

平成 25 年度 政策レビュー結果（評価書）

人口減少や少子高齢化の進展と
乗合バスのネットワークやサービス
の確保・維持・改善

平成 26 年 3 月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	担当課 (担当課長名)	自動車局旅客課 (課長 瓦林 康人)
評価の目的、必要性	<p>乗合バスは、地域住民にとって最も身近な交通機関である一方、人口減少や少子高齢化の進捗に伴い、地域の足を支える乗合バスサービスの運営環境は一層厳しくなることが見込まれている。地域公共交通確保維持改善事業に基づく乗合バスサービスのネットワークの確保・維持やサービスの改善に対する支援については、地方自治体による利用促進の取組みを活性化させること等により、支援施策の効果や地域住民にとっての利便性をさらに向上できる余地があると考えられる。</p> <p>このため、本政策レビューの実施により、乗合バスの利用促進や地域の取組みの促進に資する施策の充実に係る方向性を確認し、人口減少や少子高齢化がさらに進む今後においても、限られた予算を最大限活用しながら、乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善に対して一層効果的な支援を行っていくことを目的とする。</p>		
対象政策	生活交通の確保・維持や高齢者等の利便性向上の促進を目的とした乗合バスに対する支援施策を対象とする。		
政策の目的	存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通の確保・維持やサービスの改善を目的とする。		
評価の視点	<ol style="list-style-type: none">① 乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善において、国・地方自治体による役割分担や支援は想定された効果を挙げているのか。② 現行の支援制度において、事業者によるネットワーク・サービスの改善や地域の関係者による利用促進等の取組みを促進するメカニズムは十分に機能をしているのか。③ 人口減少や少子高齢化がさらに進む中で、乗合バスのネットワークやサービスが住民生活の維持や地域の活性化を適切に支えていけるようにするために、国の支援制度が目指すべき方向性は何か。		
評価手法	<ol style="list-style-type: none">① 地域公共交通に係る各種データ等を活用し、全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状、利用の動向、経営の動向等を整理するとともに、乗合バスに対する国・地方自治体の支援の枠組みや実績について調査・分析する。② 人口減少や少子高齢化が特に著しい地域（2県程度）においてモデルケース調査を実施し、地域内の乗合バスの支援の実態や利用の動向、		

	<p>さらに利用の減少に対する対策とその効果を分析し、人口減少や少子高齢化が本格化する今後に向けた課題を抽出する。</p>
<p>評価結果</p>	<p>1. 乗合バス事業の現状</p> <p>事業者数は、乗合タクシーの増加等により増加しているが、乗合バス事業者の新規参入は、実質的には横ばいで推移している。</p> <p>輸送人員及び営業収入は長期的に減少傾向にあり、特に地方部において、その傾向が顕著である。その結果、赤字事業者及び赤字系統が全体の3/4となっている。</p> <p>2. 乗合バスに対する国と地方自治体の支援</p> <p>(1) 支援の必要性</p> <p>平成20年度からの5年間で7,231kmの路線が廃止され、乗合バス事業者の法的整理や経営破綻も相次いでいる一方、高齢者や通学、買い物等の移動のニーズに応えるため、日常生活に最も身近な公共交通機関であるバス輸送の確保は喫緊の課題である。このため、適切な役割分担の下、国及び地方自治体が効果的に支援を行っていく必要がある。</p> <p>(2) 国・地方自治体による支援の枠組み・役割分担</p> <p>国は、地域の公共交通の活性化・再生のための取組みを支援するための制度的枠組みを整備するほか、「地域公共交通確保維持改善事業」により、複数の地域にまたがる幹線路線の維持のための財政的支援(運行に係る収支差の1/2の補助、バス車両について減価償却費補助として費用の1/2を5年間かけて補助)等を行っている。支援の実績は、平成24年度では、地域間幹線バス系統の国庫補助額約78億円、補助系統数1,711系統等となっている。</p> <p>地方自治体は、国に連動して地域間幹線バス系統について同額の補助を行うほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費等に対し、単独で財政的支援を行っている。地方自治体による財政的支援の額は年々増加傾向にあり、平成16年度に約400億円であったものが、平成23年度には約560億円まで増加し、特に市町村の負担が増加している。</p> <p>(3) 支援の評価と課題</p> <p>①国による支援に対する評価と課題</p> <p>国は、地域公共交通活性化・再生法の制定や地域公共交通確保維持改善事業の創設により、地方自治体や乗合バス事業者等の地域公共交通に係る取組みを支援し、一定の効果をあげてきた。</p> <p>一方で、地域の協議会等におけるより積極的な取組みに対し、地域の主</p>

体性に応じて柔軟に支援することが求められる。その際、地域の特性に応じた最適な輸送手段を選択することを目指すべきである。また、経営状況の厳しい乗合バス事業者の資金調達の負担を軽減するため、老朽車両の更新対策の強化が求められる。さらに、地域公共交通確保・改善事業と併せ、まちづくりや福祉、教育等に係る様々な支援メニューも活用することが重要である。

③ 地方自治体による支援に対する評価と課題

地方自治体は、協議会や地域公共交通会議等を活用して、地域の公共交通の取組みを進めており、財政的支援も年々増加させてきている等、地域公共交通の活性化に向けた取組みを強化してきている。

一方で、取組み内容には地域によって差異があり、国の適切なサポートの下、地域における主体的な取組みをより一層充実させていく必要がある。

3. 人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の実態とその評価

人口減少や少子高齢化が著しい地域の事例として、山形県及び徳島県を取り上げ、乗合バスの利用や支援等に関するモデルケース調査を実施した。

その結果、以下の点が課題として抽出された。

イ 地域の特性に応じた最適な輸送手段の選択と地域の主体性に応じた柔軟な支援

乗合バスに限らず、コミュニティバスやデマンド交通といった多様な輸送手段の中から、地域の特性に応じた最適なものを選択することが重要である。また、地域における乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善については、市町村等が中心になって、地域の多様な関係者が連携して検討・検証を進めていく必要がある。

ロ バス車両の更新対策

乗合バス事業者は極めて厳しい経営状況に置かれており、輸送の安全確保や利用者の利便性向上の観点から、バス車両の更新対策の強化が必要である。

ハ まちづくりや福祉、教育等の総合的な観点からの支援

地域交通については、まちづくり政策や福祉政策、教育政策、環境政策等の分野と連携した総合的な観点からの取組みが必要である。

<p>政策への 反映の方向 (想定方向)</p>	<p>以上を踏まえ、人口減少や少子高齢化が進展する今後に向けた乗合バスに対する支援の方向性として、以下のとおり整理する。</p> <p>1. 地域の特性に応じた最適な輸送手段の選択と地域の主体性に応じた柔軟な支援の実施 地域の協議会が主体的に、支援対象の路線に係る利用動向、コストの動向、課題等をきめ細かくモニタリングし、その結果を補助の内容に反映させる仕組みを導入すべきである。また、地域の関係者が一体となって行う乗合バスに係る利用促進の取組みについて、効果的な実施を推進すべく、具体的な増収効果等がインセンティブとなるような手法の導入を検討すべきである。</p> <p>2. バス車両の更新対策の強化 乗合バス事業者の負担を軽減しながら、地方自治体が積極的な役割を担う形で、車両の更新を加速させる手法を導入すべきである。</p> <p>3. 観光やまちづくり、福祉、教育等の総合的な観点からの支援の充実 まちづくり等の多様な分野の関係者が連携して一体的に取組みを進めるため、観光やまちづくり、福祉、教育等の観点も含めた多様な支援策のあり方について検討する等、地域公共交通の活性化を総合的に推進していくべきである。</p>
<p>第三者の 知見の活用</p>	<p>国土交通省政策評価会での意見及び同評価会委員である上山座長、佐藤委員、白山委員、田辺委員による個別指導の助言を活用した。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成25年度</p>

目次

第1章 評価の目的と視点	1
1：評価の目的と必要性	1
2：対象施策	1
3：評価の視点	1
4：評価の手法	1
第2章 乗合バスの現状	2
1：全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状	2
2：乗合バスの利用の動向	3
3：乗合バス事業者の経営の動向	3
第3章 乗合バスに対する国・地方自治体の支援	6
1：乗合バスに対する支援の必要性	6
2：国・地方自治体による支援の枠組み・役割分担	7
2-1 国による支援の枠組み（地域公共交通活性化・再生法等）	7
2-2 国による財政的支援（地域公共交通確保維持改善事業等）	8
2-3 地方自治体による財政的支援等	10
3：国・地方自治体による支援の実績	13
3-1 国による財政的支援の実績	13
3-2 地方自治体による財政的支援の実績	14
3-3 国・地方自治体による乗合バスの利用促進に向けた環境整備	17
4：乗合バスに対する支援の評価と課題	18
4-1 国による支援に対する評価と課題	18
4-2 地方自治体による支援に対する評価と課題	18
第4章 人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の実態とその評価	19
1：山形県における乗合バスに対する支援の概要	19
1-1 山形県における国・地方自治体による支援の概要	19
1-2 山形県における国・地方自治体の補助の推移	19
1-3 山形県における利用分担率からみる利用動向	20
1-4 山形県における利用の減少に対する対策とその評価	26
2：徳島県における乗合バスに対する支援の概要	27
2-1 徳島県における国・地方自治体による支援の概要	27
2-2 徳島県における国・地方自治体の補助の推移	27
2-3 徳島県における利用分担率からみる利用動向	28
2-4 徳島県における利用の減少に対する対策とその評価	34
3：人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の評価	35
第5章 乗合バスに対する支援をめぐる課題と今後に向けた支援のあり方	36
1：乗合バスに対する支援をめぐる課題	36
2：人口減少や少子高齢化が進展する今後に向けた支援のあり方	36

第1章 評価の目的と視点

1：評価の目的と必要性

乗合バスは、地域住民にとって最も身近な交通機関である一方、人口減少や少子高齢化の進捗に伴い、地域の足を支える乗合バスサービスの運営環境は一層厳しくなることが見込まれている。地域公共交通確保維持改善事業に基づく乗合バスサービスのネットワークの確保・維持やサービスの改善に対する支援については、地方自治体による利用促進の取組みを活性化させること等により、支援施策の効果や地域住民にとっての利便性をさらに向上できる余地があると考えられる。

このため、本政策レビューの実施により、乗合バスの利用促進や地域の取組みの促進に資する施策の充実に係る方向性を確認し、人口減少や少子高齢化がさらに進む今後においても、限られた予算を最大限活用しながら、乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善に対して一層効果的な支援を行っていくことを目的とする。

2：対象施策

地域公共交通確保維持改善事業は、生活交通の確保・維持や高齢者等の利便性向上の促進を目的とした乗合バスに対する支援施策を対象とする。

3：評価の視点

- ① 乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善において、国・地方自治体による役割分担や支援は想定された効果を挙げているのか。
- ② 現行の支援制度において、事業者によるネットワーク・サービスの改善や地域の関係者による利用促進等の取組みを促進するメカニズムは十分に機能をしているのか。
- ③ 人口減少や少子高齢化がさらに進む中で、乗合バスのネットワークやサービスが住民生活の維持や地域の活性化を適切に支えていけるようにするために、国の支援制度が目指すべき方向性は何か。

4：評価の手法

国土交通省が保有しているデータを活用するとともに、地方自治体が単独で実施している補助制度の調査及び利用者目線でのアンケート調査等を実施した。さらに、新たな取組みとして、これまで行われてこなかったバスを利用しない住民の意識調査を実施し、今後の課題を抽出する。

具体的には、以下のとおり、全国的な視点と、それだけでは見出せない課題を地域におけるモデルケース調査により抽出する。

- ① 地域公共交通に係る各種データ等を活用し、全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状、利用の動向、経営の動向等を整理するとともに、乗合バスに対する国・地方自治体の支援の枠組みや実績について調査・分析する。
- ② 人口減少や少子高齢化が特に著しい地域においてモデルケース調査を実施し、地域内の乗合バスの支援の実態や利用の動向、さらに利用の減少に対する対策とその効果を分析し、人口減少や少子高齢化が本格化する今後に向けた課題を抽出する。

第2章 乗合バスの現状

1：全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状

乗合バス事業者数は、分社化や乗合タクシーの増加等により増加しているが、新規の乗合バス事業者による参入は、実質的には横ばいで推移している。〈図2-1〉

具体的には、路線定期運行が583者（平成19年度）から794者（平成23年度）へと約1.3倍程度であるのに対し、デマンド型乗合タクシー等を行う区域運行は、79者（平成19年度）から505者（平成23年度）と約6倍となっている。〈図2-2〉

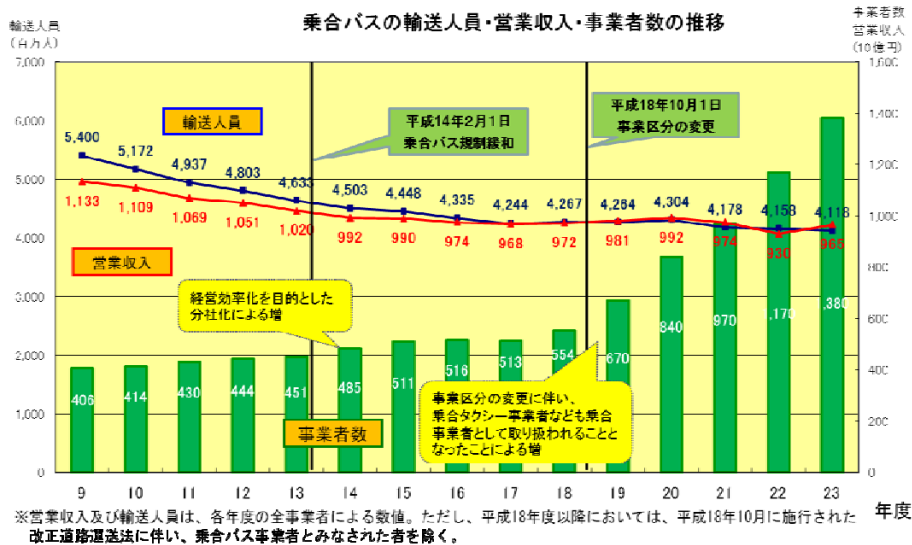
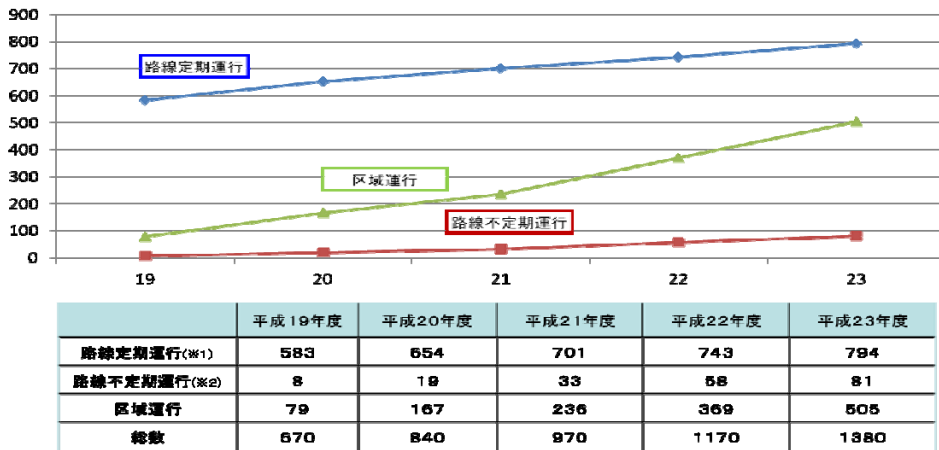


図 2-1 乗合バスの輸送人員・営業収入・事業者数の推移



※1 路線定期運行のほか、路線不定期運行又は区域運行を行っている事業者も含まれる。
 ※2 路線不定期運行と区域運行の両方を行っているが、路線定期運行は行っていない事業者は、集計の都合上、路線不定期運行のみを行っている事業者に計上している。

図 2-2 乗合バス事業者の内訳

2：乗合バスの利用の動向

乗合バスの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、10年前（平成13年度）の約46億人から約41億人（平成23年度）まで減少（11%減）している。<図2-1>

特に地方部においては、約18億人から約15億人まで減少（17%減）しており、その傾向が顕著である。<図2-3>

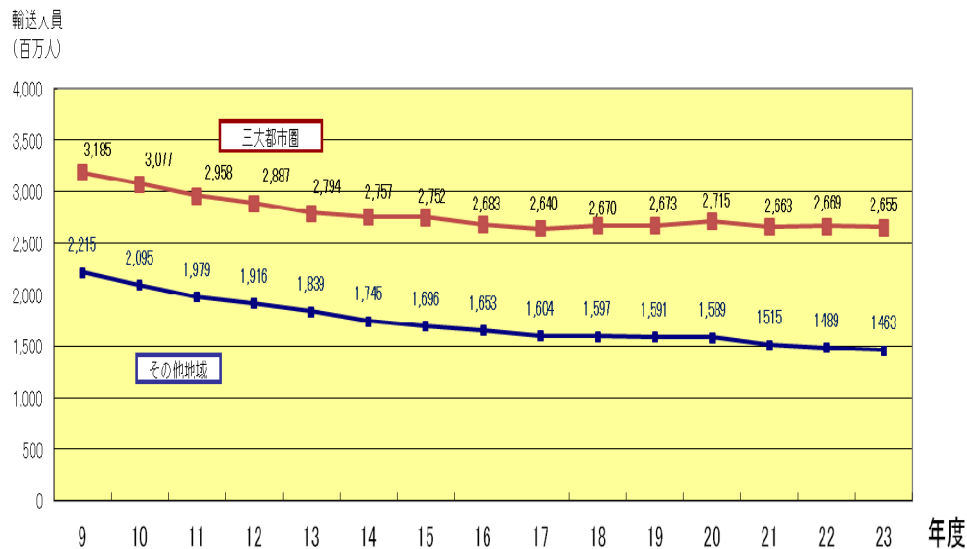


図 2-3 乗合バスの輸送人員（三大都市圏・その他地域）

3：乗合バス事業者の経営の動向

乗合バス事業者の営業収入は長期的に減少傾向にあり、10年前（平成13年度）の約1兆円から9,650億円（平成23年度）まで減少（4%減）している。<図2-1>

経常収支率は、依然として収入を支出が上回る状態（94.8%（平成24年度））が続いており、特に地方部では、その傾向が著しく（88.3%（平成24年度））、東北地方（80.1%（平成24年度））、四国地方（70.9%（平成24年度））、山陰地方（68.7%（平成24年度））は、地方部の中でもその経常収支率は平均を下回り、厳しい経営状況となっている。<図2-4>

