

# コミュニティバス運行の現状と課題 —東京都杉並区および西東京市の事例を中心に—

岡島 建<sup>1)</sup>・大矢 康一<sup>2)</sup>

1) 地理・環境専攻教授 2) 本学地理学専攻 2007年3月卒業

## I はじめに

日本におけるバス交通は、モータリゼーションや過疎化の影響で、1970年前後をピークに輸送人員が減少している。しかし、高齢化社会が進行すれば高齢者のための公共交通確保が重要な課題となり、鉄道など他の公共交通機関に比べ初期投資や輸送経費が安価であるバス交通が果す役割も大きくなる。一方、法的規制緩和によるバス交通の変化もみられる。2002年2月1日に施行された改正道路輸送法は、旧来の乗合バスにおいて免許制から認可制に移行したことによって参入や退出（路線の休廃止）などの規制を緩和し、競争原理の導入によるサービス向上や業界の活性化を促した。たとえば都市間高速バスや空港連絡バスなど高収益路線への貸し切りバス事業者やタクシー事業者などの新規参入が見られる。また都市部では交通空白域をカバーするために、自治体がバス事業者に委託して小型バスを多く運行するようになった。一方で、バス事業者の多くは赤字の状態にあり、不採算路線の廃止や統合を進めている。特に過疎地域では、自家用車の普及や過疎化の影響により不採算の路線が非常に多くなったため、規制緩和は大規模な路線の休廃止を促す結果となった。

そこでバス交通は、新たに様々な試みを行い、生き残りへの活路を探っている現状にある。その試みの一つとして、近年全国の自治体においてコミュニティバスと呼ばれる小型バスの運行が目立ってきている。日本で最初に運行されたコミュニティバスは定かではないが、1980年に運行が開始さ

れた東京都武蔵村山市の「市内循環バス」や1986年運行開始の東京都日野市の「ミニバス」がコミュニティバスの始まりだと言われている（鈴木2001）。特にコミュニティバスの代表とされるのは、1995年に運行開始した東京都武蔵野市の「ムーバス」である。運行開始前の綿密な調査や運行開始後のPR活動とフォローアップ調査などにより、順調に利用者を増やして黒字経営となり、市民の新たな公共交通手段として大きな成功を収めている。ムーバスの成功は、他の自治体にも大きな影響をもたらし、全国的にコミュニティバスの運行は増加している。しかし、コミュニティバスの運行が他の自治体で必ずしも成功しているわけではなく、採算面や住民のニーズに合わないなどといった課題を抱えているケースも多く、中にはコミュニティバスの廃止に至った事例も見られる。

次に従来のバス交通に関する研究について、まず地理学的研究の成果をまとめた上で、隣接分野も含めた近年の研究動向を概観する。地理学における1990年頃までのバス研究の動向をまとめた魯（1998）によれば、それらは近接性の測定により地域におけるバス交通を把握したものと路線バスの衰退による地域の変容を論じたものに分けられるという。この研究傾向はその後も変わらず、前者には郡山市の公共交通による近接空間を明らかにした橋本・濱里（1995）、韓国の市街バス交通を扱った小野（1997）、長野市の交通ネットワークの変化とその要因を分析した百瀬（2005）などがあり、後者には高知県のバス交通の実態把握をした武市（1995,1997）、長野県の過疎地域にお

けるバス制度を対象とした濱里（1995）、群馬県の山間地域でバス廃止後の代替輸送についての検討や他の交通機関をも含めた地域交通の変遷を明らかにした中牧（1997,2002）、地方都市としての松江のバス交通の役割を人口などの地域条件から説明した楨（2000）などがあり、全体的に後者の研究が増えているが、過疎地域や地方都市という公共交通の衰退が顕著な地域の事例研究が多く、バス交通の一般的動向を反映している。特に注目すべき研究としては、大都市圏外縁地域においてバス路線網の変遷過程を明らかにした魯（2000）で、変遷の要因を地域条件に関する多数の指標により定量的に把握した。また土屋（2003）は対象地域を千葉県全域として都市から農山村までのバス交通の地域差を明らかにした。さらに大都市部において路線網の変遷のモデル化を試みた公塚（2007）もある。近年ではバス交通の役割も多様化していることが研究動向上も把握できる。長距離バスの発達に関する韓（1995）、大都市の公共交通体系を地下鉄延伸に伴うバス路線再編成から見た今井（2005）、空港アクセス交通としての羽田空港直行バスを規制緩和の観点で取り上げた安達（2005）や同じく規制緩和の観点から廃止代替バスやコミュニティバスを対象とした井上（2005）などである。

さて、既に述べたように、また地理学的研究の動向でも分かるように近年のバス交通を考える上で、きわめて重要な論点は法的規制緩和の問題であり、近年のバス研究の大部分はこれに関するものである。雑誌『運輸と経済』は2005年の65巻4号で特集「規制緩和とバス市場」を組んだほか、継続的に関係する論文の掲載を行っている。まず竹内（2001）は規制緩和の動きの中で自治体による公共交通の維持について、コミュニティバスを含めた総合的な政策の実現を主張した。高寄（2002）は規制緩和による民営バス事業の経営と財政支援について検討した。鈴木（2002）は、規制緩和直後における日本のバス業界における撤退

と参入の動きと可能性を示唆している。寺田（2005）は規制緩和スケジュールの問題点を示したうえで、乗合バス事業への新規参入は分社化が多くて活発ではないことを指摘している。高橋（2005）は規制緩和に対する自治体・住民・バス事業者の対応を検討したうえで、それらのパートナーシップの可能性を論じた。また、バス事業者サイドの規制緩和に対する取り組みや今後の方向性について小野（2003）が報告している。これらの規制緩和自体に焦点を当てた研究に対して、規制緩和による地域のバス交通の動向を検討した研究もさかんになってきた。高塚ほか（2005）は高松市におけるコミュニティバスの導入とパーク・アンド・ライド政策が自家用車からの転換をどの程度もたらしたかについて明らかにした。また、地方都市のバス交通活性化の研究事例として今井ほか（2006）が松山市において公共交通ネットワークの維持、活性化策としてのフィーダーバスの役割を検討した。さらに、井上（2006）は京都市を事例に新規参入事業者の動向とその影響を明らかにした。規制緩和によって公営バスの民間譲渡を行った岐阜市を事例にした佐藤（2007）は、それによる公共交通網の変化を実証的に分析した。規制緩和を通じて発展したとみられるコミュニティバスに関しては、既に挙げた研究の中でも取り上げられているが、「ムーバス」の導入経緯や利用実態を紹介した水野（1997）や地域環境からコミュニティバスの分類を試みた秋山・吉富（1997）、千葉県の事業者を対象に実施した動向調査に基づいてコミュニティバスの現状を整理した榛澤（2002）がある。さらに井上（2005）は、関西地方で運行されている自治体が供給するバス交通サービスをコミュニティ型と廃止代替バス型に分類し、自治体間のサービスの供給量や質の差異を明らかにした。

