

參考資料

都留市地域公共交通の経緯

- 平成 14 年 2 月 道路運送法改正に伴い、バス事業・路線の新規参入や休廃止の規制廃止
路線バス事業自体が営利を目的としたサービスとして成り立たない地域では、事業の撤退や路線の休廃止が可能となった。
- 平成 15 年 2 月 「未来を拓く都留まちづくり会議」にてバス問題について住民と意見交換
- 4 月 富士急山梨バス(株)より県協議会に対し、「単独維持困難の申し出」
企画推進局「生活交通対策班」設置(15～17 年度)
- 5 月 山梨県生活交通対策地域協議会が開催される。
- 8 月 本市において確保すべき交通サービスのあり方(廃止あるいは維持)や、
確保する場合の方策について、地域や団体などを代表する市民から意見を伺うため「都留市生活交通対策懇話会」を設置。9 月に市長へ報告
- 平成 16 年 1 月 富士急山梨バス(株)新ダイヤによる運行開始
- 平成 16 年 11 月 都留市生活バス路線維持費補助金交付要綱施行(県補助 16 年度終了：
17 年度より市単独補助のみ)
- 平成 17 年 2 月 市民意識調査で市内循環バスの要望が比較的多かったことから、コミュニティバスについての調査を実施。シミュレーションを事業者の協力により行った結果、営業として成り立つほどの利用客望めず、採算性乏しいと判明
- 平成 18 年 10 月 道路運送法一部改正。自治体、乗合バス事業者、住民、関係者等が地域交通を検討する「地域公共交通会議」の仕組みが導入される。
- 平成 19 年 10 月 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行
- 平成 21 年 4 月 都留市地域公共交通会議設置条例施行
- 平成 21 年 6 月 都留市地域公共交通会議設置

地域公共交通会議の設置の流れ

平成 14 年 2 月道路運送法改正に伴うバス事業の規制緩和

需給調整規制が撤廃され、路線バスの営業の参入・休廃止が原則自由化

乗合バス全国の状況

- ・地域住民の移動手段が自動車に依存する傾向が高まったことで多くの路線バス事業者が、従来の路線網の見直しを進めた。
- ・路線からの退出や見直しが活発化
- ・退出や見直しに伴い、地方公共団体の企画や補助によって運行されるバスが増加（コミュニティバス・デマンド交通）
- ・地域公共交通確保の財政負担は、年々増加傾向
- ・地域住民がNPOを設立して運行するケースも出始めた。

都留市の状況

- ・道路運送法改正の施行に基づき、15年4月バス事業者から県協議会に単独維持困難の申し出
- ・15年9月に「都留市生活交通対策懇話会」を設置し、基本的には路線の廃止を行わず、減便・路線再編成で対応。午前中の便は可能な限り「市立病院」を経由するなど意見を市長へ報告
- ・16年1月、市とバス事業者協議のうえ、現在の18系統で運行。都留市生活バス路線維持費補助金交付要綱施行
- ・企画推進局「生活交通対策班」において、市内循環バスの検討やシミュレーションを事業者の協力を得る中実施。営業として成り立つほどの利用客望めず、採算性乏しいことが判明

平成 18 年 10 月道路運送法改正

地域の実情や利用者のニーズに応じた旅客輸送サービスの普及を促進

コミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進

市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化



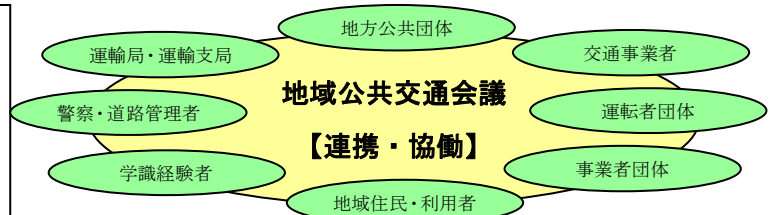
- ・21条バス（貸切代替バス）は原則廃止（4条＝一般旅客自動車運送事業の許可に移行）、80条バス（自主運行バス）は78・79条に移行し、許可制から登録制への変更
- ・地域が必要と考える公共交通については、地域交通会議を発展させた新たな協議組織「地域公共交通会議」設置により、路線新設・変更等の手続きに加え運賃設定についても上限認可制から届出制に弾力化
- ・地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者（地域公共交通会議）が必要と合意した場合、市町村、NPOによる運送サービス提供が可能