原因としては、軽油価格の高騰の継続が挙げられる。具体的な影響としては、民営バス事業者の給与が、10年前（平成13年度）の554万円から443万円（平成23年度）と20%減少し、乗務員不足の問題も深刻化している。また、車両の更新が控えられた結果、平均車齢が上昇し（11.1年（平成24年度））、車両の修繕費も上昇している。

<図2-5、2-6>

この結果、全系統（約38,000系統）のうちの3/4が赤字系統（約28,000系統）であり、乗合バス事業者全体としてみても3/4が赤字事業者となっている。

<図2-7>

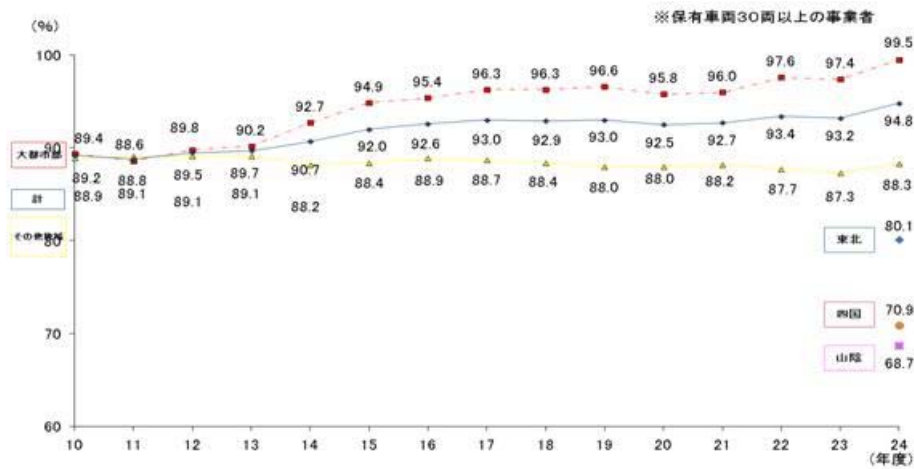
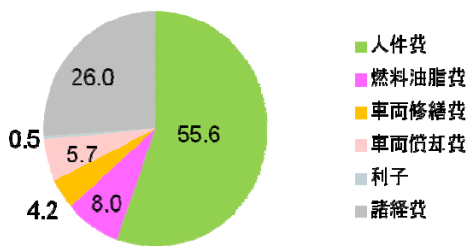
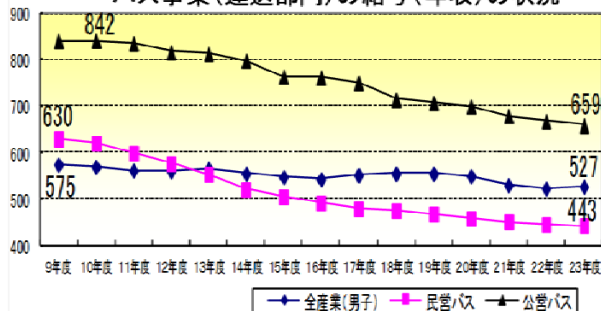


図 2-4 全国の乗合バス事業者の経常収支率

実車走行キロ当たりの運送原価のシェア



バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況



平均車齢の推移



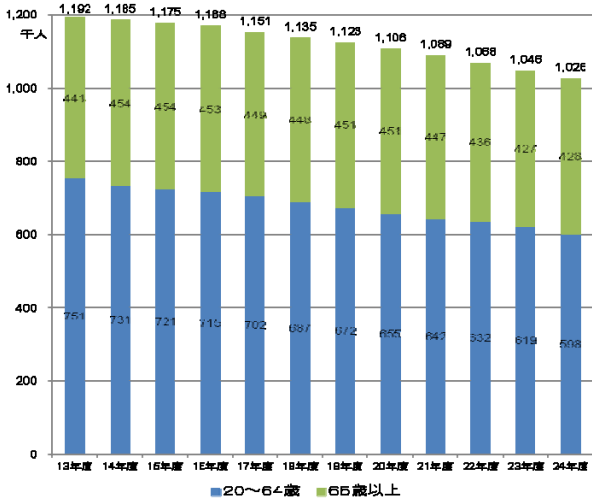
実車走行キロ当たりの車両修繕費・燃料油脂費の推移



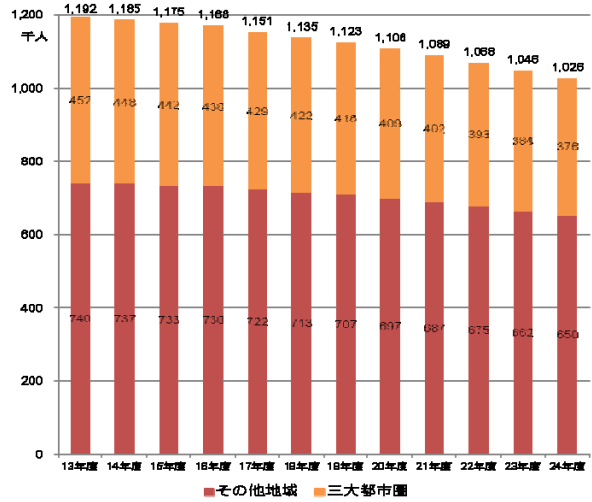
図 2-5 乗合バスに係るコストの状況

大型二種免許保有者数の推移

年齢別保有者数の推移(65歳未満・以上)

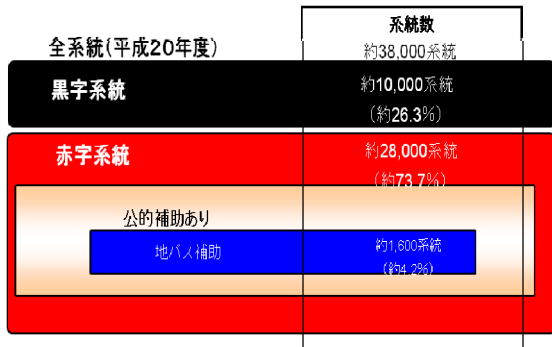


地域別保有者数の推移(三大都市圏・その他地域)



出典:警察庁「運転免許統計」

図 2-6 大型二種免許保有者数の推移



乗合バス事業者の収支状況(平成24年度)

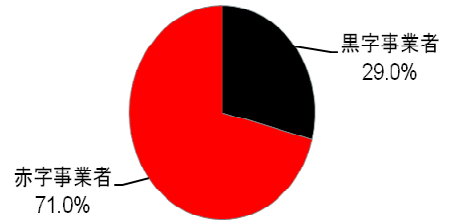


図 2-7 乗合バスの収支状況(系統、事業者)

第3章 乗合バスに対する国・地方自治体の支援

1：乗合バスに対する支援の必要性

乗合バス事業の厳しい現状を背景に、不採算路線からの撤退等により、平成20年度からの5年間で7,231kmの路線が廃止され、乗合バス事業者の法的整理や経営破綻も相次いでいる。<図3-1>

一方、自家用車を使用しない子供の通学、主婦の買い物等の移動のニーズのほか、近年では、高齢化の進展やこれに伴う運転免許証の返上の増加により、日常生活に最も身近な公共交通機関であるバス輸送の確保は喫緊の課題である。このため、地域の社会生活及び経済活動を支える乗合バス輸送を確保するには、適切な役割分担の下、国及び地方自治体が効果的に支援を行っていく必要がある。<図3-2>

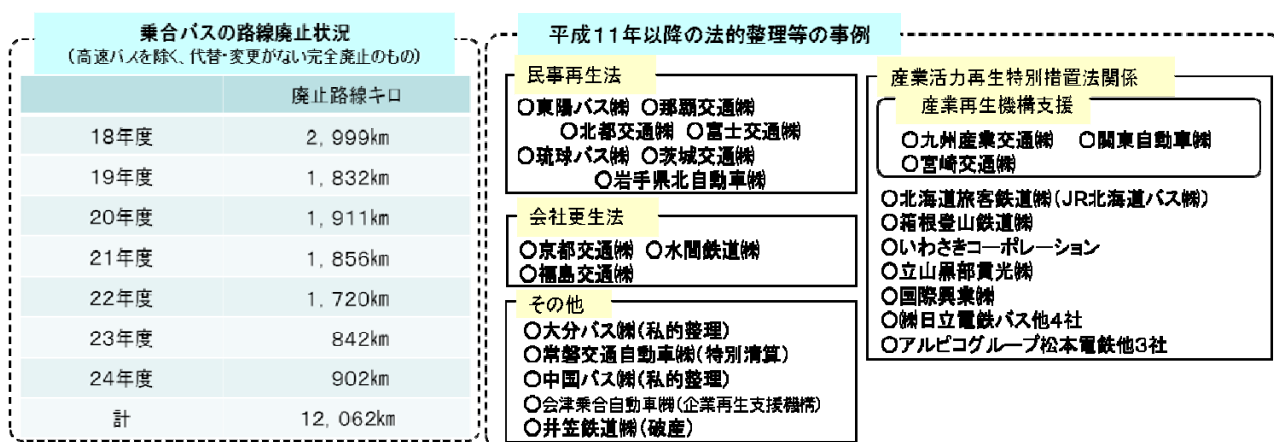


図3-1 乗合バスの路線廃止の状況、法的整理の事例

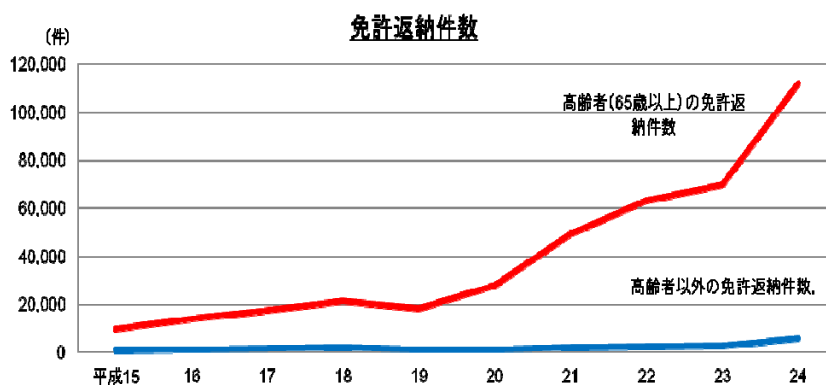


図3-2 運転免許返納件数の推移

2：国・地方自治体による支援の枠組み・役割分担

国は、地方自治体や乗合バス事業者等が行っている地域の公共交通の活性化・再生のための取組を支援するための制度的枠組みを整備するほか、複数の地域にまたがる幹線路線の維持のための財政的支援等を行っている。

地方自治体は、国が行う地域間幹線バス系統について、多くの場合、連動して同額の補助を行うほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費や、車両の購入、バス停留所の改良等に対し、地方自治体単独で財政的支援を行っている。

2-1 国による支援の枠組み（地域公共交通活性化・再生法等）

国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年制定）等の制度を整備し、これに基づき、地域の関係者は協議会等において地域公共交通の課題・あり方・取組についての計画を策定し、その取組を推進するための法律上の特例措置等が講じられている。〈図3-3〉

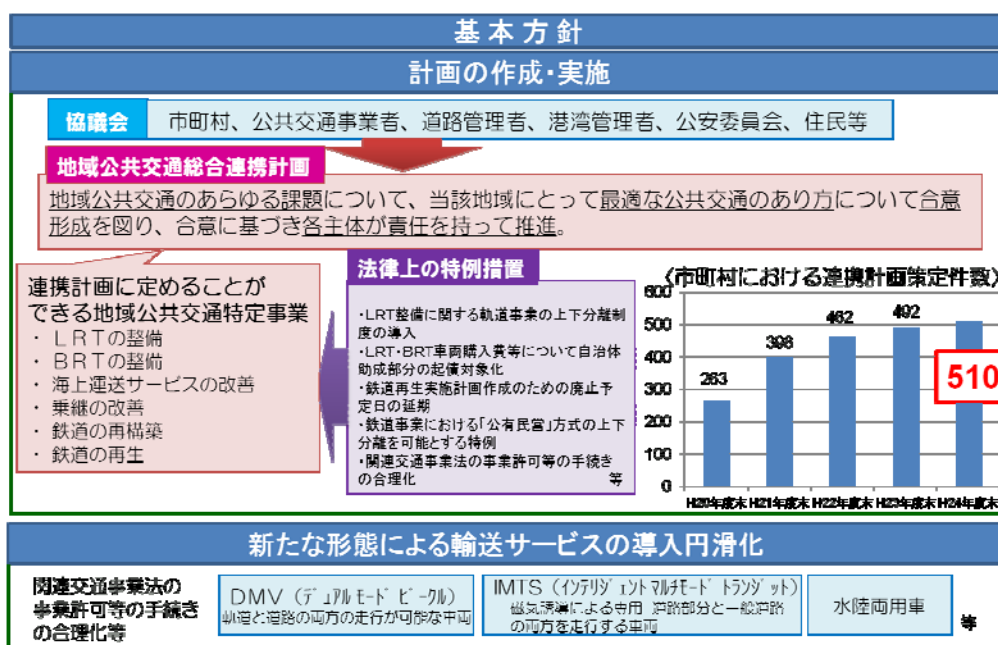


図 3-3 地域公共交通活性化・再生法

2-2 国による財政的支援（地域公共交通確保維持改善事業等）

地方バス路線に対する国による補助制度は、昭和41年に創設された「離島辺地等バス路線維持費国庫補助金」により開始され、昭和47年に現在の補助制度の原型とも言える「地方バス路線維持費国庫補助金」が創設された以降は、全国の生活路線バス及び市町村等が運行する廃止代替バスに対する補助制度として定着した。

このうち、廃止代替バスに対する国庫補助については、行政改革・地方分権の流れの中、地方自治体の自主的な対応に委ねるべき分野に係る国庫補助金は地方に移譲するとの観点から、「廃止代替車両購入費等国庫補助金」については、平成7年度から国庫補助に代わり地方の一般財源に委ねることとし、地方交付税による財政措置が講じられることとなった。

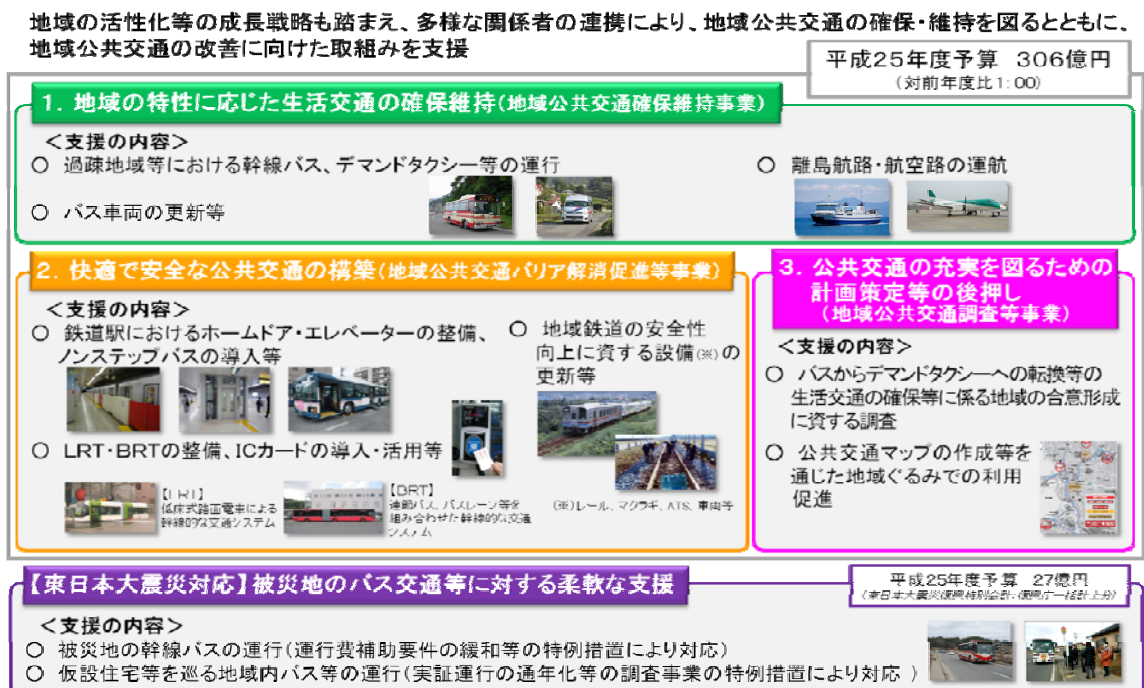
さらに、平成23年度からは、地方バス、離島航路、地方鉄道等の公共交通全体を統合した補助制度である「地域公共交通確保維持改善事業」の下で、国庫補助が行われる制度として運用されている。

現行の「地域公共交通確保維持改善事業」による地方バスに対する財政支援では、複数の市町村にまたがる地域間幹線バス系統について、1日あたり運行回数3回以上、1日あたり輸送量15人～150人等の要件を設定した上で、運行に係る収支差の1/2を補助している。

また、地域間幹線バス系統と密接な地域内のフィーダー路線について、幹線バス交通へのアクセス機能を有すること等の要件を設定した上で、運行に係る収支差の1/2を補助している。<図3-4>

さらに、平成25年度からは、地域ぐるみによる利用促進の取組等について、国が経費の1/2を補助するとともに、こうした取組を行っている系統について、地域間幹線バス系統の補助の特例措置を講じている。<図3-5>