このようにバス交通の研究は近年活発になっているが、過疎地域や地方都市の研究が多く、大都市の実態研究は少ない。また規制緩和によって拡

大しているコミュニティバスであるが、日本のコミュニティバス一般に関する報告や提言が多く、大都市のコミュニティバスの実態把握は緒についたところである。そこで、本研究の目的は、大都市のコミュニティバス運行の現状を、コミュニティバスの運行までの経緯、運行目的、バス経営の現状、利用者の意見などの点で明らかにすることとし、できるだけ多くの地域の事例を把握することにしたい。研究における調査の主な方法は、各自治体のホームページ、行政資料とききとり、および利用者アンケートによる。

まず、コミュニティバスの定義を行う。「ムーブス」＝コミュニティバスというイメージがあるが、各自治体によって運行目的、運行方式、運行形態などが異なり、従来の研究においても明確な定義のない場合が少なくない。そこで、コミュニティバスの定義について6つの要件を挙げた鈴木(2001)を参考に、運輸経済研究センター(1997)の定義を加えて、次の5つの要件を備えたものを本研究の対象とする。①市区町村が計画し、運行主体となるか運行支援を行う。②需要規模は小さく、既存の交通機関の空白地域をカバーする。③地域住民の生活に根ざした移動ニーズに対応するとともに、沿線住民を主体に不特定多数の利用を前提とした乗合バスである。④ごくローカルな地域性を反映した運行形態やシステムをとる。このため必ずしも既存の路線バスの考え方にはよらない新たなバスシステムである。⑤採算性は必要だが、第一義ではなく、何らかの財政支援または補助を背景とした社会的サービスと位置付ける。

また、次の3つの種類のバスは上記の要件を満たさないため、本稿では対象としない。特に(1)と(2)は従来コミュニティバスの範疇に入れる場合が少なくないが、上記の特に②③④のいずれかの要件を満たさないため、本稿では対象としない。(1) 高齢者や障害者の交通手段確保などの福祉目的に運行されているバス、(2) 路線バスの廃止に伴い自治体主導で運行されている廃止代替目

的のバス、(3) 従来から運行されている市営、町営、村営のバス。

## II 関東地方でのコミュニティバスの展開と研究対象地域の選定

まず関東地方の各自治体におけるコミュニティバスの運行状況を把握するため、各自治体のホームページおよび鈴木(2001)によってコミュニティバス運行の有無と、運賃・運行系統数・本数・形態を調査した。その結果が、図1および表1である。関東地方のコミュニティバスの運行は、339自治体中157自治体で実施されている(2006年11月現在)。東京都、埼玉県、千葉県では半数以上の自治体でコミュニティバスが運行されており、運行に関して積極的な地域であるといえる。東京都では23区以外の都下での運行が目立ち、運行本数と系統数も他の地域と比べて多い。特に、JR中央線沿線では、全ての自治体がコミュニティバスを運行している。神奈川県では横浜市と県央部の自治体で多く運行されている。埼玉県と千葉県では人口の多い都市部の自治体での運行が多いほかに、都市部から離れた農山村地域の自治体で