平成 21 年 4 月都留市地域公共交通会議設置条例施行

道路運送法施行規則 第9条の3

地域公共交通会議とは？

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様及び運賃・料金、事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置付けられた。



地域での合意形成

具体的な協議内容

(国交省ガイドライン抜粋)

- ・運行の形態：利用者の利便性の確保のため、他の路線定期運行との整合がとれているか。
- ・運賃及び料金：種類、額、適用方法について、社会的経済的事業に照らし利用者に過度な負担を強いていないか。他の運送事業者との間に、不当競争を引き起こす恐れがないか。特定の旅客に差別的な取扱いがなされていないか。
- ・路線、営業区域、使用車両等：他の路線定期運行との整合がとれているか。地域特性又は路線特性等に即した使用車両か。
- ・運行計画：運行時刻設定が、利用者の利便性や安全確保に配慮されているか。
- ・路線又は営業区域の休廃止等：協議結果に基づくものは、協議が望ましい。(6か月→30日) 不定期運行、区域運行は合意。(2か月→30日)
- ・市有償輸送の必要性：バス等の公共交通機関が不在の場合、又はバス等の公共交通機関のみでは、住民に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合、それらを補完する手段としての必要性を協議
- ・収受する対価：市有償輸送の旅客から収受しようとする対価が、道路運送法施行規則及び関係通達の規定に基づいているか。

等

地域公共交通会議構成員の役割

構成員の主な役割	
市町村	・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握
都道府県	・広域的な視点からの指導・助言 ・複数市町村の取組みに対する調整
地域住民・利用者	・利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画
交通事業者	・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	・労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	・交通保安、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
学識者	・地域の合意形成を図る上での助言
運輸局・運輸支局	・先進事例等、各地での取組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する指導

都留市地域公共交通会議設置条例概要

- 【目的】市民の生活に必要な公共交通機関の維持及び利用者の利便の増進を図るため、道路運送法(昭和26年法律第183号)に基づき設置
- 【協議事項】(1) 公共交通の利用促進及び活性化施策に関すること。
(2) 全市的かつ総合的な公共交通政策の推進に関すること。
(3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
(4) その他交通会議が必要と認めること。
- 【組織】交通会議は、委員15人以内及び幹事3人以内をもって組織する。
(1) 住民又は利用者を代表する者 (2) 学識経験者 (3) 山梨運輸支局長又はその指名する者 (4) 関係行政機関の職員 (5) 一般旅客自動車運送事業を営む者及びその関係団体の職員 (6) 一般旅客自動車運送事業者の運転者の団体を代表する者 (7) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者
- 【その他】委員・幹事の任期は2年 会議は原則公開(設置したときは公表)

都留市公共交通の現状

- 富士急山梨バス(株)により、18系統の路線バスが運行されている。
(都留・月夜野線(3系統)、宝鉾山線(5系統)、上戸沢線(3系統)、曾雌・秋山線(4系統)、菅野・道志線(2系統)、砂原線(1系統))
- 利用客数 16年度7万509人、20年度5万3,897人、1万6,612人減
- 平均乗車密度 20年度1人台6系統、1人未満12系統
(平均乗車密度=各系統の始点から終点まで平均して乗車した人数)
- 交通弱者と呼ばれる市民の足の確保のための、生活バス路線維持費補助年々増加
(15年度11,167千円、16年度11,640千円、17年度10,658千円、18年度10,658千円、19年度11,549千円、20年度14,000千円)