このほか、補助対象系統を運行するバス車両について、減価償却費補助として、費用の1/2を5年間かけて補助している。<図3-4>



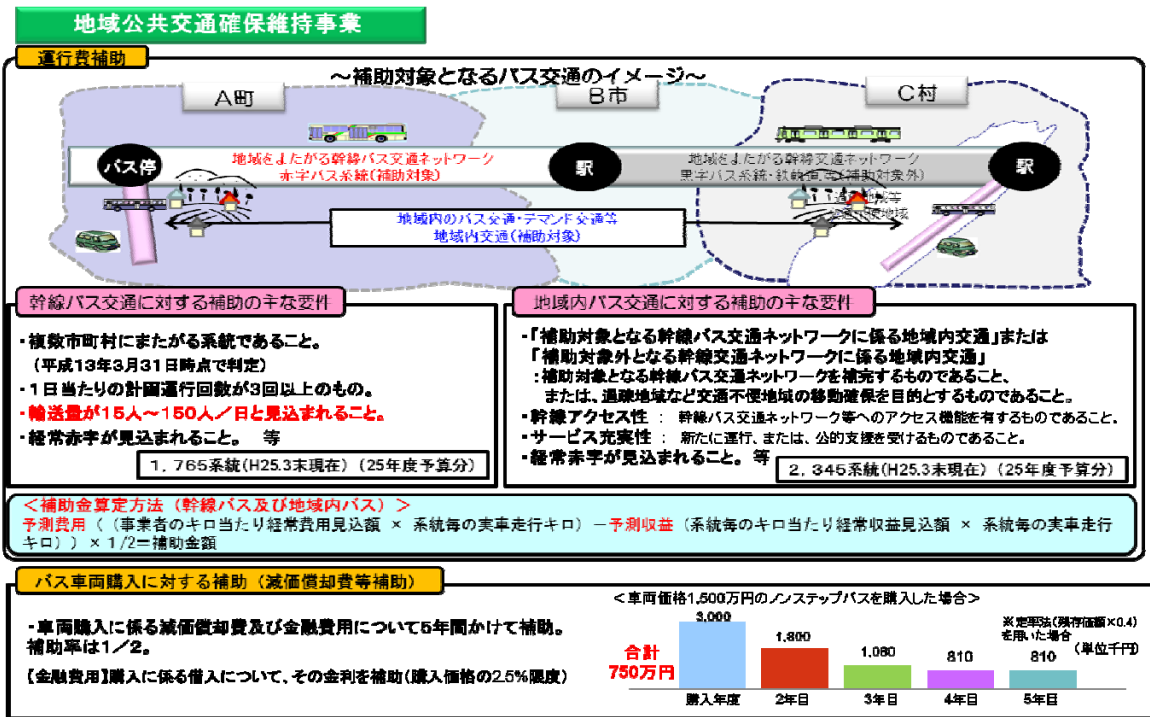


図 3-4 地域公共交通確保維持改善事業

地域ぐるみ(行政、事業者、住民、地元商店街等)による利用促進、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みの継続的実施を支援

概要

- ◇補助対象事業者：法定協議会(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会)
- ◇補助率：1/2
- ◇補助対象経費：公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費



※1 モビリティマネジメント：過剰に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしく」使う方向へと転換することを促す取組み
 ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の充填については、含まない。

- ◇補助対象期間：最長2年間(補助対象外の期間も含め、地域ぐるみで最短3年間以上の事業を実施することが前提条件)

補助要件

- ① 事業の実施に関する定量的な目標等の事項を記載した計画(地域協働推進事業計画)が、国から認定を受けていること
 ※事業の実施について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通総合連携計画」に位置づけること等が必要
- ② 補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、地域公共交通確保維持改善事業を活用した地域公共交通の確保に向けた取組みが行われていること

※ 地域協働推進事業費を充当する幹線バス交通等の運行費の欠損の補填に差し、地域協働推進事業計画について国から認定を受けることを前提に、一定の要件の下、補助要件の緩和等を実施
 (例：幹線バスについて、補助要件である1日当たりの輸送量15人以上に該当しないと見込まれても、地域協働推進事業の実施により3年以内に対応することが推定される場合は補助対象化)

図 3-5 地域協働推進事業費補助金

2-3 地方自治体による財政的支援等

地方自治体は、国が行う地域間幹線バス系統について、多くの場合、連動して同額の補助を行うほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費や、車両の購入、バス停留所の改良等に対し、地方自治体単独で財政的支援を行っている。

例えば、乗合バスが廃止された後の代替路線への補助（北海道）や、乗合バスの運行を開始する際に必要となる施設の取得に係る経費に対する補助（高崎市）、やコミュニティバス¹の運行に対する補助（町田市）等が実施されている。〈表3-1〉

表 3-1 主な道府県・市町による乗合バスに対する支援のメニュー

主な道府県の補助制度の概要 (●=財政的支援を行っている主な道府県)				
	国庫補助との連動		道府県単独の財政支援	
	地域間幹線系統	車両減価償却費	広域生活路線維持	市区町村生活バス路線運行
北海道	●	●	●	●
			国庫補助対象外の路線であって、 ・複数市町村にまたがる路線 ・同一市町村内を運行する路線のうち過疎地域を運行するもの ・同一市町村内の過疎地域以外を運行する路線であって10km以上のもの	乗合バスが廃止された後に、代替路線として運行されたもの
栃木県	●	●	●	
			国庫補助対象外の路線であって、 ・1日あたり運行回数10回以下 ・平均乗車密度2人以上15人以下等	
岐阜県	●	●	●	
			国庫補助対象外の路線であって、 ・輸送量1人以上15人未満等	
京都府	●	●		●
				①市町村内を運行するバス路線に対する運行費補助 ②市町村生活バス路線を運行する車両に対する購入費補助
長崎県	●	●	●	
			国庫補助対象外の路線であって、 ・10km以上の路線 ・1日あたり輸送量9人～150人等	

¹ コミュニティバスとは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が自ら又はバス事業者等へ運行を委託して、住民等を輸送する形態

主な市町の補助制度の概要 (●=財政的支援を行っている主な市町)						
	国庫補助との連動		市町単独の財政支援			
	地域間幹線確保	地域内フィーダー系統	生活交通路線維持 (国の補助要綱に準じて運行費を補助)	初度開設費	コミュニティバス運行	車両購入費
釧路市		●	●			
高崎市			●	● 乗合バスの運行を開始するに 当たり必要となる施設の取得に 係る経費等に対し補助		●
町田市					●	
大島町			●			●
横浜市			●			
大磯町			●			
対馬市		●	●			
熊本市	●					

3：国・地方自治体による支援の実績

3-1 国による財政的支援の実績

国による財政的支援の実績は、平成22年度まで、路線の廃止や輸送量の減少等により、地域間幹線の国庫補助対象系統数の減少が続いたが、平成23年度に地域公共交通確保維持改善事業が創設され、旧制度の要件を緩和したことにより、地域間幹線の国庫補助対象系統数は平成18年度の水準まで回復した。

平成24年度では、地域間幹線バス系統の国庫補助額約78億円、補助系統数1,711系統、地域内のフィーダー路線の国庫補助額約15億円、補助系統数2,042系統となっている。〈図3-6〉

地域間幹線バス系統の国庫補助金額を地域別にみると、北海道（約11億円）、鹿児島県（約4億円）、福島県（約3億円）が上位3道県となっている。〈図3-7〉

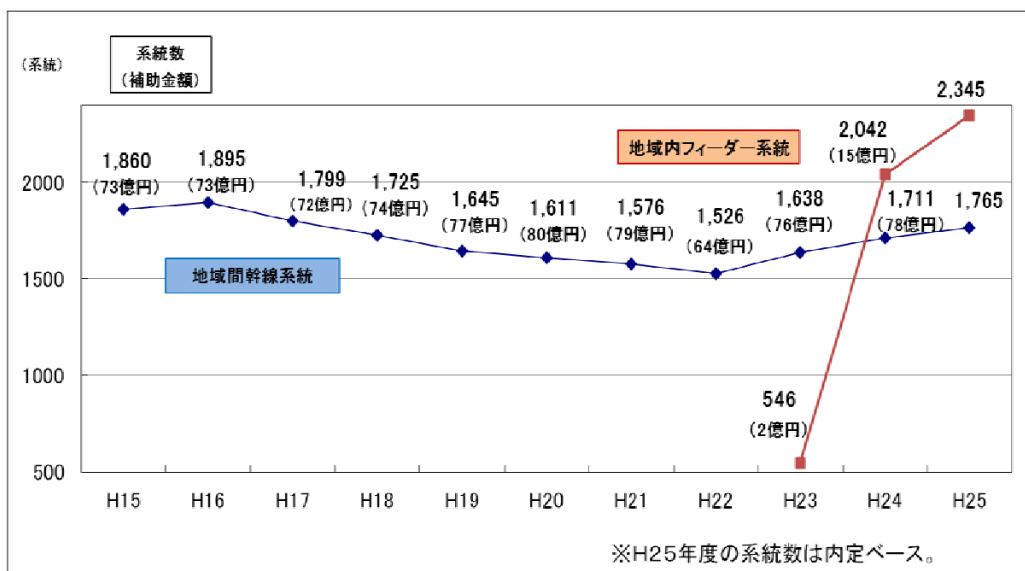


図 3-6 地方バス路線の補助対象系統数（補助金額）の推移

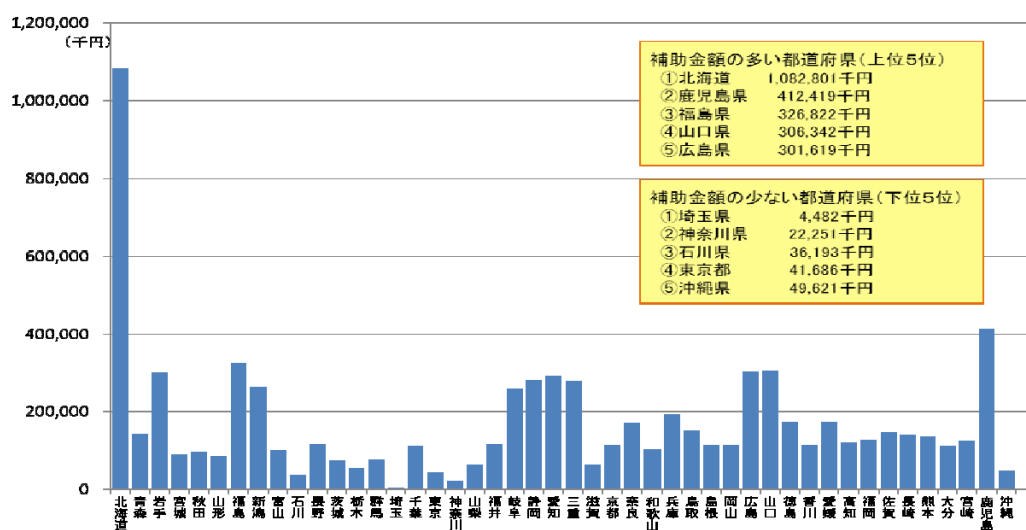


図 3-7 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金額（平成24年度）

3-2 地方自治体による財政的支援の実績

地方自治体による財政的支援の実績は、年々増加傾向にあり、平成16年度に約400億円であったものが、平成23年度には約560億円まで増加しており、特に市町村の負担が増加している。

このうち、国の補助に連動した補助を除いた地方自治体による単独の財政的支援については、都道府県では、平成16年度の約66億円から平成23年度には約40億円まで減少している一方で、市町村では、平成16年度の約259億円から平成23年度には約438億円に増加している。〈図3-8〉 同様に、補助系統数についても、都道府県では、2,398系統から1,638系統まで減少している一方、市町村では、9,018系統から10,155系統まで増加している。〈図3-9〉

具体的な支援の対象としては、近年、コミュニティバスの導入が増加しており、平成16年度の約103億円から平成23年度には約201億円と、約2倍に増加しており、補助系統数についても、2,318系統から4,031系統まで増加している。〈図3-10、3-11〉

こうした地方自治体による財政的支援に関しては、大都市圏よりも地方都市圏の方が負担が重くなっており、都道府県民1人あたりの補助金負担額は、地方都市圏では大都市圏の約2倍の金額を負担している。〈表3-2〉