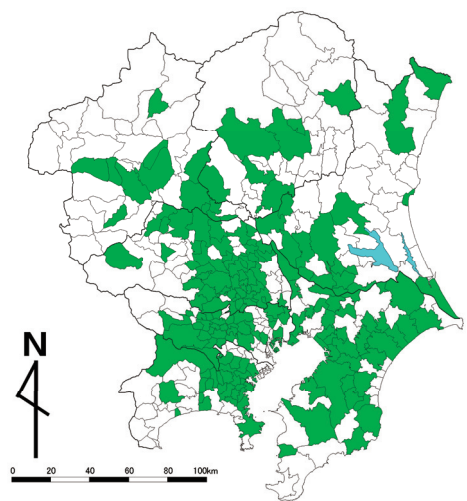


図1 関東地方のコミュニティバス運行自治体の分布  
資料：各自治体ホームページより筆者作成

表1 関東地方におけるコミュニティバス運行自治体一覧

県名	番号	自治体名	バス名	運賃	系統数	本数	運行形式	運行会社	
東京23区	1	港区	ちいばす	100円	2	88	循環	フジエクスプレス	
	2	台東区	めぐりん	100円	3	149	循環	日立自動車交通	
	3	江東区	しおかぜ	100円	1	10	循環	東京都交通局	
	4	世田谷区	祖師谷・成城地域循環	200円	1	32	循環	小田急バス	
	5	渋谷区	ハチ公バス	100円	2	72	循環	京王バス、東急バス	
	6	中野区	なかのん	210円	1	54	往復	関東バス	
	7	杉並区	すぎ丸	100円	2	152	往復	京王バス	
	8	荒川区	さくら	150円	1	58	循環	京成バス	
	9	練馬区	練馬区福祉コミュニティバス	200円	2	15	往復	東京福祉バス	
	10	足立区	はるかぜ	200円	9	722	往復、循環	東武バス、国際興業バス、新日本観光自動車、日立自動車交通	
	11	葛飾区	レインボーかつしか	200円	1	99	往復	日立自動車交通	
東京都町村	12	八王子市	はちバス	100円	2	20	往復	西東京バス	
	13	立川市	くるりんバス	100円	3	49	往復、両回り循環	立川バス	
	14	武蔵野市	ムーバス	100円	5	309	循環、往復	関東バス、小田急バス	
	15	三鷹市	みたかシティバス	200円	5	178	往復、循環	小田急バス	
	16	府中市	ちゅうバス	100円	4	117	往復、循環	京王バス	
	17	昭島市	Aバス	100円	3	30	循環	立川バス	
	18	調布市	Mニバス	200円	2	86	往復、循環	京王バス、小田急バス	
	19	町田市	まっちこ	100円～300円	2	18	往復、循環	神奈川中央交通	
	20	町田市	玉川学園コミュニティバス	170円	1	37	循環	小田急バス	
	21	小金井市	CoCoバス	100円	4	115	循環	京王バス	
	22	小平市	にじバス	100円	1	39	循環	西武バス	
	23	日野市	Mニバス	100円～230円	7	191	往復、循環	京王バス	
	24	東村山市	グリーンバス	100円	1	77	往復	西武バス	
	25	国分寺市	ぶんバス	100円	2	61	循環	京王バス	
	26	国立市	くにっこ	170円	2	56	往復、循環	立川バス	
	27	東大和市	ちよこバス	100円	2	32	両回り循環	西武バス	
	28	武蔵村山市	MMシャトル	170円～280円	3	137	往復	立川バス	
	29	多摩市	多摩市ミニバス	170円～450円	3	60	往復、両回り循環	京王バス	
	30	稲城市	iバス	200円	2	32	往復、両回り循環	小田急バス	
	31	羽村市	はむらん	100円	3	28	循環	多摩バス	
	32	あきる野市	るのバス	100円	2	11	往復、循環	西東京バス	
	33	西東京市	はなバス	100円	5	247	往復、循環	西武バス、関東バス	
神奈川県	34	横浜市	みなとみらい1.0.0円バス ハマちゃんバス	100円 210円	2 1	16	往復 循環	横浜市営バス 横浜市営バス	
	35	横須賀市	横須賀市コミュニティバス	170円	1	18	循環	京浜急行バス	
	36	大和市	のあっと	100円	3	24	往復、両回り循環	神奈川中央交通	
	37	海老名市	海老名市コミュニティバス	150円	1	10	往復	相鉄バス	
	38	座間市	座間市コミュニティバス	100円	2	16	往復	神奈川中央交通	
	39	鎌倉市	かわせみ	150円	1	24	往復	相鉄バス	
	40	茅ヶ崎市	えはし号	100円～200円	2	42	往復、循環	神奈川中央交通	
	41	秦野市	フレンド号	無料	2	8	往復	神奈川中央交通	
	42	相模原市	相模原市コミュニティバス	170円～250円	1	22	往復	神奈川中央交通	
	43	寒川町	寒川町コミュニティバス	100円	3	41	循環	神奈川中央交通	
	44	二宮町	コミュニティ（福祉）バス	100円	1	6	両回り循環	神奈川中央交通	
	千葉県	45	千葉市	さらしなバス おまごバス 花まる号 いそまる君	200円 200円 160円～330円 1	2 2 1 1	21 15 8 21	循環 往復 往復、循環 循環	京成バス 平和交通 京成バス 千葉海浜交通
		46	市川市	市川市コミュニティバス	100円、150円	2	58	往復、循環	京成バス、京成トランジットバス
47		野田市	まめバス	100円	4	61	往復、循環	朝日自動車、茨城急行	
48		茂原市	茂原市民バス	200円	4	28	往復、循環	小湊バス	
49		東金市	市内循環バス	200円	1	5	循環	九十九鉄道	
50		旭市	旭市コミュニティバス	100円	4	39	往復、循環	千葉交通	
51		勝浦市	ふれあい号	200円	4	26	往復	小湊バス	
52		市原市	あおばす	100円～210円	1	42	往復	小湊バス	
53		流山市	ぐりんバス	150円	3	67	往復、循環	京成バス、東武バスイースト	
54		八千代市	ぐるっと号	100円	4	24	両回り循環	京成バス、東洋バス	
55		我孫子市	あびバス	100円	3	35	往復、両回り循環	坂東バス	
56		鎌ヶ谷市	ききょう号	100円	4	37	往復、循環	ちばレインボーバス、鎌ヶ谷観光バス、船橋新京成バス	
57		君津市	ブルードリーム号、グリーンドリーム号、アミー号	200円	3	37	往復、循環	日東交通	
58		浦安市	おさんぽバス	100円	1	80	往復	ベイシティバス	
59		四街道市	ヨッピー	100円	1	20	両回り循環	千葉内陸バス	
60		袖ヶ浦市	カウラ号	100円	3	19	両回り循環	千葉交通	
61		八街市	ふれあいバス	200円	5	35	往復、循環	千葉交通バス、ちばフラワーバス	
62		印西市	ふれあいバス	200円	3	15	往復、循環	ちばレインボーバス	
63		白井市	ナッシー号	100円	8	39	循環	ちばレインボーバス、船橋新京成バス	
64		富里市	さとバス	200円	4	20	両回り循環	芝山交通	
65		匝瑺市	市内循環バス	100円	6	30	両回り循環	JRバス関東、千葉交通	
66		香取市		300円	2	10	往復、循環		
67		山武市	山武市巡回バス	100円	4	24	両回り循環	ちばフラワーバス	
68		いすみ市	いすみ市民号	100円	6	48	往復		
69		印旛村	イーバス	300円～600円	3	109	往復、循環	都市交通タクシー、大成交通、ちばグリーンバス	
70		栄町	循環バス	100円	2	15	両回り循環	千葉交通	
71		神崎町	きらきら号	100円	3	9	循環		
72	芝山町	ふれあいバス	200円	1	12	往復	芝山交通		
73	横芝光町	循環よこし号、循環ひかり号	100円	4	16	両回り循環	千葉交通		
74	勝沢町	町民巡回バス	100円	3	24	循環	小湊バス		
75	長柄町	長柄町町民バス	100円	7	7	循環	小湊バス		
76	長南町	長南町巡回バス	100円	4	20	循環	小湊バス		
77	鉾町	町内ぐるっと循環バス	200円～300円	2	10	循環	館山日東バス		

