41.

16）青木真美［2019］，「地域公共交通をめぐる法制度の現状と課題」，『同志社商学』，pp. 441-449.

17）山本雄吾，森田優己，蛯谷憲治［2014］，「バス市場競争とバスターミナル・停留所―英国の状況から―」，『運輸政策研究』，第 17 巻第 2 号，pp. 13-19.

18）国土交通省ウェブページ，“2018 年度の一般乗合バス事業（保有車両 30 両以上）の収支状況について”. https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001318933.pdf, 2021/6/24.

19）日本バス協会ウェブページ，“2019 年度版日本のバス事業”，p. 16. http://www.bus.or.jp/about/pdf/2019_busjigyo.pdf, 2021/7/4.

20）西日本鉄道㈱ウェブページ，“乗務員不足に伴うバスの減便について（2020 年 2 月 26 日発表）”. http://www.nishitetsu.co.jp/release/2019/19_157.pdf, 2021/6/22.

21）寺田一薫・中村彰宏［2013］，『通信と交通のユニバーサルサービス』，勁草書房.