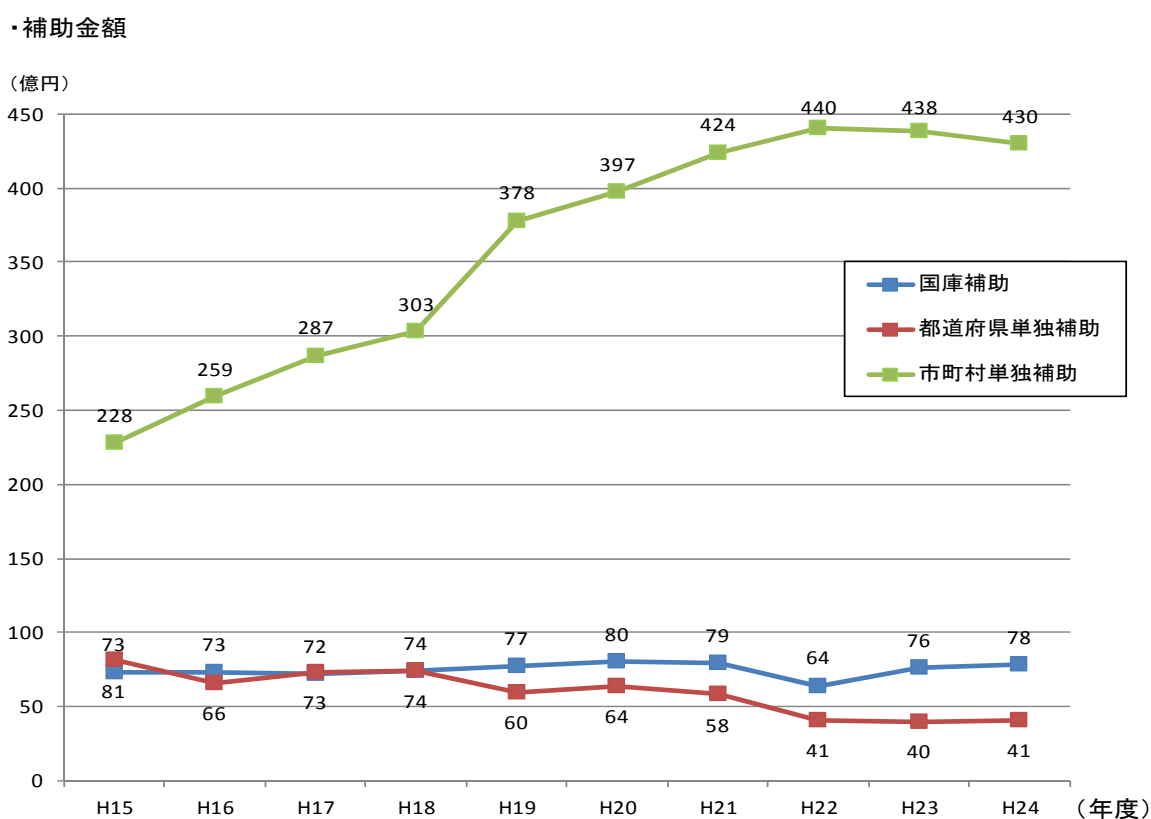


図 3-8 国庫補助と都道府県・市町村単独補助の補助金額の推移

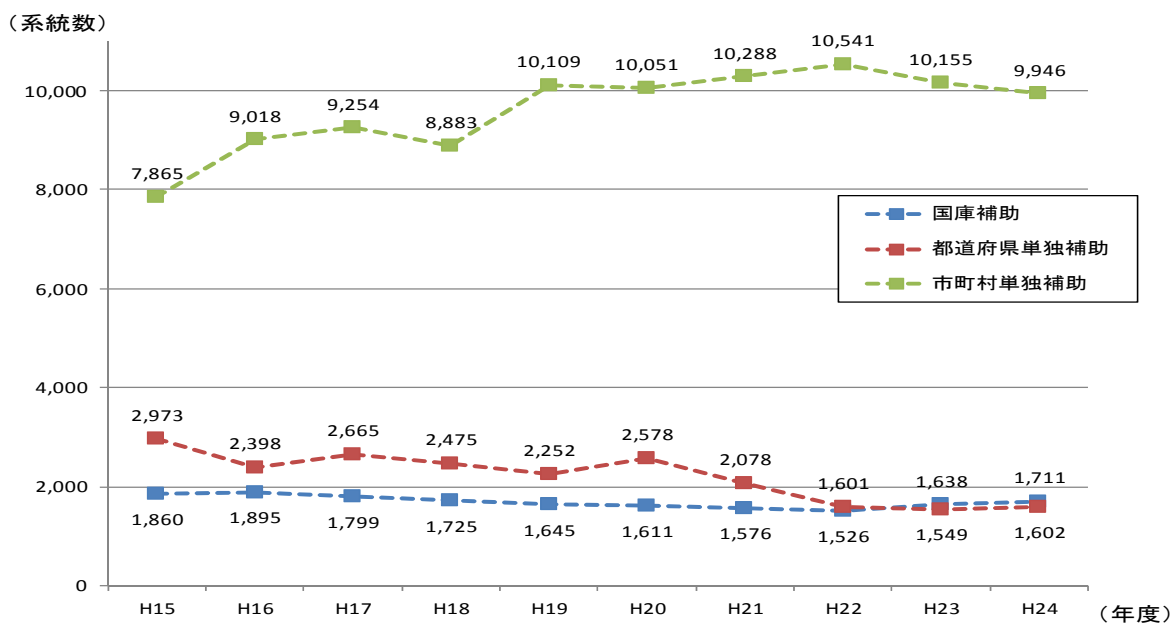


図 3-9 国庫補助と都道府県・市町村単独補助の補助系統数の推移

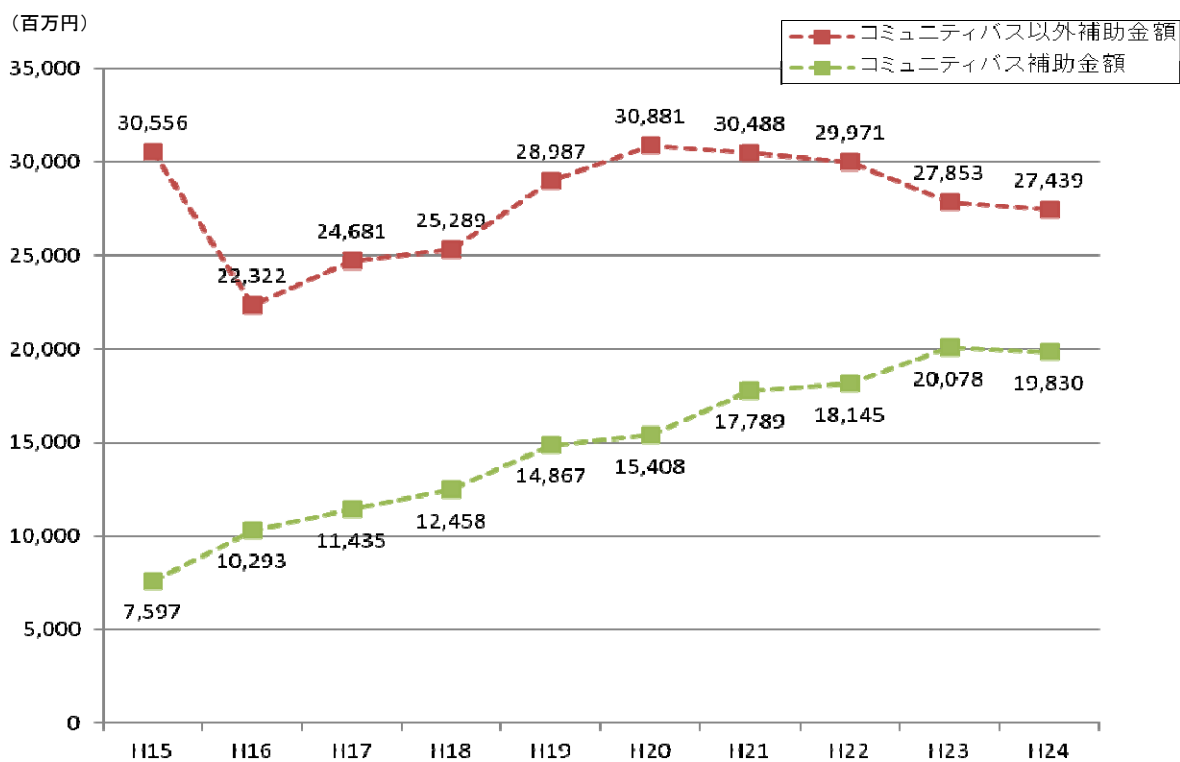


図 3-10 コミュニティバスとそれ以外のバスへの補助金額の推移

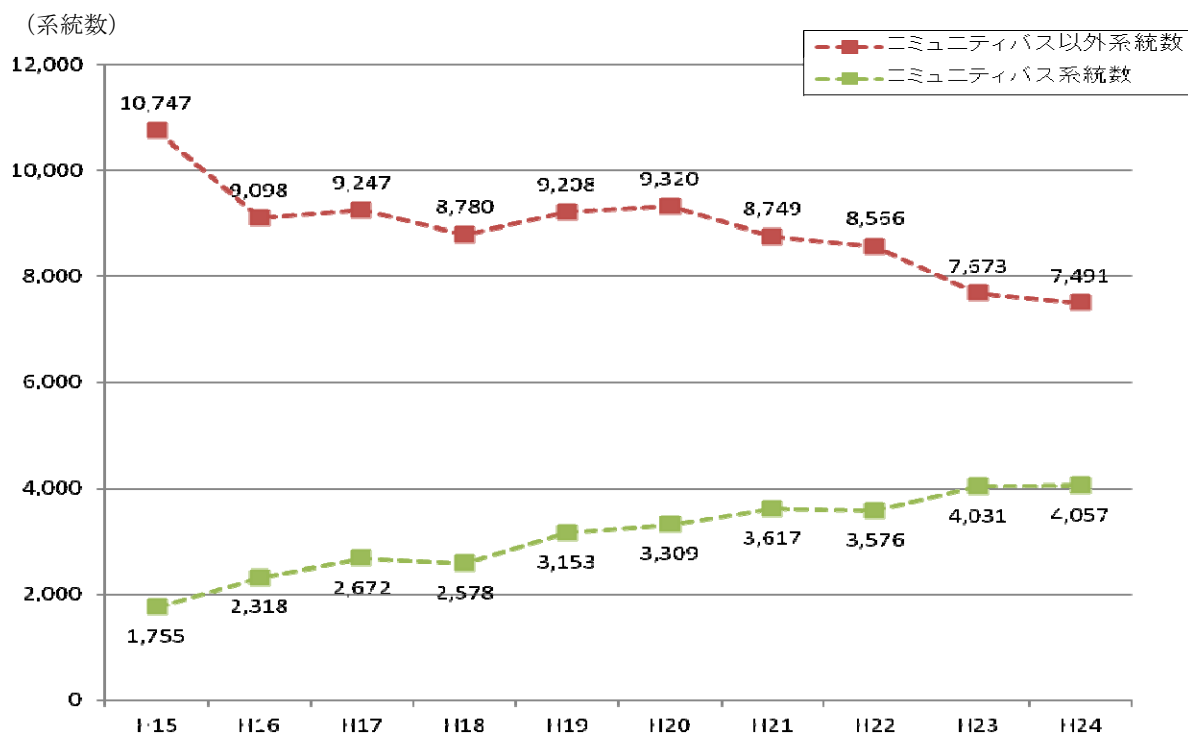


図 3-11 コミュニティバスとそれ以外のバスへの補助系統数の推移

表 3-2 都市の規模別に見た都道府県民 1 人当たりの補助金負担額

都市規模	都道府県数	人口 (千人)	補助金額 (百万円)	都道府県民一人あたりの補助金負担額 (円)	負担額が最も多い県とその額
地方都市圏	23	25,482	14,370	563	山口県 (1,141 円)
中都市圏	11	22,302	11,770	527	岐阜県 (881 円)
大都市圏	13	80,568	21,129	262	広島県 (567 円)
計	47	128,352	47,269	平均368	

※地方都市圏：人口 150 万人未満

中都市圏：人口 150 万人以上 250 万人未満

大都市圏：人口 250 万人以上

※補助金額は、平成 24 年度の都道府県・市町村単独補助の合計額

※「都道府県民一人あたり」の補助金負担額は、補助金額を人口で除した値

3-3 国・地方自治体による乗合バスの利用促進に向けた環境整備

3-1、3-2で述べて来た乗合バスの運行そのものに対する支援のほか、乗合バス事業者が行う利用促進に向けた環境整備についての支援も実施されている。代表的なものとして、ICカードの導入やバスロケーションシステム（バスの接近や到着予測時刻の情報をバス停留所や携帯電話等において提供するもの）の導入等があり、地域公共交通確保維持改善事業のメニューの一つとして事業費の1/3を補助している。〈図3-12〉

また、地方自治体においても、地域ぐるみで乗合バスのサービス改善や利用促進を実施しており、例えば、埼玉県の日高市では、行政、地域住民、乗合バス事業者等で構成される協議会において、運行ダイヤの実態調査・分析を行い、その結果に基づいた路線・ダイヤの最適化、利用環境の整備を実施した結果、運行開始以来、初めて輸送人員と運送収入を増加に転じさせるという実績をあげている。〈図3-13〉

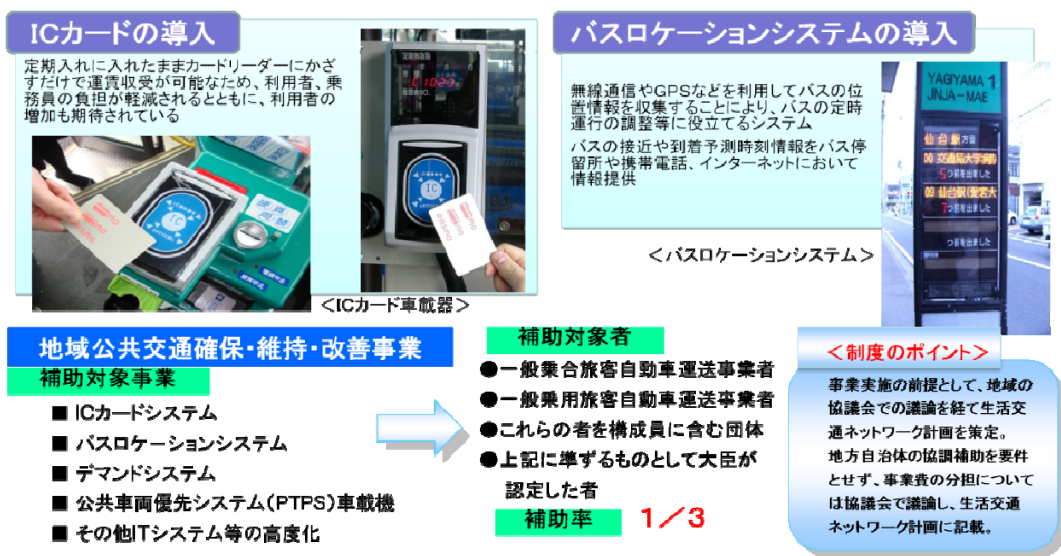


図 3-12 国による乗合バスの利用促進に向けた環境整備

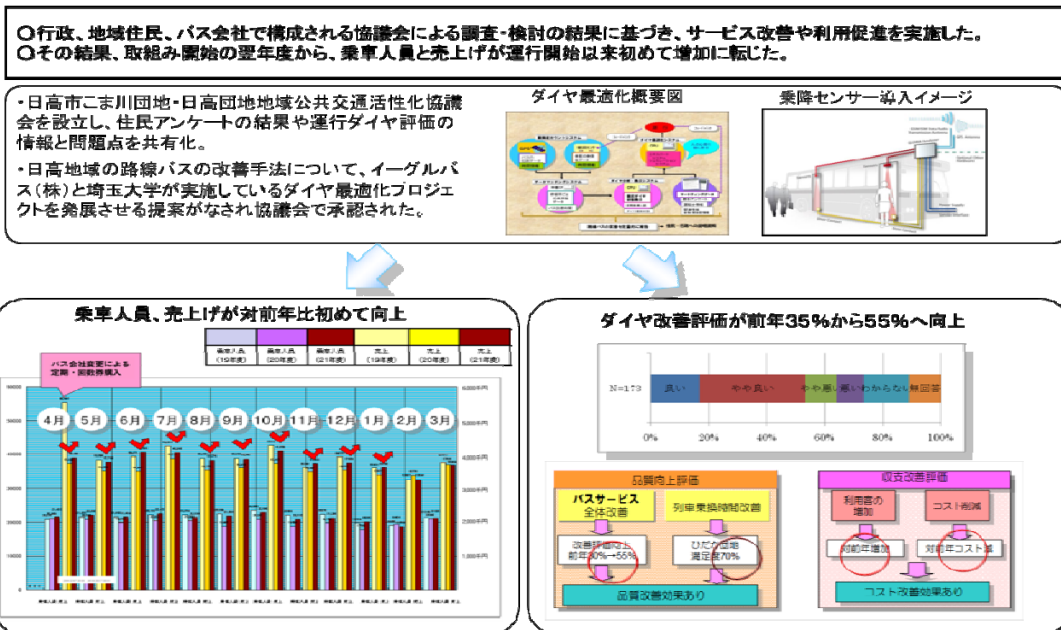


図 3-13 地方自治体による乗合バスの利用促進に向けた改善事例

4：乗合バスに対する支援の評価と課題

4－1 国による支援に対する評価と課題

国はこれまで、地域公共交通活性化・再生法の制定や地域公共交通確保維持改善事業の創設等により、地方自治体や乗合バス事業者等の地域公共交通の確保・維持・改善に係る取組みを強力かつ積極的に支援してきており、特に、地域公共交通確保維持改善事業については、平成23年度以降、その予算額は増加又は横ばいで推移するとともに、

- ① 幹線系統の距離要件（10km以上）や複数市町村要件（平成13年の合併前の市町村で判断）の緩和、
- ② 幹線系統と接続されるフィーダー系統の補助対象化、
- ③ 地域協働推進事業の創設

等、各種の改善措置を講じることで、平成22年度まで続いていた路線の廃止や輸送量の減少による国庫補助対象系統の減少を食い止め、平成24年度の補助対象系統数は平成18年度の水準まで回復している。また、平成25年度に創設した地域協働推進事業では、これまで全国で27件の認定を行う等、一定の効果をあげてきたところである。

一方で、今後は、地方自治体を中心となって、地域の協議会等において、より積極的な地域公共交通の活性化・再生に向けた取組み（例、ゾーン・バス方式（複数の系統について、市内の同一区間を基幹系統として統合し、残りを支線系統として効率化する方式）の導入等）が行われるような場合に、地域の主体性に応じて柔軟に支援することが求められる。その際には、地域の特性に応じて選択された最適な輸送手段に対して、効率的かつ効果的な支援を目指す必要がある。

また、現行の車両の更新に係る補助については、5年間かけての減価償却費補助であることから、経営状況の厳しい乗合バス事業者にとっては購入時の資金調達が困難な状況にあり、老朽車両の更新による安全確保及び利用者利便の向上の観点から、支援の強化が求められる。

さらに、昨今の国及び地方自治体における厳しい財政的な制約を踏まえると、地域公共交通確保維持改善事業と併せ、まちづくりや福祉、教育等に係る様々な支援メニューも活用して、総合的な観点から地域の公共交通に係る取組みを支援することが重要である。

4－2 地方自治体による支援に対する評価と課題

地方自治体は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会や地域公共交通会議等を活用して、地域の公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを進めており、財政的にも、国が行う地域間幹線バス系統の補助に連動した支援のほか、コミュニティバスの導入も含めた単独での財政的支援を実施し、これらの額を年々増加させてきている等、地域公共交通の活性化・再生に向けた取組みを強化してきている。

一方で、地方自治体の中でも、その取組みの内容には地域によって差異があり、地域の公共交通の確保・維持・改善を全国的にさらに推進していくためには、国の適切なサポートの下、地域における取組みをより一層充実させていく必要がある。

具体的な取組みとしては、国の支援についてあげられた、地域の主体性に応じた柔軟な支援、地域の特性に応じた最適な輸送手段の選択、車両の更新に係る補助の強化、まちづくりや福祉、教育等の総合的な観点からの支援、といった点について、地域の視点からどのように改善できるかを検討することが重要である。

第4章 人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の実態とその評価

人口減少や少子高齢化が進展する今後に向けて、乗合バスのネットワークやサービスが住民生活の維持や地域の活性化を適切に支えていけるようにするために、国の支援制度が目指すべき方向性を示すことが必要である。

このため、今般、人口減少等の著しい二つの地域を選定して、乗合バスの利用や支援等に関するモデルケース調査を実施した。なお、地域を選定にあたっては、経常収支率が地方部の中でも平均を下回っている東北地方及び四国地方の中から、全国的に汎用性のある課題をもっていると考えられる地域を選定した。

1：山形県における乗合バスに対する支援の概要

山形県については、今後も人口減少が継続し、30年後には現在の3/4程度に縮小する見通しである。生産年齢人口も減少の一途を辿るとともに、高齢化率も40%近くに達する見通しであり、人口減少や少子高齢化の進展の中で、中山間地域をはじめとする地域社会をどのように守っていくかが課題となっている。また、県内外の隣接地域との交流はあるものの、広域での交流が少なく、地域間の交流をいかにして深めていくかも課題となっている。

1-1 山形県における国・地方自治体による支援の概要

山形県では、国が行う地域間幹線バス系統について連動して同額の補助を行っているほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費や車両の購入等に対する財政的支援を行っている。

山形市においては、乗合バス事業者が廃止した路線について、町内連合会の自主運行方式による路線維持のための調査研究に対して補助を行っているほか、乗合バス事業者と連携して、路線、停留所、系統等をナンバリングにより統一したバスマップを作成し、乗合バス事業者のホームページでの公開や、市役所・バスの待合所等での地域住民への配付等、広くバス情報を提供することで利用促進を図っている。

1-2 山形県における国・地方自治体の補助の推移

山形県の補助金額は、乗車密度5人が維持できない路線の廃止等に伴い、国が行う地域間幹線バス系統に連動しての補助が減少傾向にあり、その結果、平成20年度の約1億5,200万円から平成24年度の約8,600万円に減少している。他方、山形市の補助金額は、県の補助金額の減少分を市の単独の補助で補っているという側面もあり、平成20年度の約5,400万円から平成24年度の約1億2,000万円に増加している。<図4-1>

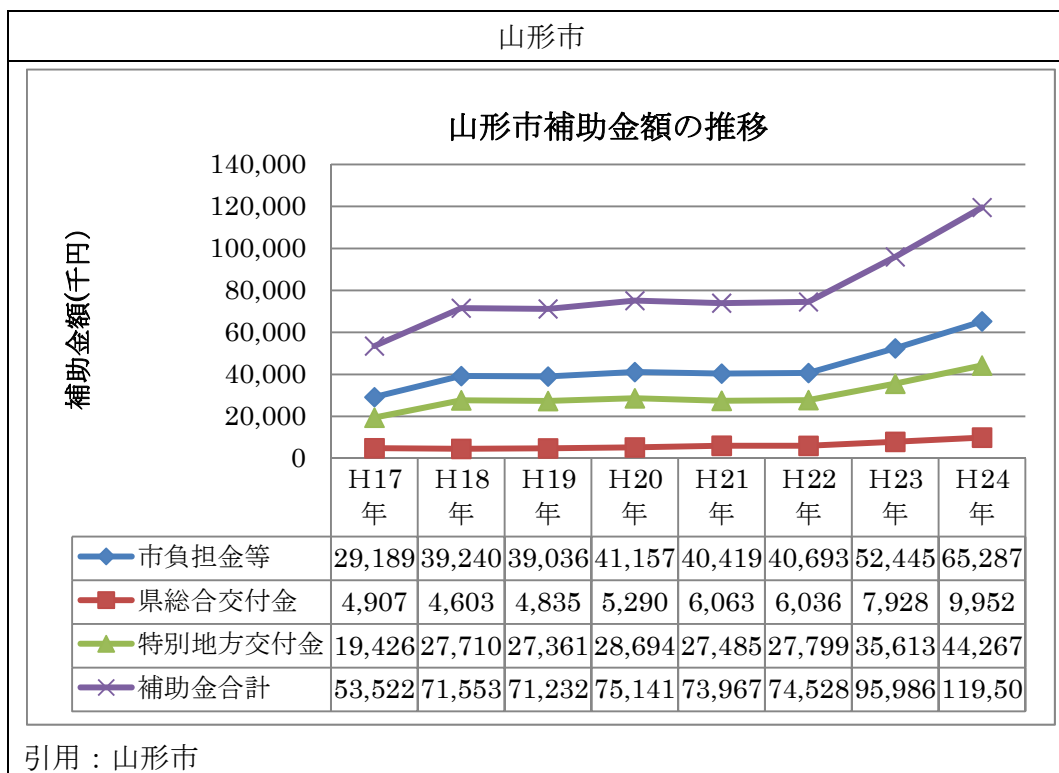
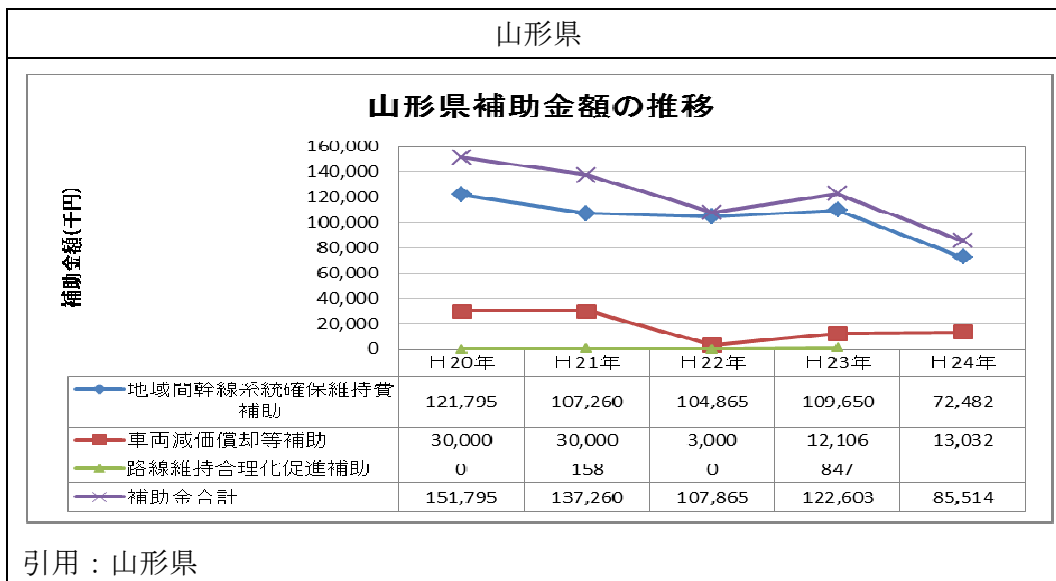