	77	さいたま市西区	西区コミュニティバス	170円～250円	1	24	往復	西武バス
	78	さいたま市見沼区	見沼区コミュニティバス	170円～250円	2	42	往復	国際興業バス
	79	さいたま市桜区	桜区コミュニティバス	170円～250円	1	12	往復	国際興業バス
	80	さいたま市南区	南区コミュニティバス	170円～250円	1	22	往復	国際興業バス
	81	さいたま市北区	北区コミュニティバス	170円～250円	1	22	両回り循環	東武バスウエスト
	82	戸田市	t.o.c.o	100円	3	54	循環	国際興業バス
	83	川越市	市内循環バス「川越シャトル」	170円～360円	23	84	往復、循環	東武バスウエスト、西武バス
	84	八潮市	ていロード	100円～270円	3	24	往復	西武バス
	85	熊谷市	熊谷市ゆうゆうバス	100円	3	42	往復、循環	秩父鉄道観光バス、北斗交通
	86	鳩ヶ谷市	ミニは～と	100円	2	18	循環	国際興業バス
	87	川口市	みんななかまバス	100円	3	46	両回り循環	国際興業バス
	88	朝霞市	市内循環バス『わくわく号』	150円	4	87	往復、循環	東武バスウエスト、西武バス、国際興業バス
	89	行田市	市内循環バス	100円	4	40	両周り循環	
	90	和光市	市内循環バス	100円	2	20	両周り循環	東武バスウエスト
	91	所沢市	ところバス	100円～250円	6	44	往復、循環	西武バス
	92	新座市	新座市シャトルバス	170円～280円	1	29	往復	西武バス
	93	桶川市	べいぼなGO	100円	4	40	循環	
	94	加須市	市内循環バス	無料	4	16	循環	
	95	久喜市	久喜市内循環バス	100円	7	65	往復、循環	協同観光バス
	96	本庄市	旧本庄市内循環バス	無料	4	16	循環	
	97	東松山市	市内循環バス	100円	2	18	循環	川越観光自動車
	98	八潮市	八潮市コミュニティバス	170円～250円	2	37	往復、循環	東武バスセントラル
	99	富士見市	ふれあい号	170円	8	97	往復、循環	東武バスウエスト
	100	狭山市	「市内循環バス・茶の花号」	170円～300円	6	36	往復、循環	西武バス
	101	鴻巣市	フラワー号	100円	1	39	両周り循環	朝日自動車
	102	坂戸市	坂戸市内循環バス	170円～210円	2	32	両周り循環	東武バスウエスト
	103	深谷市	市内循環バス「くるりん」	100円	4	22	両周り循環	武蔵観光
	104	幸手市	市内循環バス	無料	4	16	循環	
	105	上尾市	ぐるっとくん	100円	6	67	循環	川越観光自動車、協同観光バス、丸建自動車
	106	鶴ヶ島市	「ふれあい号」	170円	4	60	循環	東武バスウエスト
	107	日高市	せせらぎ号イースト、せせらぎ号ウエスト	170円～300円	4	12	循環	
	108	蕨市	ぶらっとわらび	100円	3	42	循環	国際興業バス
	109	ふじみ野市	循環バス	150円	4	18	循環	
	110	伊奈町	いなまる	100円	2	10	循環	関東自動車
	111	滑川町	滑川町ふれあいバス		1	4		
	112	吉見町	吉見町巡回バス	100円	6	30	往復、循環	
	113	鳩山町	はとバス	無料	4	26	循環	
	114	美里町	町内循環バス	無料	1	4	循環	武蔵観光
	115	大利根町	童謡のふる里ふれあいバス	100円	2	11	両周り循環	
	116	宮代町	町内循環バス	無料	2	20	両周り循環	
	117	白岡町	町内循環バス	100円	3	16	両周り循環	
	118	鷲宮町	鷲宮町巡回バス	無料	4	12	循環	
	119	杉戸町	巡回バスあいあい号	無料	2	10	両周り循環	
	120	上尾市、桶川市、蓮田市、伊奈町	けんちゃんバス	150円	8	多い	往復、循環	丸建自動車
	121	前橋市	マイバス	100円	2	60	循環	関越交通
	122	高崎市	ぐるりん	200円	7	140	循環	群馬バス、群馬中央バス、上信電鉄、関越交通
	123	桐生市	おりひめバス	100円～200円	8	119	往復、循環	桐生朝日自動車
	124	さいたま市	シティーライナーおおた「おうかがいバス・そよかぜ」	200円	11	86	往復、循環	矢島タクシー
	125	富士見村	るんるんバス		1	10	両周り循環	
	126	榛名町	町内循環バス	200円	2	16	両周り循環	群馬バス
	127	甘楽町	かんらふれあいタクシー	100円～650円	2	24	往復	上信ハイヤー
	128	川場村	川場循環バス		1	12	循環	関越交通
	129	玉村町	玉村町乗り合いタクシーたまりん	100円	7	39	往復、循環	水井運輸
	130	明和町	路線バス	200円	2	28	往復	つゝじ観光バス、館林観光バス
	131	千代田町	町内公共バス	200円	4	53	往復	つゝじ観光バス、館林観光バス、矢島タクシー
	132	大泉町	町内循環バス「さわやか」	200円	2	16	循環	
	133	邑楽町	広域公共バス	200円	1	13	往復	矢島タクシー
	134	土浦市	まちづくり活性化バス キララちゃん	100円	3	40	両周り循環	関東鉄道、土浦地区タクシー協同組合
	135	古河市	ぐるりん号	無料	3	23	往復	
	136	石岡市	石岡市巡回バス	100円	5	52	往復、循環	関鉄グリーンバス
	137	結城市	結城市巡回バス	無料	8	40	往復、循環	
	138	龍ヶ崎市	龍・ゆうバス	100円	4	40	往復、循環	関東鉄道
	139	常陸太田市	市民バス	無料	22	67	往復、循環	
	140	北茨城市	市内巡回バス	100円	7	58	往復、循環	
	141	取手市	取手市コミュニティバス	100円	7	66	往復、循環	関東鉄道、大利根交通自動車
	142	牛久市	かっぱ号	100円	9	68	往復、循環	
	143	つくば市	つくバス	100円～400円	15	262	往復、循環	
	144	守谷市	やまゆり号	100円	4	32	往復、循環	関東鉄道
	145	坂東市	坂東市福祉巡回バス「ひばり」	無料	5	20	循環	
	146	神栖市	市内循環バス	190円～320円	2	24	循環	
	147	常総市	福祉循環バス	無料	9	28	循環	関東鉄道
	148	大洗町	大洗海遊号	100円	1	9	循環	茨城交通
	149	河内町	河内町コミュニティバス	100円	1	6	往復	
	150	利根町	利根町福祉バス	無料	2	8	両周り循環	
	151	宇都宮市	ミニバス		7	134	往復、循環	関東自動車、東野交通
	152	足利市	足利市生活路線バス	200円	4	26	往復、循環	足利中央観光バス、国際十王交通
	153	栃木市	栃木市営生活バス	160円～800円	1	15	往復	関東自動車
	154	鹿沼市	リーバス		14	164	往復、循環	
	155	小山市	地域コミュニティバス	150円	10	88	往復、両周り循環	関東自動車、大山タクシー、友井タクシー
	156	上河内町	ユッピー号	200円	6	57	往復、循環	
	157	那珂川町	コミュニティバス（にこにこバス）		8	23	往復、循環	やしお観光バス

資料：各自治体HP及び鈴木(2001)より筆者作成  
※空欄は資料が得られなかった項目

の運行も目立っている。群馬県、栃木県、茨城県では、県庁所在地や規模の大きな自治体でのコミュニティバスの運行が見られるが、他県と比較すると運行されている自治体数は少なく、規模も小さいところが多い。

運賃は100円の場合が最も多く、無料の例は埼玉県と茨城県に見られる以外は例外的で、100円を超えて200円程度の例も少なくない。系統数は1～3系統のところが多く、川越市の23系統が最多である。しかし、系統数が多くなると1系統当たりの本数は少なくなる傾向がある。運行形式は一般路線バスが往復を基本とし例外的に循環があることを考えると、循環形式の多さが目立ち、片周り循環の多さが特に目立つといえる。

大都市地域のコミュニティバスは、自治体の規模が大きいため運行本数や系統数も多い。特に、足立区・武蔵野市・西東京市では、1日の運行本数が200本を超えており、運行規模の大きなコミュニティバスであるといえる。運賃を100円に設定している自治体が多く、ワンコインでバスに乗れる手軽さと安さをアピールしている。JR山手線内では、地下鉄や路線バスの整備が充実しているため、コミュニティバスを運行している自治体は少ない。

大都市圏外縁地域のコミュニティバスのうち、県庁所在地などの規模の大きな自治体では、都市部から郊外地区を結ぶ形式のものが多く、運行本数は、大都市地域に比べ少ないが、系統数は比較的多くなっている。これは既存の路線バスの系統が少ないため、その分を補う形でコミュニティバスが運行されているためと推測できる。過疎地域などの規模の小さい自治体では、系統数・運行本数とも少ないが、運行距離が長い傾向がある。運賃設定において、距離に応じて変わる形式をとるコミュニティバスも見られ、運行距離の長さによるためと考えられる。

以上より、運行本数と系統数、自治体の規模、運行開始からの実績、他の公共交通機関の状況か

ら研究対象地域を絞り、東京大都市圏の都心に近い住宅地域である東京都杉並区と西東京市を選定した。なお、両地域は「ムーバス」を成功させた武蔵野市に隣接している。

### III 杉並区および西東京市の交通環境とコミュニティバスの概要

#### 1. 対象地域の交通環境

東京都杉並区(図2)は東京23区の西端に位置して武蔵野市に接しており、東京都心のベッドタウンとして比較的早くから住宅地域として発展している。人口は約53万人・面積は34.02km<sup>2</sup>(2006年4月1日現在)である。東京都西東京市(図3)は、2001年に旧田無市と旧保谷市が合併して誕生した自治体で、練馬区の西、武蔵野市の北に隣接し、23区に連続して比較的早くから住宅地となっている。人口は約19万人・面積は15.85km<sup>2</sup>である。地形は、ともに武蔵野台地上に位置し、起伏の差はあまり大きくない。杉並区(図2)は、鉄道が東西方向に4本通り、東京都心へのアクセスは約15～20分と便利である。区