事業者のみならず行政や市民も含む地域全体での取り組みが必要不可欠

コミュニティバスとは？

コミュニティバスとは、市・区・町・村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バスである。市街地などの交通空白地帯において公共交通サービスを提供するもののほか、市街地内の主要施設や観光拠点等を循環する路線などのさまざまなタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして全国的に急速に導入された。そのサービスは、その後一部のバス事業にも採用されている。採算性より住民の足として運行されている。地元のバス会社に実際の運行を委託するなどし、必要に応じ自治体側が経済的な支援を行うのが一般的である。今後一般路線バスの廃止、撤退などで増えていくことが予想される。

デマンドバスとは？

デマンドバス（Demand Responsive Transport:DRT）は、デマンド方式ともいい、利用者のデマンド（需要、要求）にあわせて基本路線の外の迂回路線を経由する路線バスの運行形態である。

バスの運行を管理する者に対し、利用者が通信手段（電話、ファックス、専用端末、インターネットなど）によりデマンドの手続きを行うと、バスに情報が伝えられ希望する停留所まで迂回する。デマンドが無い場合には迂回路線を経由せずに運行する。「オンデマンドバス」と称する事業者もある。（山梨県内：身延町・増穂町・北杜市）

乗合タクシーとは？

乗合タクシー（のりあいタクシー）とは、10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。道路運送法の「特定旅客自動車運送事業」に該当する場合があり、営業する場合は国土交通省の許可が必要である。

主に深夜の別の交通機関がない地域や、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで、運行されている。タクシー事業者が行っており、タクシー車両を用いるためこの名前がついているが、所定のダイヤと停車地に従って運行し、利用者はタクシーというより路線バスに近い感覚で利用することになる。ただし、あくまでタクシーなので、立席などで座席定員以上の乗客を乗せることはできないため、グループでの利用をしないように呼びかける事業者もある。

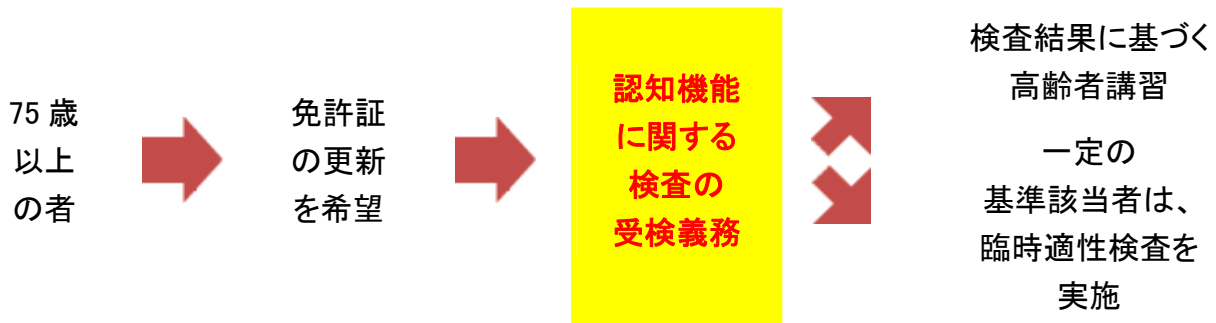
その他の地域公共交通？

NPOボランティア有償運送・福祉有償運送・自動車教習所教習生送迎バス活用・スクールバス活用・会員制コミュニティバス・高齢者免許証返納対策（公共交通機関運賃無料）・環境バス（低公害車CNGバス・てんぷらバス（PDF））・バスロケーションシステム・シルバーパスなど

平成21年6月道路交通法改正

高齢運転者対策

1. 認知機能検査の導入(75歳以上)



75歳以上の運転者が免許証の更新を希望する場合、高齢者講習受講前に認知機能に関する検査を受けなくてはなりません。検査結果を活用した安全教育が高齢者講習では行われますが、検査結果によっては、臨時適性検査を更に受ける必要があります。