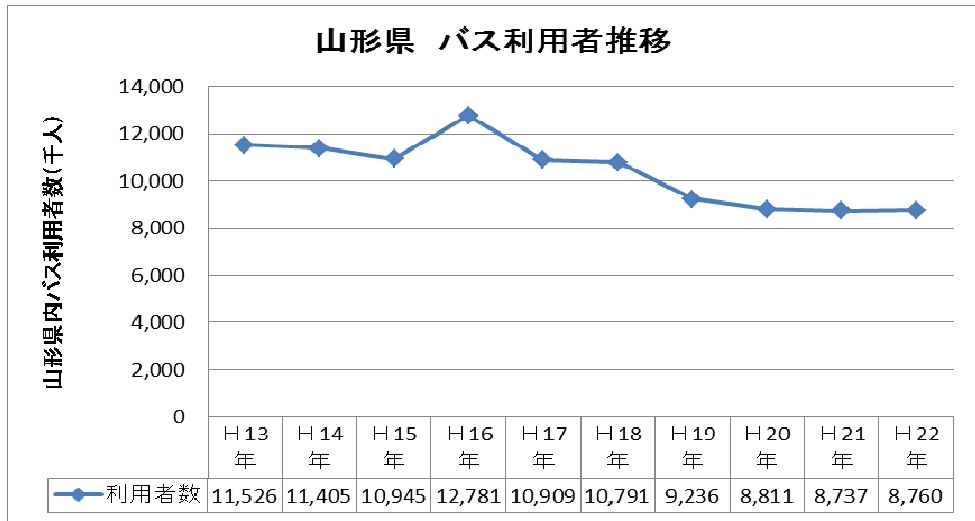
図4-1 山形県及び山形市における補助の推移

1-3 山形県における利用分担率²からみる利用動向

山形県におけるバスの輸送人員は、平成15年度の約1,100万人から平成22年度の約880万人と約20%減少している。この間の利用分担率については、1%台で推移しており、1.6%から1.1%に減少している。利用分担率について、自家用車を除いた値で見ると、鉄道に次ぐ利用分担率で推移してきており、概ね25%程度となっている。〈図4-2〉

² 自家用車、バス、鉄道といった各交通手段の利用割合

山形県のバスの輸送人員



引用：旅客地域流動調査

山形県のバスの利用分担率

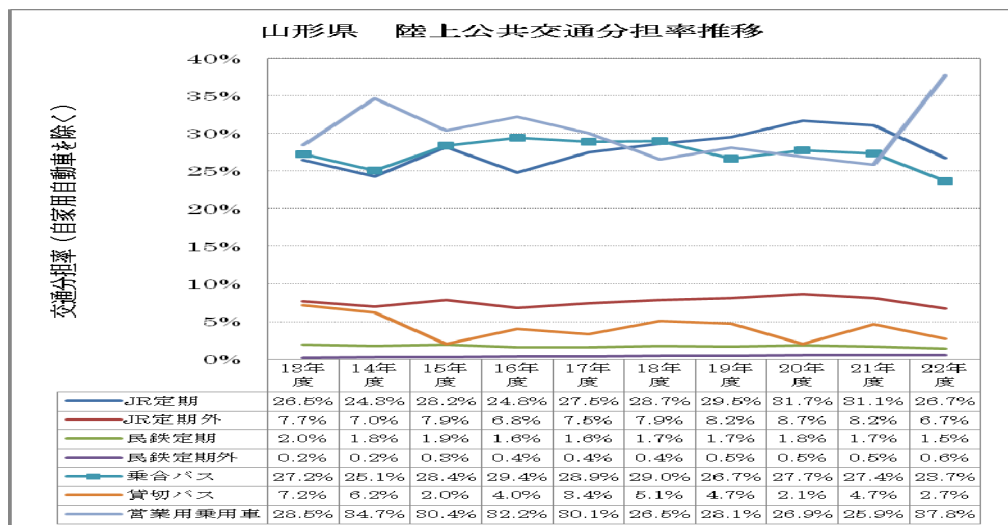
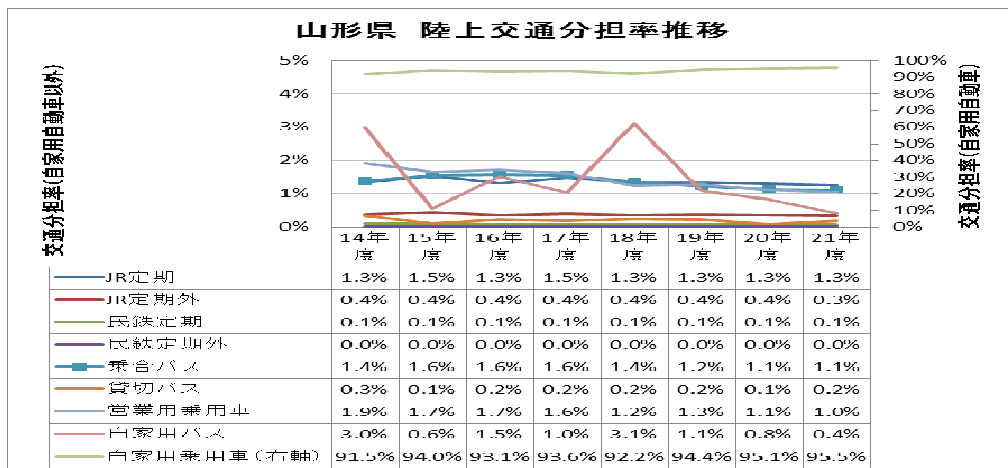
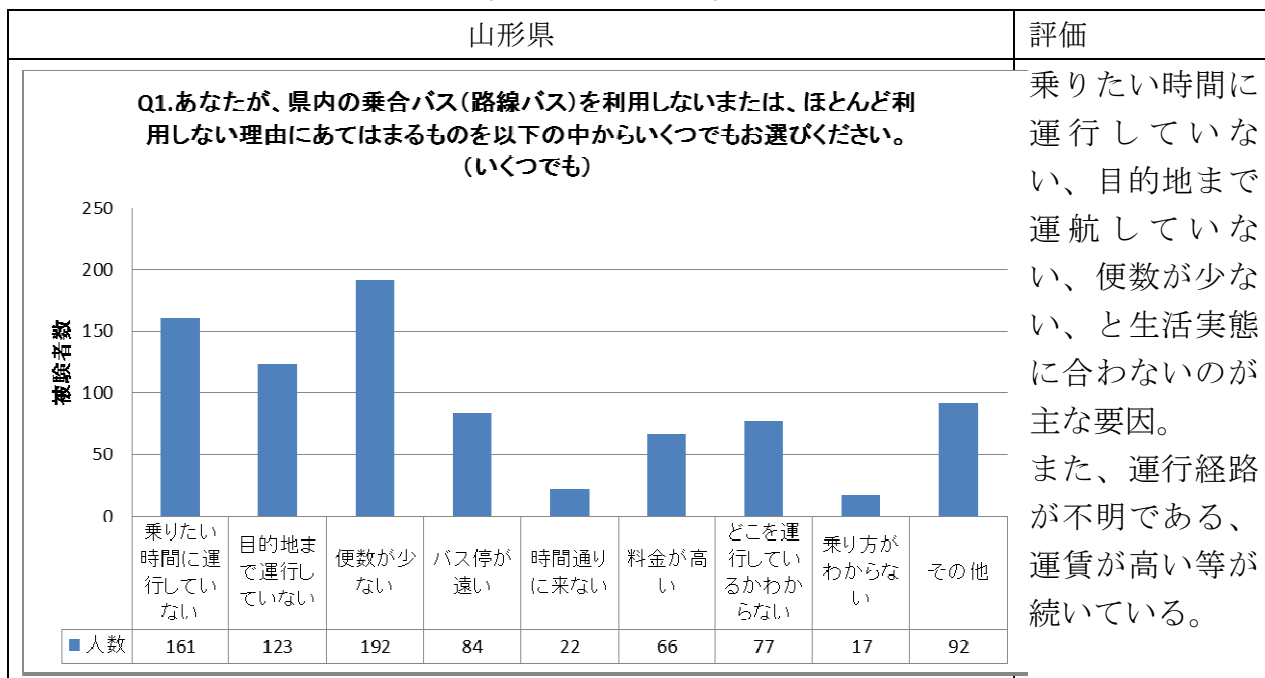


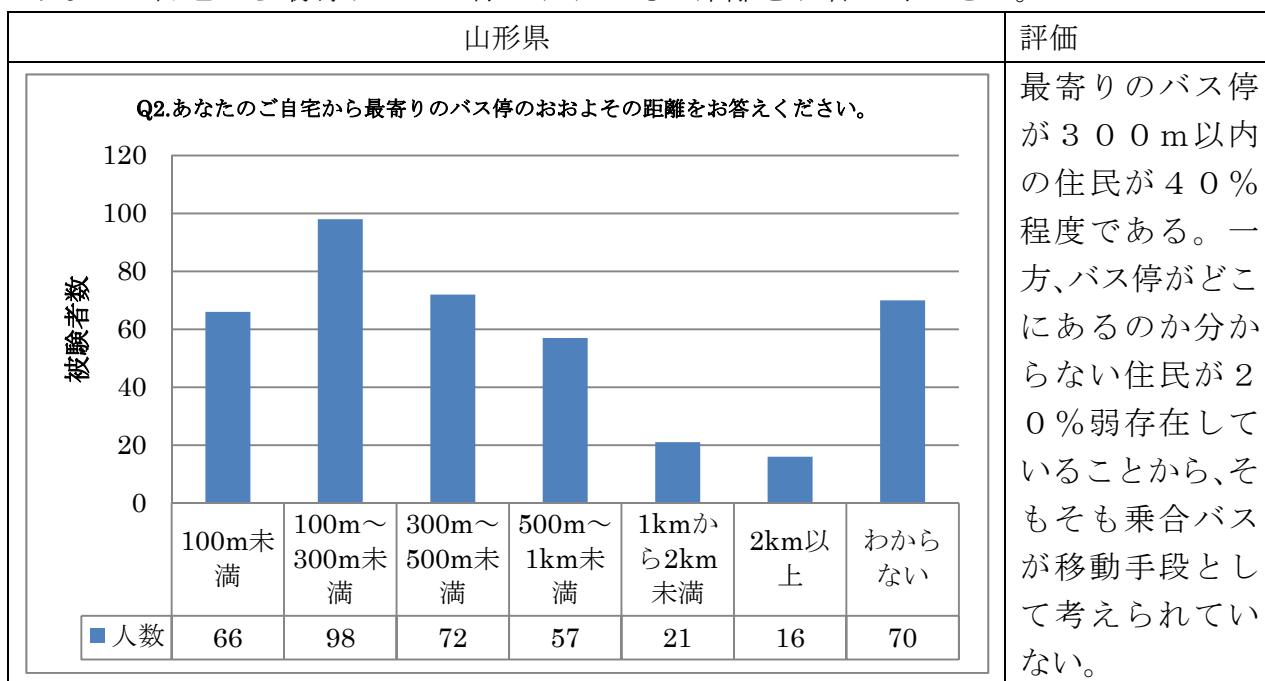
図4-2 山形県のバスの輸送人員及び利用分担率の推移

モデルケース調査の一環として、WEBアンケートにより、半年に1回以下の乗合バス利用者400名を事前に抽出して、乗合バスを利用しない住民への意識調査を行った。<図4-3>

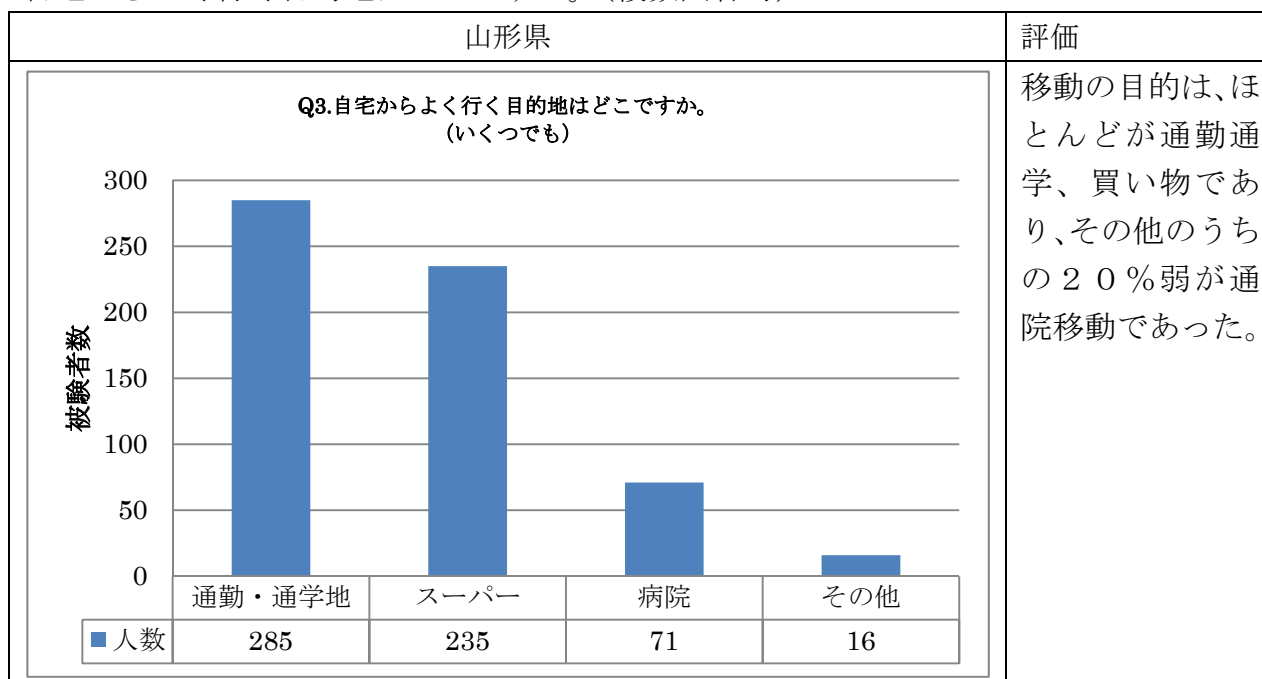
Q1. あなたが、乗合バスを利用しない、または、ほとんど利用しない理由にあてはまるものを、以下の中からお選びください。(複数回答可)。