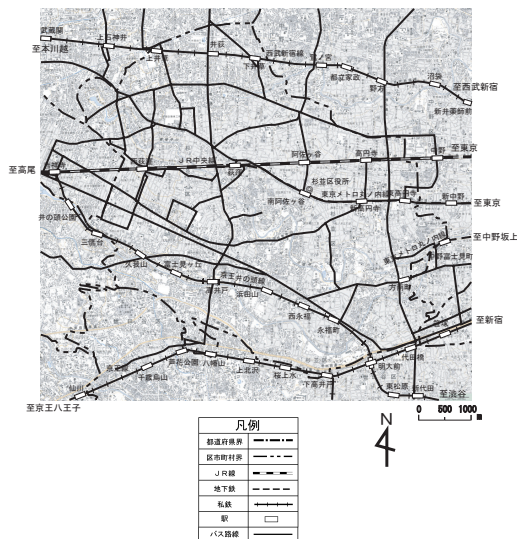
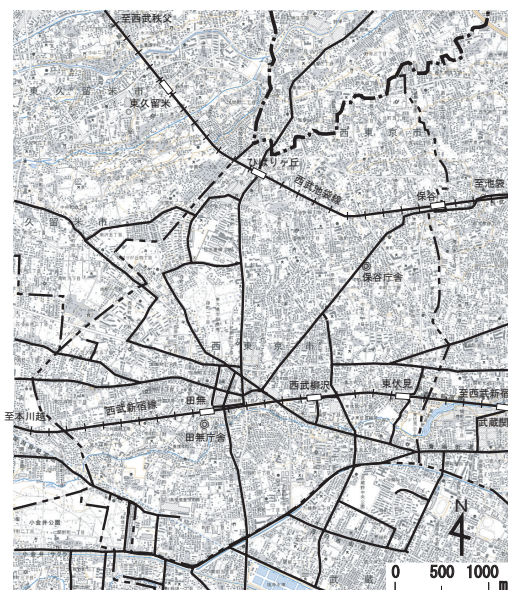


図2 杉並区の交通概観図  
杉並区HP「東京都内乗合バス・ルートあんない」(国土地理協会発行)より筆者作成



凡例	
都道府県界	-----
区市町村界	-----
私鉄	———
駅	□
市庁舎	◎
路線バス	———

図3 西東京市の交通概観図

西東京市HP、「東京都内乗合バス・ルート案内」(国土地理協会発行)により作成

の中央をJR中央線が通っており、荻窪はじめ4駅が区の中心として駅周辺部が発展している。南北を結ぶ鉄道はないため、南北の移動手段は路線バスが主となっている。路線バスは、中央線の各駅を中心に多く運行されており、中央線の北側のほうが南側より系統数・本数共に多くなっている。しかし、区の南東部及び南部では道路の幅員が狭いため路線バスが通ることができず、公共交通の空白域が存在する。西東京市(図3)も、鉄道が2本東西方向に通り、北部に西武池袋線、中央部には西武新宿線が通っている。杉並区と同じく南北を結ぶ鉄道は無く、路線バスが主な南北の移動手段となっている。路線バス網は、市内の鉄道駅を中心に発達しており、南部を走る路線はJR中央線の各駅まで乗り入れている。市の北東部と南西部に交通の空白地域が存在しているが、これは

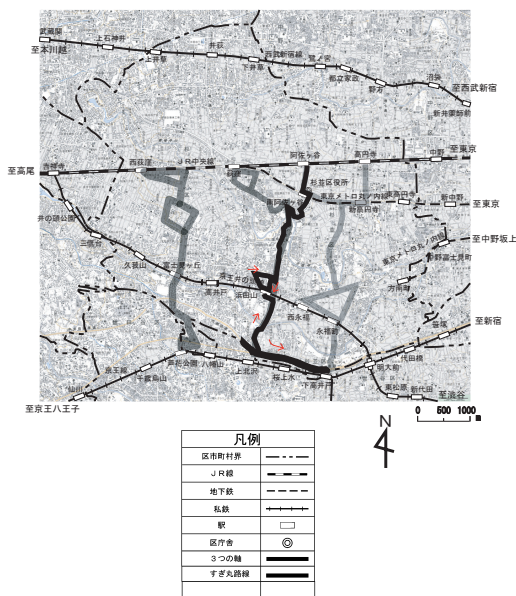


図4 杉並区のコミュニティバス・モデル路線と路線図

「南北バスすぎ丸ポケット時刻表」「杉並区南北バス交通検討調査報告書」により作成

道路の幅員が狭く、一般の路線バスが走れないためである。

両地域の交通環境には顕著な共通性が認められる。

## 2. 対象地域におけるコミュニティバスの概要

杉並区のコミュニティバス「すぎ丸」(以後、すぎ丸とする)は、区の南部を南北に走り(図4)、2000年11月27日に運行開始した阿佐ヶ谷駅～浜田山駅間のけやき路線と、2004年11月1日に運行開始した浜田山駅～下高井戸駅間のさくら路線の2系統がある。表2に運行の概要を示した。すぎ丸の主な運行目的は、①南北交通の不便解消、②交通弱者・主婦の交通手段、③他の交通機関との連帯・補完による、地域改善・生活向上、とされている。

西東京市のコミュニティバス「はなバス」(以後、はなバスとする)は、西東京市全域を走り、5系統から成る(図5)。2002年3月20日に運

表2 コミュニティバス路線の運行概要

	区 間	本 数	距 離	形 式	バス停数
すぎ丸・けやき路線	阿佐ヶ谷駅～浜田山駅	106	4.0km	往復	32
すぎ丸・さくら路線	浜田山駅南～下高井戸駅入り口	46	3.0	往復	33
はなバス・第1ルート	保谷駅北口～保谷駅北口	43	4.6	往復～循環	15
はなバス・第2ルート	東伏見駅北口～保谷駅	37	3.3	往復	12
はなバス・第3ルート	東伏見駅～田無駅	70	7.0	往復～循環	26
はなバス・第4ルート	田無駅～多摩六都科学館	60	4.9	往復	15
はなバス・第5ルート	ひばりが丘駅～ひばりが丘駅	27	5.7	往復～循環	19

「南北バスすぎ丸ポケット時刻表」、「西東京市コミュニティバスはなバス案内」より作成



凡例	
都道府県界	-----
区市町村界	-----
市庁舎	◎
私鉄	———
駅	□
はなバス運行ルート	.....

図5 西東京市コミュニティバスはなバスの路線図  
「西東京市コミュニティバスはなバス案内」により作成

行を開始した第1および第4ルート、同23日に運行を開始した第2および第3ルート、2004年9月1日に運行開始した第5ルートで、表2に運行の概要を示した。第1ルートと第4ルートは、ルートの一部にスクールゾーンが存在するため、朝の時間帯は迂回ルートを運行する。また、第3

ルートにはサブルートがあり、運賃は全系統100円である。はなバスの主な運行目的は、①公共交通空白地域から駅へのアクセス、②高齢者が利用しやすいコミュニティバス、③合併効果実現に向けた全市的ネットワーク形成とされている。また、合併前の保谷市では、地形的に交通不便地域があり、1997年度から「キャンバス」というコミュニティバスの運行を行っていたが、運行ルートは、現在のはなバスの第2および第3ルートであった。西東京市には合併による交通ネットワーク形成という目的があるため系統数が多いが、運行目的においては両者に共通点がある。

#### IV 杉並区および西東京市のコミュニティバスの現状と利用実態

本章では、両地域のコミュニティバスの運行と利用の実態を明らかにする。運行面は行政資料と担当部署への聞き取り、利用面はアンケート調査によった。使用した行政資料は本文末に参考文献として列挙した。

##### 1. コミュニティバスの運行開始までの経緯

杉並区では、1995～97年度に杉並区南北交通検討委員会を組織し、南北の交通問題解消の為の具体的な調査を行った。1995年度の調査結果の分析から、区内の公共交通の利便性、南北方向の



公共交通、主要公共施設へのアクセス交通、居住者の昼間交通、通勤通学者の交通などの問題点を明らかにした。その際、区民から直接意見を聞くためのグループインタビュー調査も合わせて行った。その結果、バスによる南北交通整備を本格的に検討することになり、1997年度からはそのための調査・検討を開始した。具体的には、小型バス導入などによる早期の南北バス交通整備のため、まずは1路線のモデル運行の開始にむけた整備をする提案がなされた。モデル運行の1路線を導き出すために、西荻軸（西荻窪～芦花公園）、荻窪軸（荻窪～上北沢）、高円寺・阿佐ヶ谷軸（高円寺・阿佐ヶ谷～下高井戸）の3路線（図4）を調査路線として設定して、道路空間、交通規制、定時運行、競合路線、沿線人口、商業集積、住民ニーズなどを分析した。その結果、モデル運行の路線決定の条件として、次の①～⑤を設定した。①中央線南側で、中央線の駅と井の頭線・京王線の駅を連絡する路線、②新たな道路建設などを必要とせず、2000年度から運行ができる走行空間を有する路線、③定時運行の確保ができる路線、④既存バス路線との競合が少ない路線、⑤短距離・短時間で分かりやすい路線である。そして、荻窪軸と阿佐ヶ谷軸を合わせた阿佐ヶ谷～浜田山路線とし、2000年度から運行することを決定した。1998年度に専門家をはじめ関係各方面の有識者を集めて「杉並区バス交通検討委員会」を設置し、問題の解消と具体的な運行計画が議論された。その結果、区直営や第3セクター方式ではなく、既存のバス事業者である京王バス東（株）への運行委託とした。運行経費が運賃収入を上回り、赤字が発生した場合は区の補助金で補填することとし、黒字となった場合は区とバス事業者の両方で折半することに決まった。運行ルートは、（後にけやき路線となる）阿佐ヶ谷駅～浜田山駅間とした。運行時間は午前8時～午後7時で、所要時間は約25分、1時間の運行本数は15分間隔の4本、運賃は100円、使用車両はマイクロバス4台（予備

1台）と決定した。また、区民へのPRのため、バス車両とバス停のデザインを民間のデザイナーに委託し、愛称を「すぎ丸」とした。

西東京市では、旧田無市と旧保谷市の任意の合併協議会が設置された1998年に、その附属機関として新市将来構想策定委員会を設置し、合併後のまちづくり構想の策定に入った。合併効果実現のための事業の1つとしてコミュニティバス事業が挙がり、1999年度から実施に向けての具体的な計画が始まった。まず、旧田無市と旧保谷市のバス交通の概況、国内のバス交通の現状、国内のコミュニティバスの事例分析、他の自治体のコミュニティバス利用者へのアンケート調査を実施した。その結果、コミュニティバス導入の必要性和導入効果が明らかになった。2000年度には、市民のニーズ把握のためのアンケート調査の実施、幹線道路網、公共施設へのアクセス、公共交通不便地域の把握、合併後の新市の特性を整理し、コミュニティバス導入へのコンセプトの設定と運行形態、導入時期に関する詳細な計画を策定した。この時点で、具体的な4つのルートとバス運行の民間バス事業者への委託、運行開始の時期を2001年度中とすることを決定した。コミュニティバスを委託する事業者の選定は企画コンペ方式によって、第1～3ルートを西武バス（株）、第4ルートを関東バス（株）に決定した。また市民へのコミュニティバスPR活動として、市民懇談会と近隣住民説明会を実施し、コミュニティバスの愛称を市民応募から「はなバス」と決定した。

## 2. コミュニティバス運行開始後の動き

杉並区ではすぎ丸運行開始の翌年（2001年）度に、高円寺・阿佐ヶ谷軸の高円寺駅～永福町駅間に新規南北バス路線を整備することにしたが、これはコミュニティバスとしての運行ではなく、民間バス事業者に働きかけを行ったもので、2002年に小型のバスによる新規民間路線バスとして運行開始に至った。また同年度に、すぎ丸のフォロー

アップ調査を行い、すぎ丸運行の導入効果と利用状況、および改善点の把握を行った。フォローアップ調査の内容は、利用者へのグループヒアリング・利用者アンケート・関係者ヒアリング・バス事業者によるOD調査である。この調査をもとに、運行時間の延長と運行本数の増便というサービス向上を図った。さらに2003年度から、すぎ丸第2路線の調査を開始し、交通空白地域の浜田山駅南側の地域での運行を決定した。第2路線の運行開始に向けて道路・バス停の設備やバス車両の整備を行い、2004年11月1日にすぎ丸第2路線の運行を開始した。この第2路線を「さくら路線」とし、第1路線には「けやき路線」の名称がつけられた。2005年度以降、杉並区では第3路線運行の検討に入っている。第3路線は、区の西部地域（西荻窪駅南側）での運行を目指し、現在、運行開始に向けた調査が行われている。また、2005年度にはさくら路線のフォローアップ調査を行って、今後のさくら路線の改善点の検討を行っている。

西東京市では、運行開始後の2002年度に、市民懇談会が意見の収集や運行開始後のはなバスの利用状況の把握などから改善点についての検討を行った。そして2003年度には、第1ルートと第

2ルートの発着点の変更や時刻の改正による増便を行った。また、第5ルートの運行が計画され、関係機関との協議が行われた。2004年度は、第5ルートを委託するバス事業者の選定を行い西武バス（株）に委託することを決定し、市民への説明会の実施やバス停の整備を行った。そして、2004年9月に第5ルートの運行開始となった。

### 3. コミュニティバスの現在の状況

まず、利用者数の推移を示したのが表3である。すぎ丸のけやき路線は、2003年までは順調に利用者数が伸びているが、2004年以降は利用者数の停滞および若干の減少がみられる。これは、住民に認知され順調に利用者数を伸ばした後、利用需要や認知の限界に達したと考えられる。さくら路線は、運行開始後間もないため、利用者の伸びは把握できないが、けやき路線に比べて利用者数は大幅に少ない。これは、運行本数や路線沿線の条件が異なるためである。しかし、杉並区役所交通対策課では、「さくら路線のフォローアップ調査を基に地域へのPR活動や運行時刻の改定、両路線共通のポケット時刻表作成などの実施により、利用者数は増加している」としている。はなバスは、運行開始当初から順調に利用者を伸ばしてい

表3 コミュニティバス路線の利用客数の推移

(人)

	2000年度	2001	2002	2003	2004	2005
けやき路線	163,404	536,863	606,773	659,724	644,004	651,178
さくら路線					51,040	135,766
すぎ丸合計	163,404	536,863	606,773	659,724	695,044	786,944