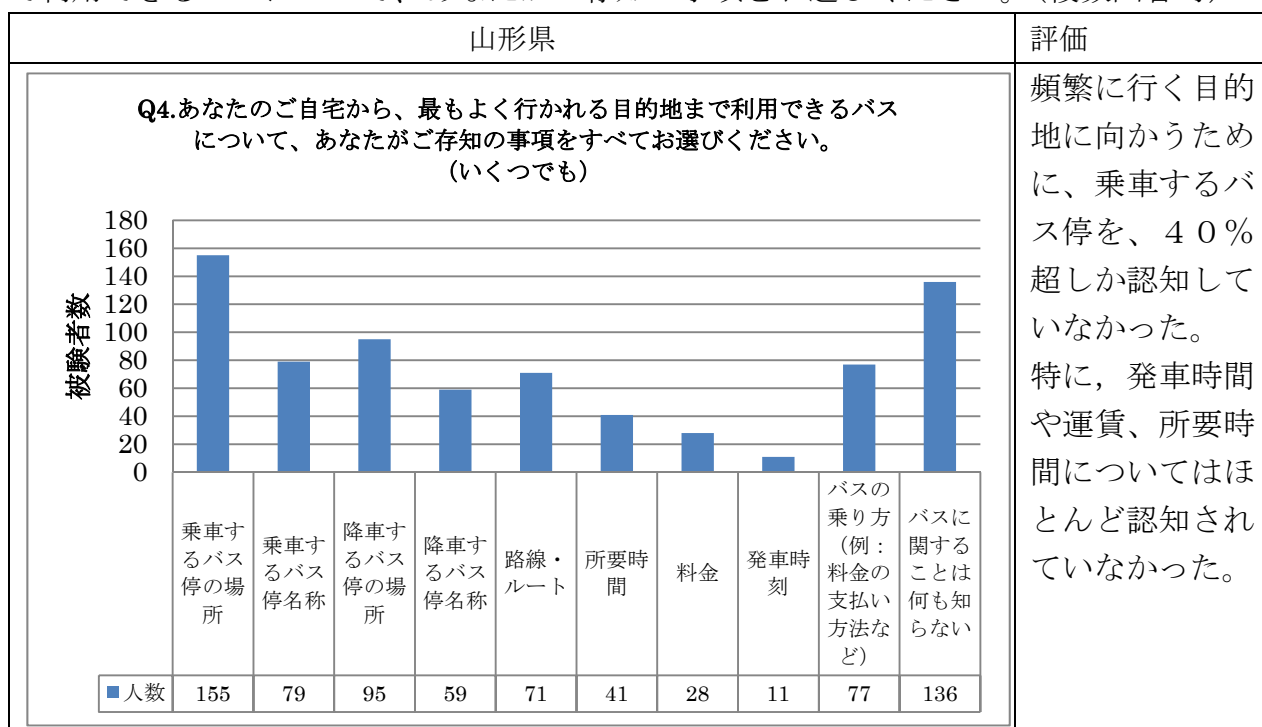
Q2. あなたの自宅から最寄りのバス停のおおよその距離をお答えください。



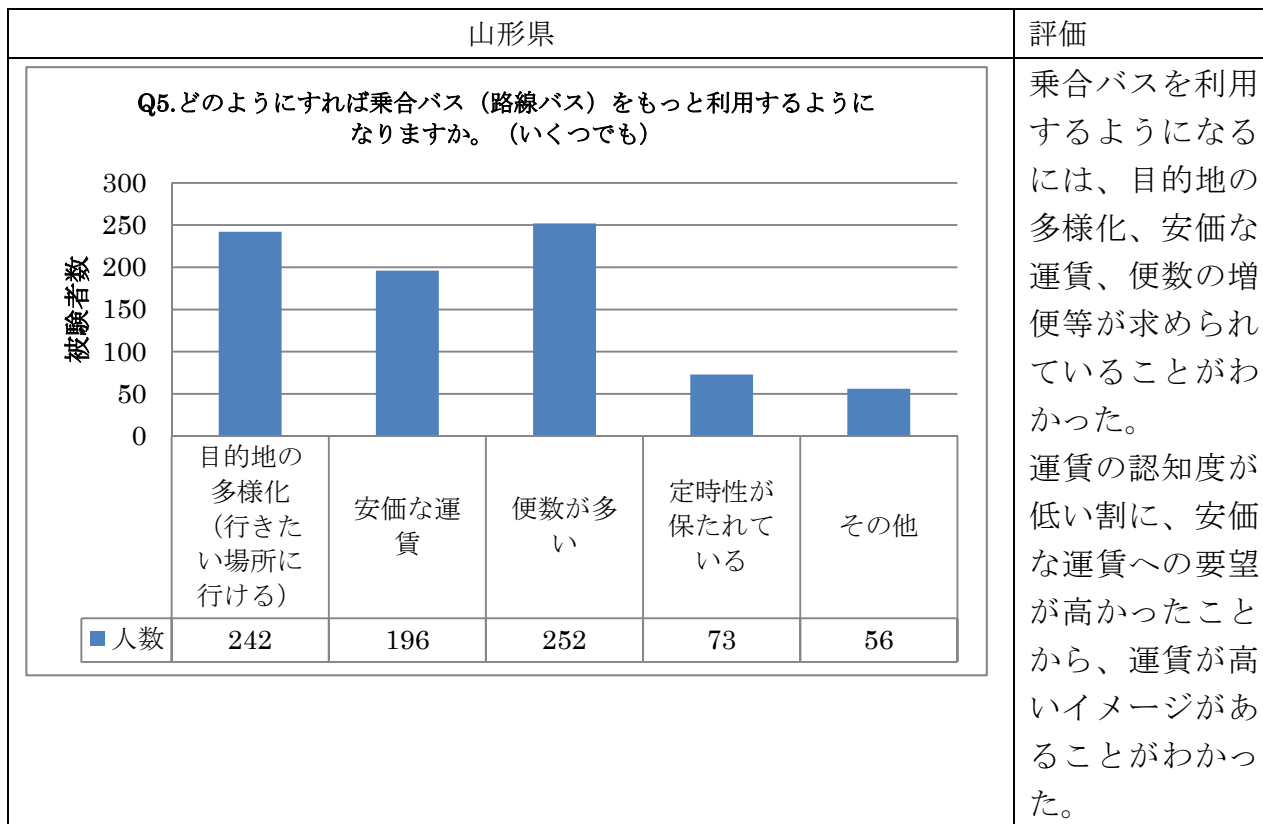
Q3. 自宅からよく行く目的地はどこですか。(複数回答可)



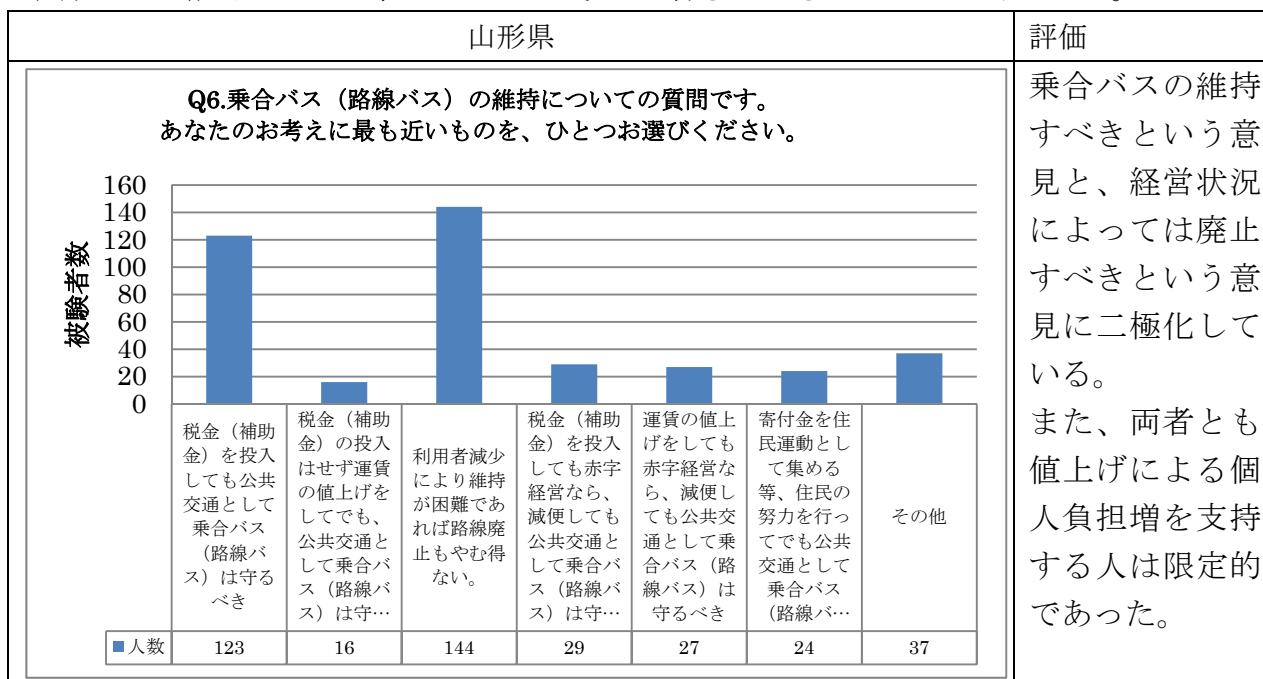
Q4. あなたのご自宅から、最もよく行かれる目的地（通勤・通学地、スーパー、病院等）まで利用できるバスについて、あなたがご存知の事項をお選びください。(複数回答可)



Q5. どのようにすれば乗合バスをもっと利用するようになりますか。(複数回答可)



Q6. 乗合バスの維持について、あなたのお考えに最も近いものをお選びください。



Q7. 乗合バスの維持が必要な理由について、あなたのお考えにあてはまるものをお選びください。(複数回答可)

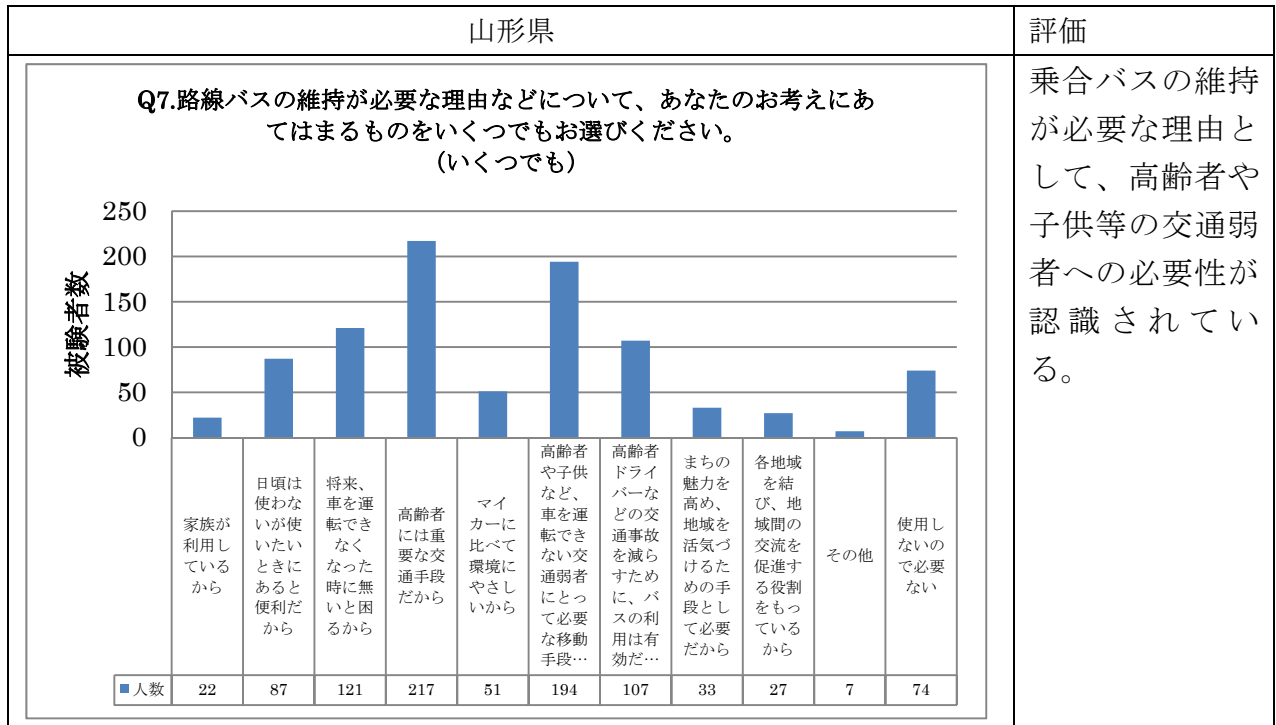


図4-3 乗合バスを利用しない住民の意識調査

1-4 山形県における利用の減少に対する対策とその評価

モデルケース調査の一環として、山形県の地方自治体、地域内を運行する主要な乗合バス事業者に対するヒアリング等を実施し、利用の減少に対する対策について調査を行った。

表4-1 山形県の地方自治体及び乗合バス事業者に対するヒアリング結果

山形県
<p>乗合バスの利用促進を図ったとしても、大幅に利用が増えることはなく、過疎地は数人しかバスを利用しないのが現状であり、今後、過疎化が進行する地域では、デマンドバス、コミュニティバス、民間の乗合バス事業者が運行するバスの組み合わせで、生活交通を維持していく必要がある。</p> <p>公共交通に関する協議の場として、各市町村の地域公共交通会議があり、県としても参画しているが、県内の全市町村の議論に深く関わっていける体制ではなく、十分な情報共有が図られていない。</p> <p>乗合バスの経営は、負担が大きく、将来的には県・市町村として路線維持をしていかなければならないと考えているが、山形県内35市町村が抱える地域交通の課題はそれぞれ異なっているので、現時点では乗合バス事業者は各市町村を頼っており、県ができることは財政的支援と考えている。</p>
山形市
<p>公共交通としての乗合バスは、民間の乗合バス事業者がメインであり、市は補完的な役割を担っている。</p> <p>平成22年度に山形市地域公共交通総合連携計画を策定し、市内においてわかりやすい運賃表示等にすることを盛り込んでいるが、民間の乗合バス事業者は、バスの現状維持が第一であることから、なかなか進んでいないのが現状である。</p> <p>また、県内の主要な乗合バス事業者であっても、路線バスについては全体的に赤字路線が多く、高速バスの収益で補てんしている。他方、平成10年以降に郊外では商業施設ができはじめ、平成25年には新規路線の運行を始めた事例もある。</p>
乗合バス事業者
<p>補助金と高速バスの収益で地域の乗合バスの赤字を補てんしており、このような経営状況から、バス車両を購入できず、車両が老朽化している。このため、中古のバス車両を購入しているが、全国的に台数が足りていないため、20年経った車両を代替できない状況があり、ますます利用者が減少する悪循環も見られる。</p> <p>利用促進策として、100円循環バスの運行をしているものの、利用者は減少しているところであり、バス停留所を設置したくとも、住民との合意に労力がかかっている。</p>

2：徳島県における乗合バスに対する支援の概要

徳島県については、総人口が平成17年から平成22年にかけて約25,000人減少している。一方で、65歳以上の人口が増加傾向にあり、総人口に占める高齢者の比率は、27%と全国平均の23%を大きく上回る状況となっている。今後、平成40年には高齢化率が40%に達する見通しであり、自家用車の運転が難しくなる高齢者が増えることにより、自家用車の代替となる乗合バスのあり方や、車に頼らず近場で商店や病院を利用できるまちづくりのあり方等が課題となっている。

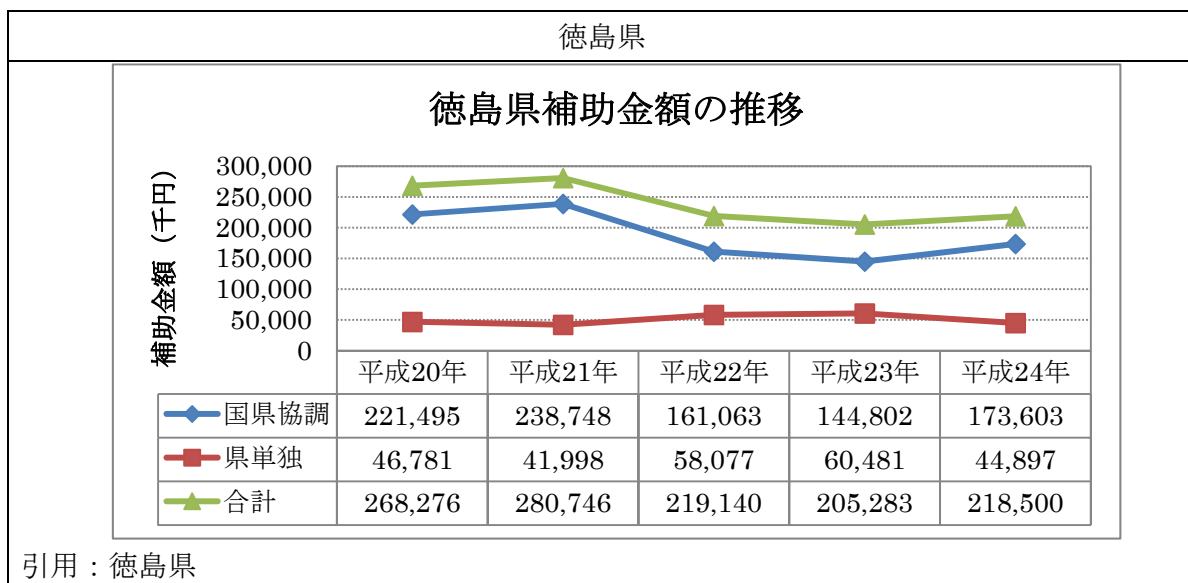
2-1 徳島県における国・地方自治体による支援の概要

徳島県では、国が行う地域間幹線バス系統について連動して同額の補助を行っているほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費や車両の購入等に対する財政的支援を行っている。

また、徳島市では、市民主体で運営をしている地域のバス路線について、赤字額の3/4を上限として補助を行っている。

2-2 徳島県における国・地方自治体の補助の推移

徳島県の補助金額は、平成22年度に国が行う地域間幹線バス系統に連動しての補助が大きく減少したが、それ以降はほぼ横ばいで推移しており、平成24年度には約2億2,000万円を補助している。このうち、約4,500万円が県による単独の補助となっている。〈図4-4〉