第1ルート		761	107,770	264,506	289,276	286,972
第2ルート		2,458	170,139	223,227	227,251	218,826
第3ルート		3,940	260,640	325,657	334,076	320,899
第4ルート		990	226,659	261,362	256,216	264,762
第5ルート					69,079	142,917
はなバス合計		8,149	765,208	1,074,752	1,175,898	1,234,376

杉並区資料および「西東京市コミュニティバス事業について概要版」により作成

表4 コミュニティバス路線の運行収支の推移

(円)

		2000年度	2001	2002	2003	2004	2005
すぎ丸 けやき路線	収入	17,330,858	53,799,943	60,311,678	65,606,480	65,823,119	65,344,114
	運行経費	23,027,980	64,637,570	68,131,587	65,575,573	65,390,544	64,156,562
	維持費	547,912	585,368	635,778	664,418	765,792	662,388
	収支	-6,245,034	-11,422,995	-8,455,687	-633,511	-333,217	525,164

すぎ丸 さくら路線	収入					6,085,388	14,876,012
	運行経費					10,870,902	23,157,644
	維持費					3,057,396	7,262,550
	収支					-7,842,910	-15,544,182

はなバス	収入		962,566	63,430,642	81,660,965	101,386,254
	運行経費		32,675,959	217,593,526	227,640,558	249,081,051
	収支		-31,713,393	-154,162,884	-145,979,593	-147,694,797

杉並区資料および「西東京市コミュニティバス事業について概要版」により作成

き(表3)、2002年から2003年にかけて、第1ルートでは利用者が倍増、他のルートでも大幅増加している。第1ルートの利用者増加の理由としては、保谷駅北口の道路整備が終わり、直接バスが駅北口まで乗り入れるようになったためである。しかし、2003年以降は第1～4ルートともに利用者数の停滞が見られる。すぎ丸と同様に、住民に認知されて順調に利用者数を伸ばした後、利用需要や認知の限界に達したと考えられる。

次に、収支状況を示したのが表4である。すぎ丸けやき路線は、2000年度の運行開始から2002年度までは運行経費が収入を上回っており、大幅赤字の状態が続いていた。しかし、2003年度には収入が運行経費をわずかながら上回り、2005年度には黒字に転換した。これは、利用者増に伴う収入の増加と、バス事業者の運行経費抑制努力による経費削減によるものである。さくら路線は利用者数が少ないため今のところ赤字であり、さくら路線の赤字額がけやき路線の黒字額を大きく上回るため、すぎ丸全体の収支は赤字となっているのが現状である。今後は、更なる利用

者の増加のためのPR活動や運行形態の見直しと、経年劣化による車両の減価償却時期に導入するバス車両が課題となっている。はなバスの収支に関しては、運行開始当初から運行経費が運賃収入を大きく上回っており、多額の赤字の状態が続いている。収入は毎年順調に増えているが、運行経費も増加しているため、赤字の状態が続いていることがわかる。また、はなバスの赤字額は杉並区と同じく市の補助金で補填される。今後は、利用者増加のための周知活動を拡大することが重要だと思われる。また、運行経費の抑制も課題である。

### 3. アンケート調査によるコミュニティバスの利用実態と利用者の満足度

コミュニティバスの運行が住民に与えた影響とバスを利用している住民の満足度を明らかにするために、コミュニティバス利用者に対するアンケート調査を実施した。実施方法は、直接対面法として、実施日時は平日の昼間とした。杉並区では2006年10月26日(木)午前10時～午後4時、西東京市では2006年10月19日(木)・20日

表5 アンケート調査の単純集計結果

A. バスの利用頻度	杉並区	西東京市
ほぼ毎日	3	4
週に数回	17	21
月に数回	29	23
年に数回	1	2
ほとんど利用しない	0	0

B. バス運行で便利になったか?		
とても便利	31	26
やや便利	15	19
普通	4	5
あまり思わない	0	0
まったく思わない	0	0

C. バスの運賃設定について		
とても満足	31	25
やや満足	10	11
普通	8	14
やや不満	1	0
とても不満	0	0

D. バスの運行便数について		
とても満足	10	2
やや満足	10	6
普通	20	19
やや不満	7	19
とても不満	3	4

E. バスの車両設備について		
とても満足	0	0
やや満足	5	1
普通	30	29
やや不満	13	17
とても不満	2	3

F. バス停付近の設備、バス停の設置場所		
とても満足	0	0
やや満足	2	6
普通	43	41
やや不満	5	3
とても不満	0	0

G. バスの所要時間について		
とても満足	1	1
やや満足	20	3
普通	23	29
やや不満	6	15
とても不満	0	2

H. バスを利用してどのような施設に行くか	杉並区	西東京市
役所	16	18
病院	15	12
駅	28	30
学校	2	2
仕事先	4	6
買い物	33	21
その他	1	2

J. 今日の目的		
役所	7	11
病院	6	8
駅	10	17
学校	2	2
仕事先	3	4
買い物	25	11
その他	1	2

1. 年齢	杉並区	西東京市
20歳未満	2	2
20～30歳代	10	7
40～50歳代	19	19
60歳以上	19	22

2. 性別		
男性	14	16
女性	36	34

3. 職業		
公務員・会社員	1	0
自営業	5	7
主婦	34	32
学生	2	2
その他(男性老人を含む)	8	9

4. 住所		
市内・区内	50	46
市外(隣接)	0	4
市外	0	0
都外	0	0
国外	0	0

※単位：人

(金)・27日(金)午後0時～4時に行った。アンケート実施場所は起終点の駅前バス停を中心に、杉並区では阿佐ヶ谷駅バス停前ほか2ヶ所、西東京市では田無駅バス停前ほか4ヶ所で行った。アンケート実施人数は、杉並区50名(男性:14名、女性36名)西東京市50名(男性:16名、女性34名)であった。調査項目は、利用頻度・利便さ・運賃設定・運行便数・車両設備・バス停の設備や設置場所・所要時間・普段の利用目的・調査当日の利用目的および年齢・性別・職業・住所である。表5はアンケート調査結果と対象者の基本属性を単純集計したものである。基本属性としては中高年の女性が多く、主婦が多いといえる。自市区内在住者がほとんどである。調査結果をみると、まず利用頻度は「週に数回」と「月に数回」が多く、毎日の利用者は少ないが、通勤通学者の少ない利用時間帯での調査のためと思われる。利便さの満足度に関しては「とても便利になった」「やや便利」という回答が多く、運賃設定に対しても「満足している」利用者が多い。運行便数に関してはばらつきが大きく、杉並区では比較的満足度が高いが、西東京市では「やや不満」という回答が多い。実際の運行便数が反映していると思われる。車両設備に関しては、満足度の高い利用者は少なく、全体的に「普通」～「やや不満」に感じているが、両地域での差異はない。バス停の設備や設置箇所については、「普通」と答えた利用者が多く、特に意見はないと思われる。所要時間については、杉並区では比較的満足度が高いが、西東京市では「やや不満」という回答も多い。西東京市では踏切などにより所要時間に遅れがみられる系統があることが影響していると思われる。利用目的は買い物と駅の割合が高く、役所と病院がこれに次ぐ。普段の利用目的とアンケート調査当日との差は特になかった。利便さの満足度と、他の設問および基本属性との間でクロス集計も行ったが、単純集計の結果に加えて特筆すべきことはほとんどない。ただ年齢とのクロス集計結果(デー

タは省略)をみると、「60歳以上」よりも「40～50歳代」の満足度がやや高いことから、高齢者には若干の不満があるとみられる。

## V おわりに

本研究で明らかになったことをまとめ、コミュニティバスの問題点や課題について考察する。

杉並区、西東京市の両自治体とも、導入に当たって公共交通問題や住民の日常行動を把握するための調査を実施して、コミュニティバスの運行目的や趣旨を明らかにし、運行の事前準備を十分に行ったため、住民の交通手段としての認知もなされ、利用している住民もある程度満足しているということが明らかとなった。また、運行開始後もコミュニティバス運行の影響と課題・問題点を探るための調査を行って、今後のバスの運行継続のためのさらなる改善を図っていることも評価できる。コミュニティバスの今後の課題・改善としては、①利用者の増加、②収支状況の改善、③住民ニーズにあった運行ルートや設備の改善、④定時性が挙げられる。①については運行開始後しばらく後に頭打ちとなる利用者数を増やすための方策として住民へのPR活動を拡大することが考えられる。②についてはすぎ丸のさくら路線と西東京市で顕著であるが、利用者数の大きな増加が期待できないとすれば、運行経費の削減に力を入れていかなければならない。③については、既存の車両では高齢者の乗降に不便という利用者の意見に対しノンステップバスの導入が必要であり、運行ルートやバス停の設置場所についての見直しも必要であると思われる。④は西東京市において踏切の通過のために損なわれている定時性の確保が利用者の不満として挙げたが、長期的な計画に立った対応が必要である。

最後に収支に関して付言すれば、全国の路線バス事業者の多くが赤字で採算は取れていない状態にあり、コミュニティバスで黒字経営ができるの

であれば、むしろ一般バス事業者に運行を任せることも考えられ、自治体が事業主となる必要もないと思われる。コミュニティバスの運行は、住民の公共交通手段の一つとして地域に定着したと判断できれば、多少の赤字でも成功といえよう。したがって、どのようにその地域に合うコミュニティバスを運行するのが、重要な課題である。

## 文献

- 秋山哲男・吉富 実 (1997) : 地域社会発の「コミュニティバス」, 地域開発 394, 44-49.
- 安達常将 (2005) : 羽田空港直行バス網の拡大とその要因, 人文地理 57, 173-194.
- 井上 学 (2005) : 自治体が供給するバス交通サービスとその地域特性—関西地方を事例として—, 経済地理学年報 51, 261-274.
- 井上 学 (2006) : 規制緩和に伴う新規参入事業者と公営バス事業者の対応—京都市を事例として—, 地理学評論 79, 435-447.
- 今井理雄 (2005) : 都市公共交通のモード連携に関する基礎的考察—札幌市におけるバス路線再編成を事例として—, 駒澤大学大学院地理学研究 33, 3-17.
- 今井理雄・佐竹章・関崎可奈子 (2006) : 松山市における公共交通政策とフィーダーバスの運行, 駒澤大学大学院地理学研究 34, 11-27.
- 運輸経済研究センター (1997) : 『コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書』
- 小野和久 (1997) : 市外バス流動からみた現代韓国の都市群システム, 経済地理学年報 43, 114-125.
- 小野哲也 (2003) : 西日本鉄道のバス事業の取り組みと課題—規制緩和後の1年間を振り返って—, 運輸と経済 63 (11), 67-72.
- 公塚裕幸 (2007) : 都市圏内における乗合バス交通の変遷—渋谷駅を発着する系統を事例として—, 駒澤大学大学院地理学研究 35, 41-52.
- 佐藤政志 (2007) : 規制緩和に伴う公共交通政策の転換, 経済地理学年報 53, 198-213.
- 杉並区 (1996) : 『杉並区南北交通基礎調査報告書』
- 杉並区 (1998) : 『平成9年度杉並区南北バス交通検討調査報告書』
- 杉並区 (1999) : 『杉並区南北バス交通基本計画』
- 杉並区 (2002) : 『平成13年度杉並区南北バス交通「すぎ丸」フォローアップ調査報告書』
- 鈴木文彦 (2001) : 『路線バスの現在・未来PART 2』, グランプリ出版, 307pp.
- 鈴木文彦 (2002) : 規制緩和後のバス事業の動向と展望, 運輸と経済 62 (10), 56-68.
- 高塚 創・今岡千穂・林 可奈・山口亜紀 (2005) : コミュニティバスの導入とパーク・アンド・ライド政策がもたらす公共交通シフト効果—高松都市圏のケース—, 香川大学経済論叢 77 (4), 145-187.
- 高橋愛典 (2005) : 規制緩和下の地域バス市場—公・共・民によるパートナーシップの考え方—, 運輸と経済 65 (4), 23-30.
- 高寄昇三 (2002) : 民営バス事業の自由化への課題, 運輸と経済 62 (4), 14-19.
- 竹内伝史 (2001) : 市民の足を守るバスサービスの計画と行政—バスの需要調整規制の廃止を受けて—, 運輸と経済 61 (8), 50-59.
- 武市伸幸 (1995) : 高知市の過疎バス輸送と利用者の意識, 新地理 43 (3), 11-21.
- 武市伸幸 (1997) : 高知市およびその近郊におけるバス輸送, 新地理 44 (4), 10-19.
- 土屋晴彦 (2003) : 千葉県における路線バスの地域的役割に関する研究—特に学校教育とバス通学者との関わりについて—, 千葉大学地理学研究報告 14, 47-57.
- 寺田一薫 (2005) : バス事業への新規参入と規制緩和後に残された制度上の課題, 運輸と経済 65 (4), 14-22.
- 中牧 崇 (1997) : 群馬県松井田町における路線

- バス廃止後の住民の対応, 新地理 45 (2), 20-33.
- 中牧 崇 (2002) : 群馬県藤岡市高山地区における交通の近代化と山村の変容. 地理学評論 75, 492-507.
- 西東京市 (2001) : 『平成 12 年度西東京市コミュニティバス導入調査報告書』
- 西東京市 (2004) : 『西東京市コミュニティバス事業について概要版』
- 濱里正史 (1995) : 山間地域におけるバス交通—長野県犀川丘陵地域を事例として, 地域調査報告 17, 77-87.
- 橋本雄一・濱里正史 (1995) : 郡山市における近接空間の変化, 経済地理学年報 41, 208-226
- 韓 柱成 (1995) : 日本における長距離高速バス路線網の発達, 季刊地理学 47, 203-211.
- 榛澤芳雄 (2002) : バス交通の現状と展望—千葉県を中心として, 運輸と経済 62 (4), 20-26.
- 榎 拓男 (2000) : 利用者の視点から見た地方都市における公共バス交通—島根県松江市を事例として—, 地域地理研究 5, 1-15.
- 水野達男 (1997) : 高齢者の暮らしやすい街—武蔵野市のムーバスの試み, 地域開発 394, 10-16.
- 百瀬裕水 (2005) : 1990 年代の長野市における公共交通ネットワークの変化. 地理学評論 78, 69-86
- 魯 誠寿 (1998) : バス交通の現状と課題, 地理誌叢 39 (2), 12-27.
- 魯 誠寿 (2000) : 大都市近郊におけるバス交通の発展要因とその空間的特徴—神奈川県北部地域を事例として—, 経済地理学年報 46, 1-22.