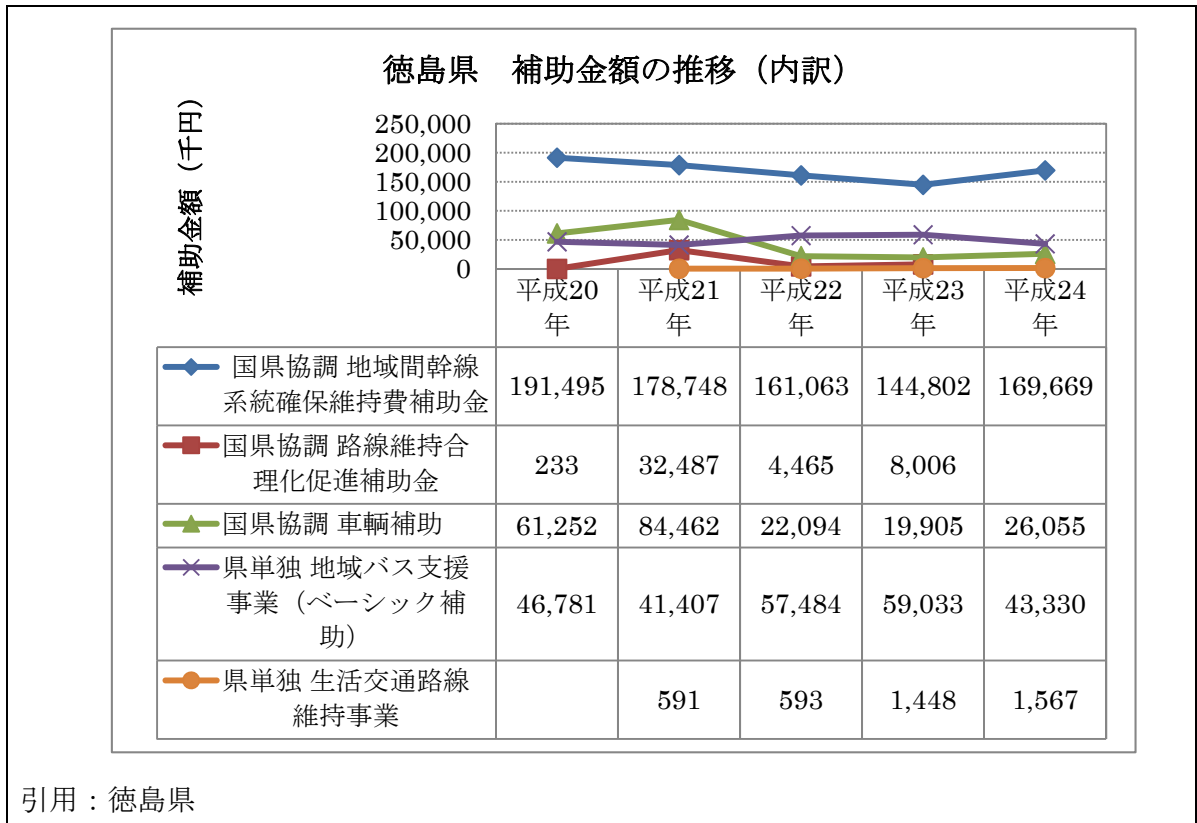
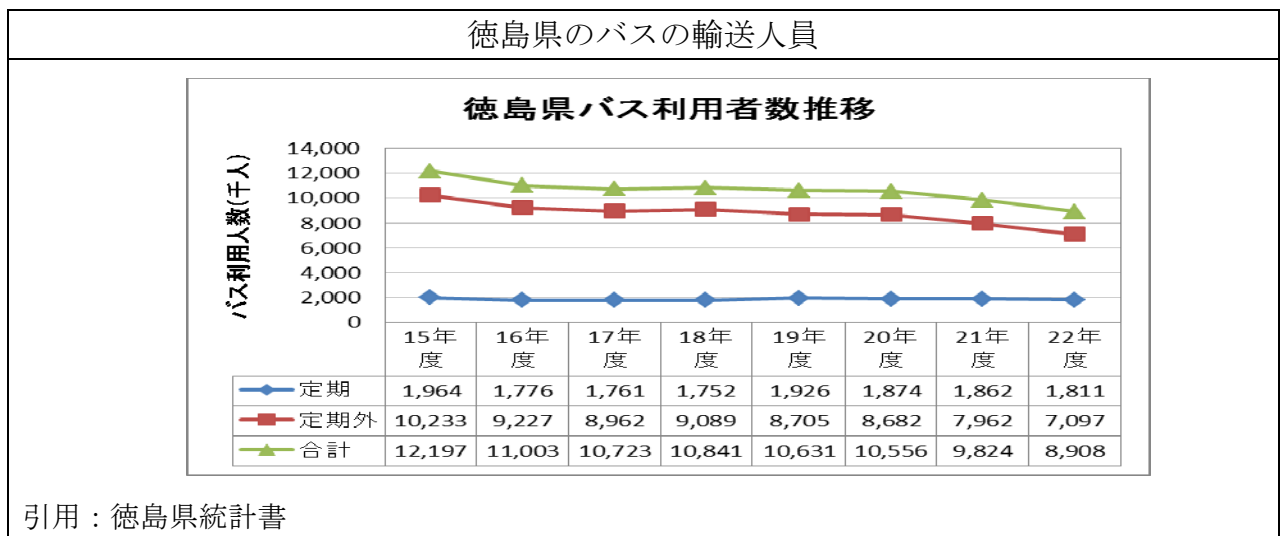


図4-4 徳島県における補助の推移

2-3：徳島県における利用分担率からみる利用動向

徳島県においては、バスの輸送人員は平成15年度の約1,200万人から平成22年度の約890万人と約25%減少している。この間の利用分担率については、1~2%台で推移しており、2.3%から1.8%に減少している。利用分担率について、自家用車を除いた値で見ると、鉄道に次ぐ利用分担率で推移してきており、概ね30%程度となっている。<図4-5>



徳島県のバスの利用分担率

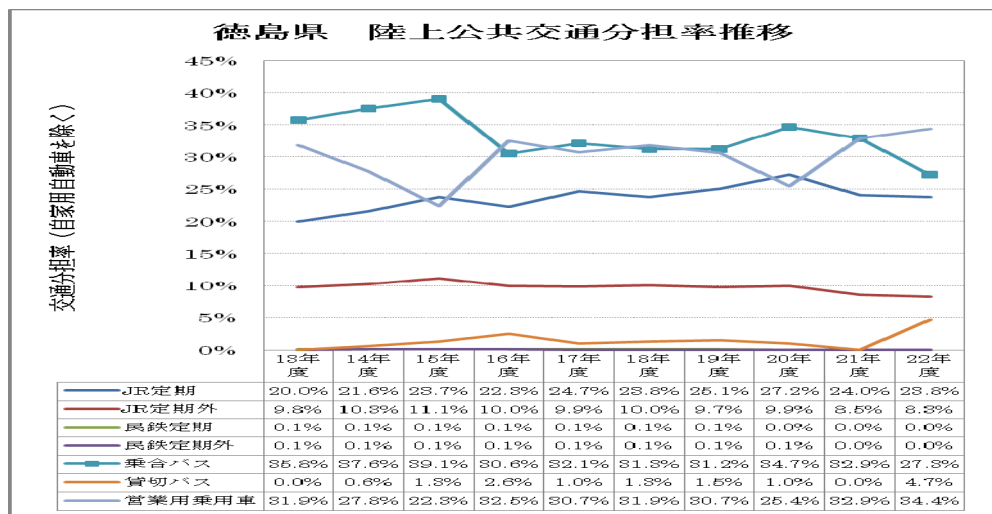
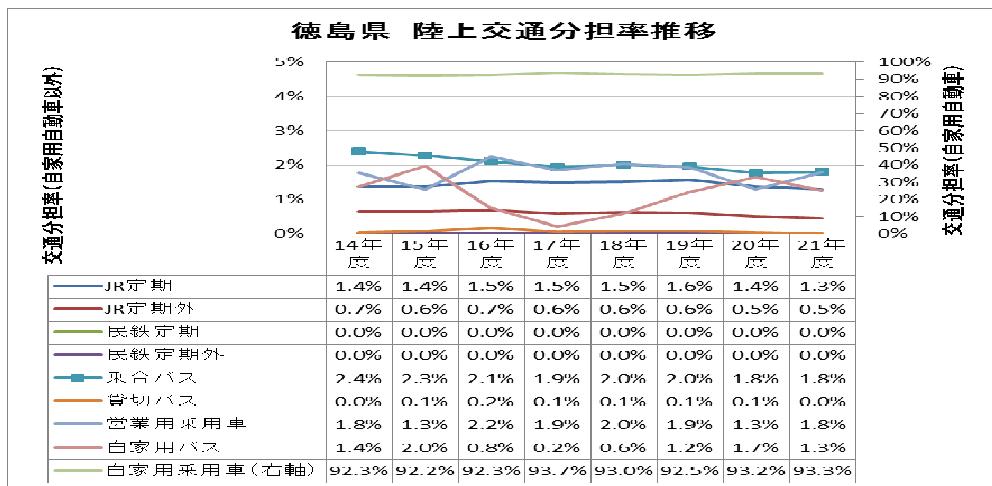
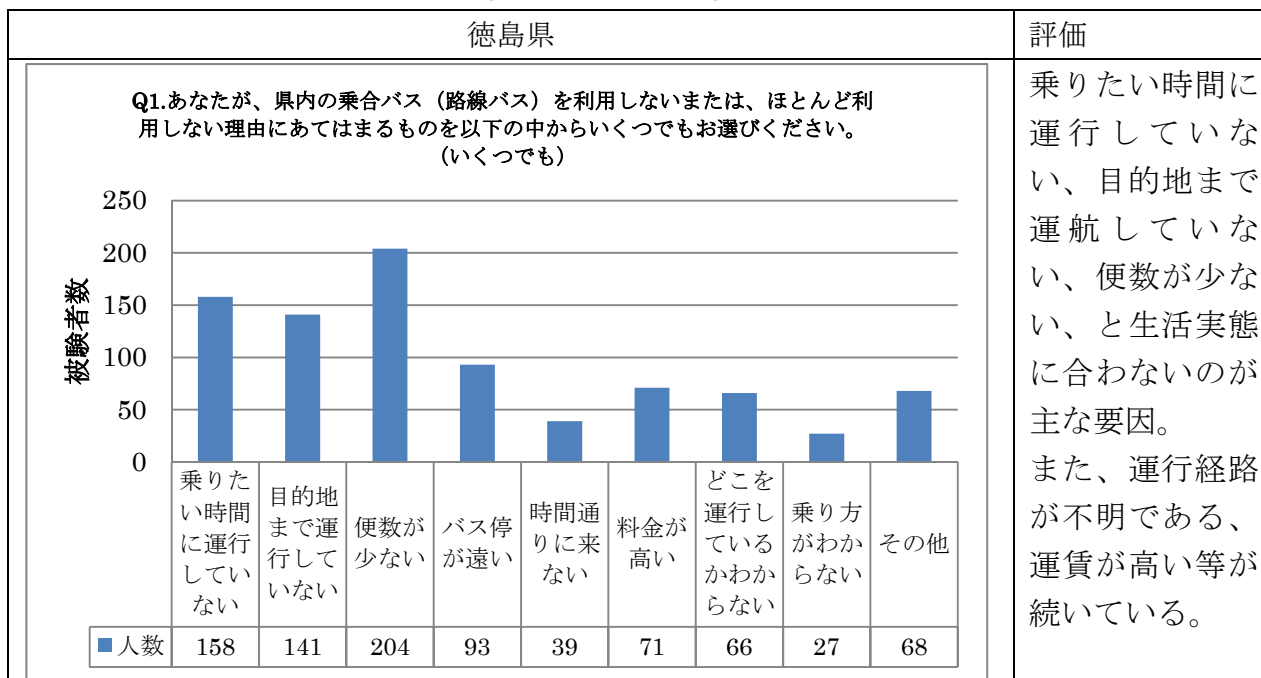


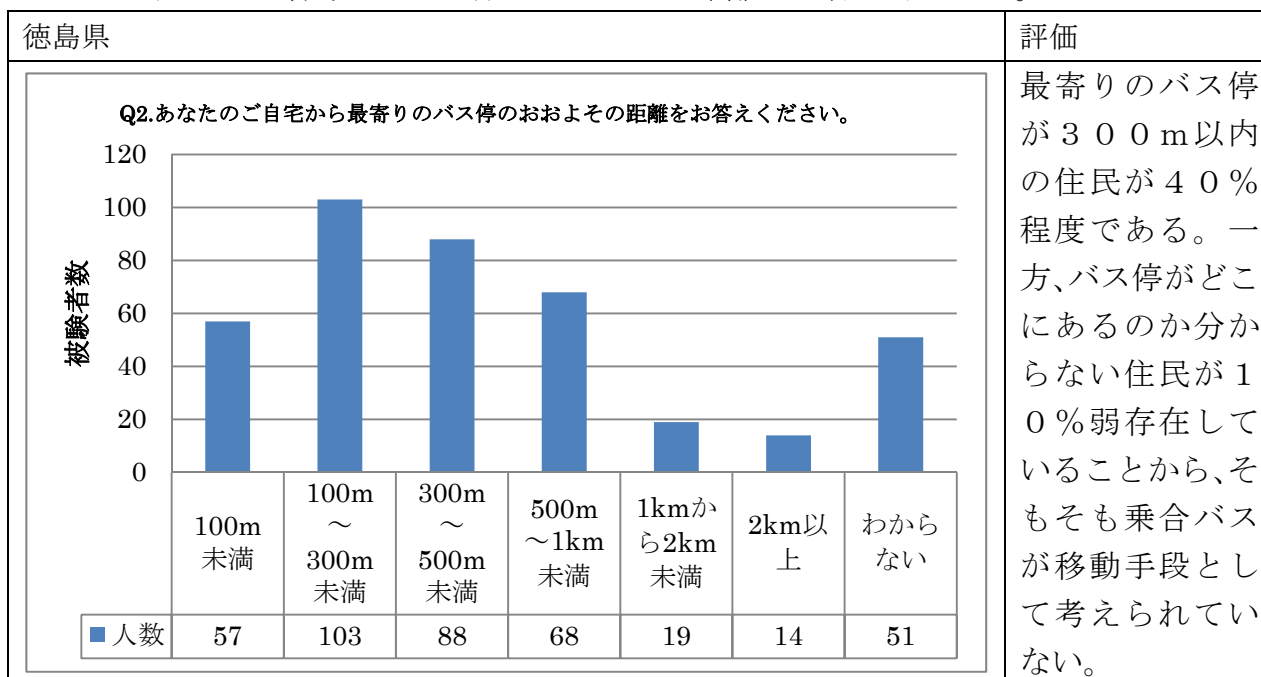
図 4-5 徳島県のバスの輸送人員及び利用分担率の推移

モデルケース調査の一環として、WEBアンケートにより、半年に1回以下の乗合バス利用者400名を事前に抽出して、乗合バスを利用しない住民への意識調査を行った。<図4-6>

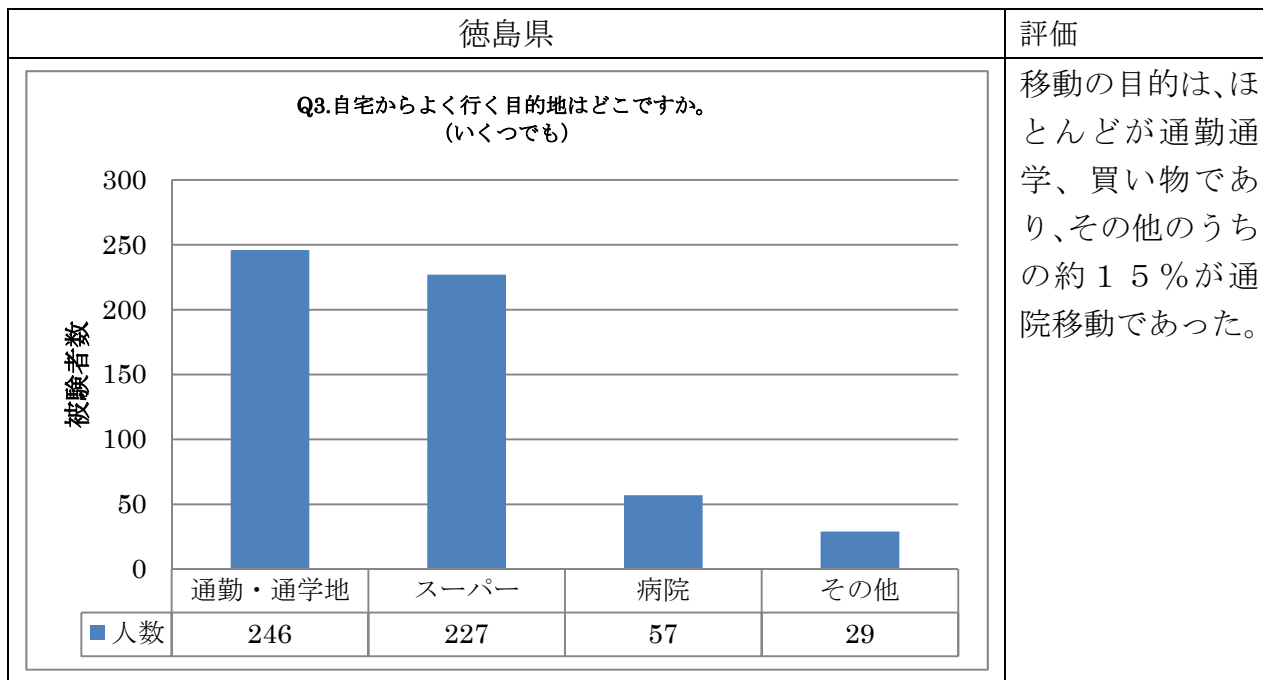
Q1. あなたが、乗合バスを利用しない、または、ほとんど利用しない理由にあてはまるものを、以下の中からお選びください。(複数回答可)。



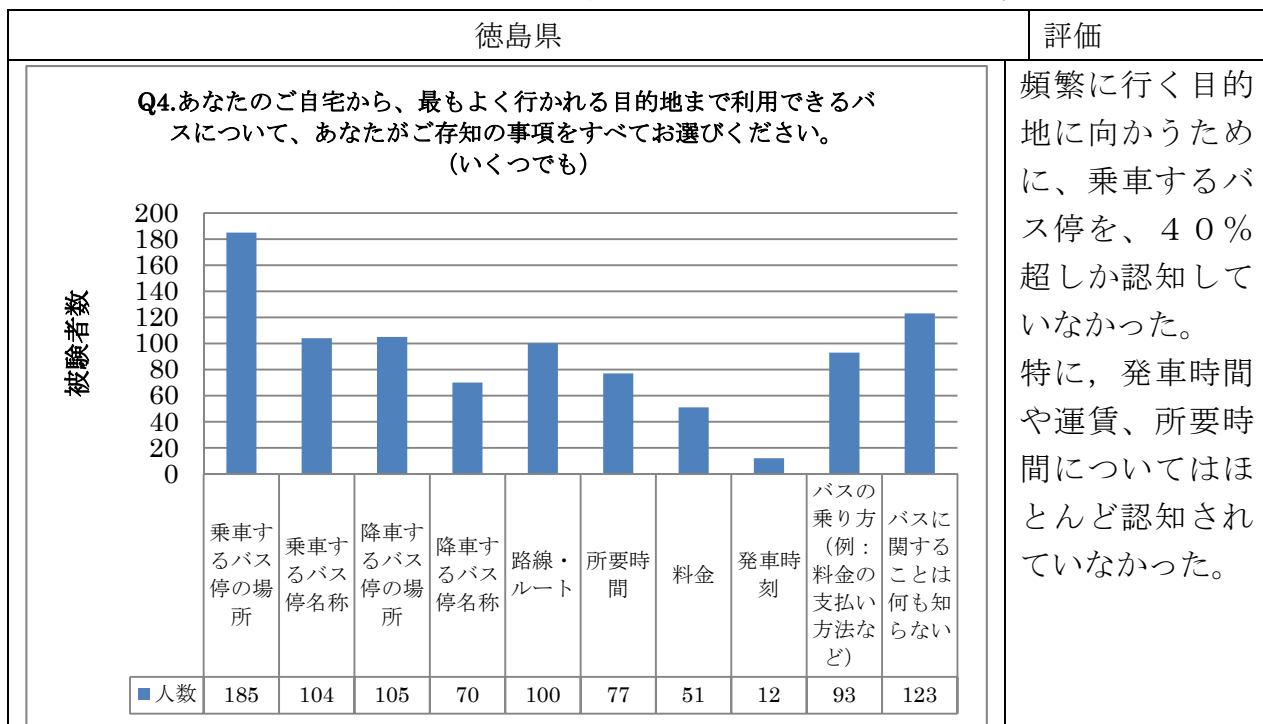
Q2. あなたの自宅から最寄りのバス停のおおよその距離をお答えください。



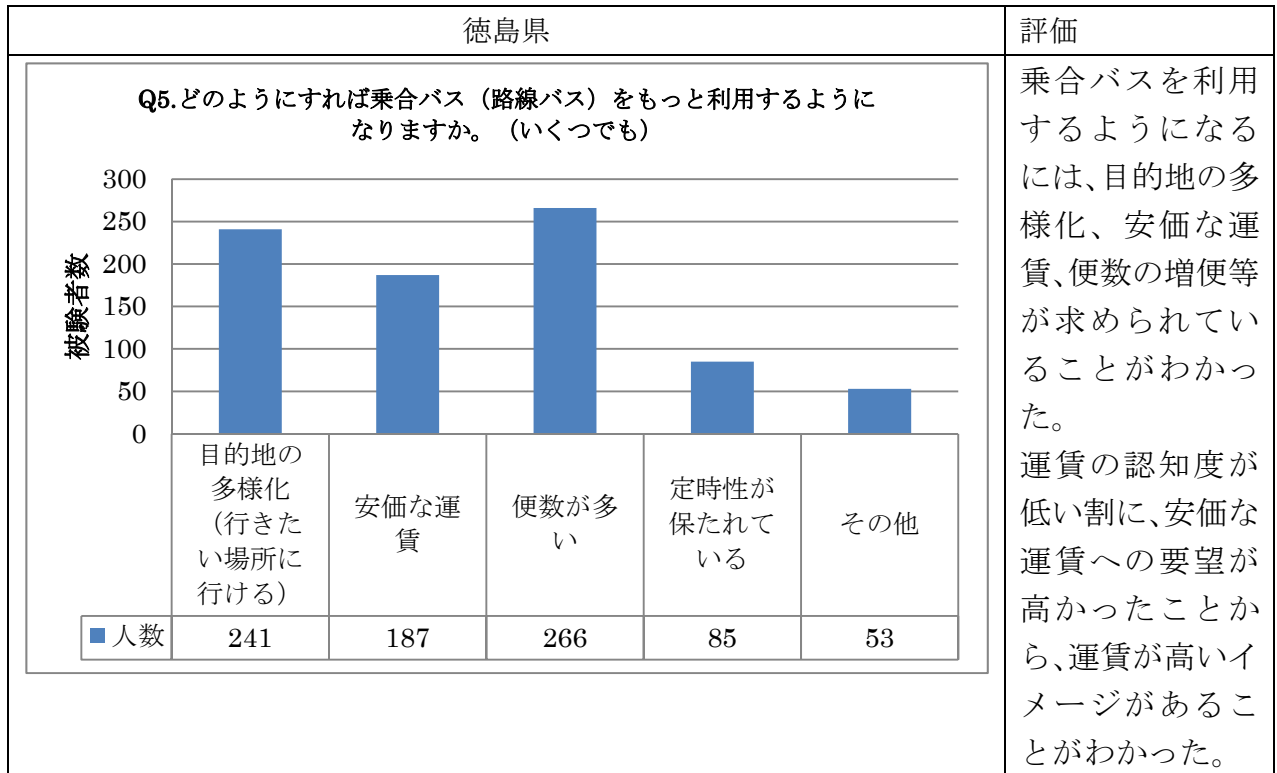
Q3. 自宅からよく行く目的地はどこですか。(複数回答可)



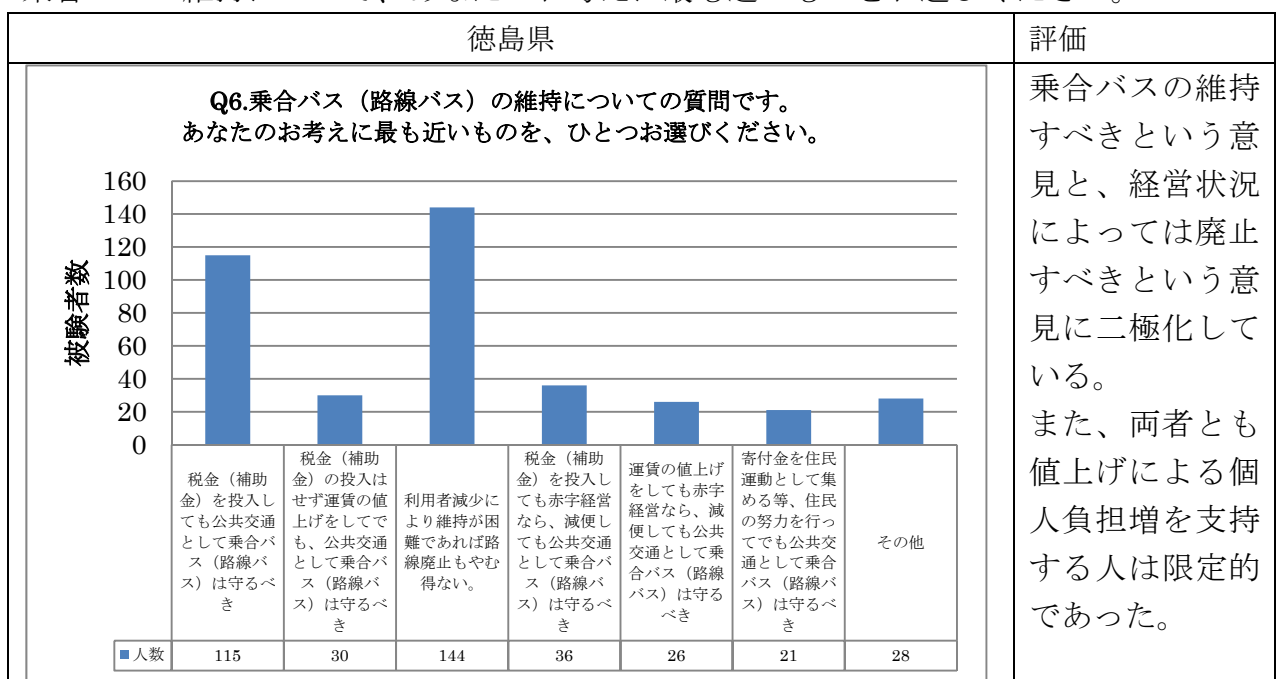
Q4. あなたのご自宅から、最もよく行かれる目的地（通勤・通学地、スーパー、病院等）まで利用できるバスについて、あなたがご存知の事項をお選びください。(複数回答可)



Q5. どのようにすれば乗合バスをもっと利用するようになりますか。(複数回答可)



Q6. 乗合バスの維持について、あなたのお考えに最も近いものをお選びください。



Q7. 乗合バスの維持が必要な理由について、あなたのお考えにあてはまるものをお選びください。(複数回答可)

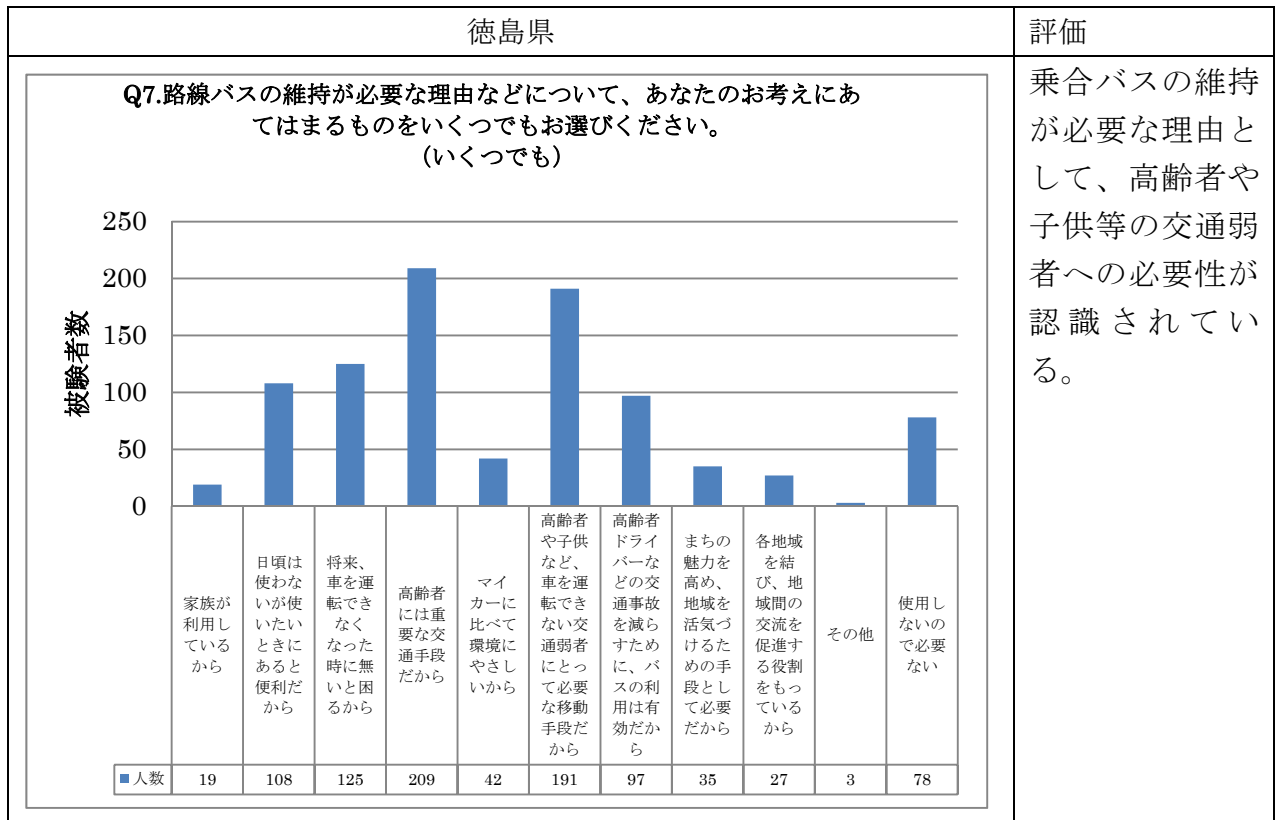


図4-6 乗合バスを利用しない住民の意識調査

2-4 徳島県における利用の減少に対する対策とその評価

モデルケース調査の一環として、徳島県の地方自治体、地域内を運行する主要な乗合バス事業者に対するヒアリング等を実施し、利用の減少に対する対策について調査を行った。

<表4-2>

表 4-2 徳島県の地方自治体及び乗合バス事業者に対するヒアリング結果

徳島県
<p>中山間部での利用者減少による乗合バスの路線廃止が起きており、地域住民の移動サービスが低下している。</p> <p>乗合バスの利用促進に官民一体で取り組み、路線廃止の歯止め策を講じていくとともに、「公共」交通としての機能から「生活」交通としての機能への移行過程で、地域の自主運行の芽を育てていきたいと考えている。</p> <p>現時点では、乗合バスの確保・維持に対する支援の強化として、地域の特性に応じた多様な取組に対して一括して支援できる基金（交付金）事業を創設することを検討しているところ。</p>
徳島市
<p>乗合バスは、赤字経営が慢性化しており、民間バス事業者と市営バスが都市部で競合し、民間バス事業者の経営を悪化している1つの要因となっている。</p> <p>市営バスについては、輸送人員が年々減少していることから、平成22年度に連携計画を作成し、市営バスの20路線のうち、大幅な赤字の10路線を、移行予定路線と位置付けて、民間バス事業者へ委託していくこととした。</p> <p>今後は、地域バス等をボランティアとして運行している人たちの生活保障ができるような運営方法を検討し、地域活力を高めていきたいと考えている。</p>
乗合バス事業者
<p>経営的に厳しいことから人件費を削るしかなく、県に働きかけて作業部会が設置されたものの、ここ2～3年は作業部会が開かれていない状況。市町村も地域公共交通を検討する部署がなく、市町村との間で地域公共交通に関する認識の温度差を感じるなど、「公共交通」というが「公共」を民間が担っていると言っても過言ではない現状がある。</p> <p>また、路線廃止を宣言すると、損失分を負担するから存続してほしいということになり、話がまとまらないため、ここ数年、路線廃止は止まっている。利用促進の取組として、一律運賃も実施してみたが、従来の対距離制による運賃との差額が大きい区間の利用者が増えたことによって収入が減少した。</p>

3：人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の評価

乗合バスの利用や支援等に関するモデルケース調査を実施した結果、山形・徳島両県に共通してみられた乗合バスの傾向のうち、全国的に汎用性の高いものとしては、以下の3点があげられる。

- ① 山形・徳島両県ともに、地方自治体として国が行う地域間幹線バス系統について連動して同額の補助を行っているほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費や車両の購入等に対する財政的支援を行っている。

また、両県の県庁所在地である、山形市・徳島市においても、路線の運行に要する経費のほか、路線維持のための調査やバスマップの作成等による利用促進等について、財政的支援を行っているが、両県ともに、輸送人員等は年々減少傾向である。

- ② 乗合バスを利用しない住民への意識調査を行った結果を見ると、便数が少ない乗りたい時間に運行していない、よく行く目的地に運行していない、という回答が上位を占めた。

他方、どこを運行しているかわからない、バス停留所の場所がわからないといった回答のほか、運行ダイヤや運賃、所要時間等、バス利用に係る基本的な情報が共有されていないことも判明し、地域住民のニーズに沿った利用促進の取組みが課題として判明した。

また、乗合バスを維持すべきという意見と、経営状況によっては廃止すべきという意見は二つに別れる一方で、運賃の値上げによる個人負担増については、支持する人は限定的であった。

なお、このようなバスを利用しない住民へのアンケートは、従来行われたことがほとんどなく、今回のアンケートにより判明した乗合バスを利用しない理由やその分析結果は、関係者に共有することが重要である。

- ③ 地方自治体に対するヒアリングによると、過疎化が進行している地域に対しては、民間の乗合バスのほか、コミュニティバス、デマンドバス等の組み合わせで、生活交通を持していく必要があるという認識を持っている。また、地域の公共交通、生活交通については、市町村が中心となって確保・維持していく必要があり、これを県が広域的な視点から、財政面も含め、補完していくという考え方が示された。

他方、乗合バス事業者に対するヒアリングによると、資金繰りが厳しく、老朽化したバス車両を代替できない状況があり、車両の老朽化が進行することで、ますます利用者が減少するという悪循環も見られた。また、運賃面での工夫等、様々な対策を行う一方で、必ずしも効果が発揮されているわけではなく、支援が期待される地方自治体の地域交通に対する体制の弱さが支援策に影響しているといった指摘もみられた。

第5章 乗合バスに対する支援をめぐる課題と今後に向けた支援のあり方

1：乗合バスに対する支援をめぐる課題

モデルケース調査の結果も踏まえ、乗合バスの支援のあり方を考察すると、従来の地域公共交通確保維持改善事業を中心とした国と地方自治体による支援について、大きく以下の4点が今後の課題としてあげられる。

- ① 地域の特性に応じた最適な輸送手段の選択と地域の主体性に応じた柔軟な支援
- ② バス車両の更新対策
- ③ まちづくりや福祉、教育等の総合的な観点からの支援

人口減少、少子高齢化が進展し、右肩下がりで輸送人員や運送収入が減少する見通しの中で、地域の公共交通を確保・維持していくためには、市町村等が中心になって乗合バスをはじめとする地域公共交通の活性化・再生に取り組んでいく必要がある。その際には、従来の民間のバス事業者に限らず、コミュニティバスやデマンド交通といった多様な輸送手段を、地域の特性に応じて選択することが重要である。そして、こうした取組みに対し、国及び地方自治体は柔軟に支援を実施していくことが求められる

また、バス車両については、乗合バス事業者の経営状況がより一層厳しい地域においては、その老朽化が深刻であり、輸送の安全確保や利用者の利便性向上の観点からも、車両の更新対策を強化する必要がある、ここでも、地域が主体的に関与した取組みを強化することが求められる。

他方、地域交通に係る取組みについては、地方自治体によってまだまだその内容に差異があるところであり、地方自治体にとって欠かせないまちづくり政策や高齢者・障害者対策等の福祉政策、教育政策、環境政策といった他の政策との関連も深く、こうした分野とも連携した総合的な観点からの支援の充実が必要である。

なお、地域の公共交通を活性化・再生していく上で、地域住民をはじめ、皆で利用することこそが最も重要であることを改めて認識し、地域の関係者が一体となって利用促進に取り組むべきである。国や地方自治体は、こうした取組みに対し、財政的な支援のほか、知見・ノウハウの提供をはじめ、あらゆる支援を惜しみなく行う必要がある。

2：人口減少や少子高齢化が進展する今後に向けた支援のあり方

1で考察した乗合バスに対する支援をめぐる課題を踏まえ、人口減少や少子高齢化が進展する今後に向けた乗合バスに対する支援の方向性として、以下のとおり整理する。

2-1 地域の特性に応じた最適な輸送手段の選択と地域の主体性に応じた柔軟な支援

地域における乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善については、市町村等が中心になって、地域の多様な関係者が連携して検討・検証を進めていく必要がある。その際、乗合バスに限らず、コミュニティバスやデマンド交通といった多様な輸送手段の中から、地域の特性に応じた最適なものを選択することが重要であり、また、地域住民をはじめ、皆で利用することこそが最も重要との認識の下、関係者が一体となった取組みが求められている。

このため、地域の協議会が主体的に、支援対象の路線に係る利用動向、コストの動向、課題等をきめ細かくモニタリングし、その結果を補助の内容に反映させる仕組みを導入すべきである。また、関係者が一体となって行う利用促進の取組みについて、効果的な実施を推進すべく、具体的な増収効果等がインセンティブとなるような手法の導入を検討すべきである。

2-2 バス車両の更新対策の強化

人口減少や少子高齢化の著しい地方部を中心に、乗合バス事業者は極めて厳しい経営状況に置かれており、輸送の安全確保や利用者の利便性向上の観点から、バス車両の更新対策の強化が必要である。

このため、乗合バス事業者の負担を軽減しながら、地方自治体が積極的な役割を担う形で、車両の更新を加速させる手法を導入するべきである。

2-3 観光やまちづくりや福祉、教育等の総合的な観点からの支援の充実

地域交通については、まちづくり政策や福祉政策、教育政策、環境政策等の分野と連携した総合的な観点からの取組みが必要である。

このため、これらの分野の多様な関係者が連携して一体的に取り組むを進めるため、観光やまちづくり、福祉、教育等の観点も含めた多様な支援策のあり方について検討する等、地域公共交通の活性化を総合的に推進していくべきである。