2. 高齢者講習を受けることができる期間の延長(70歳以上)



70歳以上の運転者が免許証更新時に受講しなければならないこととされている高齢者講習について、更新期間満了日の6か月前から受講することができるようになります。



悪質・危険運転者対策

悪質危険な違反による免許取消しの欠格期間の延長



酒酔い運転、救護義務違反等、一定の悪質な違反行為を理由に免許の拒否・取消しを受けた場合、最長で10年間は免許を受けることができなくなります。

運転免許返上が10倍増！自治体が高齢対策に乗り出す

2008/3/10

高齢者ドライバーによる交通事故が増え、免許をどうするかの問題が深刻化している。交通網が都市部ほど発達していない地域では、日常生活でクルマを手放すことがなかなか出来ないという背景もある。そうした中、地方自治体の中には公共交通機関の運賃を無料にしたり、乗車券を交付するなどして、高齢者ドライバーの「免許返上」を10倍近く増やすところも出てきた。

高齢ドライバーによる事故は10年間で2倍以上

警察庁が2008年3月4日に発表した「交通事故の発生状況」によると、2007年中の交通事故による死者数は5744人で、7年連続で減少した。しかし、運転者(原付以上)による交通事故件数を年齢層別にみると、65歳以上の高齢者ドライバーによる事故は前年比で3108件(3.1%)も増えた。高齢ドライバーによる事故は増加傾向に歯止めがかからず、10年間で2倍以上に膨れ上がっているというのが実情だ。

同庁は、1998年に運転免許証の自主返納制度を導入。高齢などの理由で身体機能が低下した人や、運転免許が不要になった人が運転免許証を自主的に返納しても、「運転経歴証明書」の交付を受けることができるようにした。しかし、運転免許証を身分証代わりにしている人にはある程度の効果があるが、事故が実際に起きやすい、日常生活でクルマを使っている人をなかなか減らすことができない。07年9月25日付けの毎日新聞によれば、65歳以上の運転免許保有者に占める返納比率は0.21%にとどまっている。

そんななか、高齢者ドライバーの免許返上を促す独自の取り組みを行う地方自治体が出てきた。

富山県富山市は「高齢者運転免許自主返納支援事業」を06年4月1日から導入した。運転免許を自主返納した65歳以上の人に、車に代わる公共交通機関の1年間分の乗車券(約2万円相当)を支給するというもので、それまで年間40人前後だった自主返納者が06年度で507人にまで増加。07年度も380人程度の高齢者が運転免許の自主返納をする見込みという。

福井県越前市では市民バスの無料乗車券を交付

富山市生活安全交通課は [J-CAST ニュース](#) に対し、

「近年、身体能力の衰えなどで、高齢者のドライバーが加害者になってしまう傾向が見えてきました。事故防止のために実際に(自主返納の)行動に移す人を支援できれば、また波及効果があるのでは、ということではじめました」

と支援事業導入の理由を説明する。

実際に、この制度がきっかけで高齢ドライバーが自主返納しに来たり、心配する家族が高齢ドライバーに自主返納を説得する材料になったりしたケースがあるという。

同市同課によれば、高齢ドライバーによる死亡事故は05年度に7件だったのに対し、06年度は2件に減った。

福井県越前市でも07年10月1日から、高齢ドライバーの運転免許の自主返納者に対し、運転免許有効期限まで市民バスを無料で利用できる乗車券を交付し始めた。同市によれば、06年度中の自主返納者が9人だったのに対し、この制度を始めてから08年2月末までの5か月間で22人がこの支援制度の申請を行った。

同県鯖江市は、市民バスの1年間無料乗車券を、最長で10年間にわたって交付する制度を07年4月1日から導入。06年度で4件だった自主返納者が07年度は35人以上にまで増えた。

同市市民生活課は、「交通公共機関が発達していないことでどうしてもここは『車社会』。ただ免許を返してください、と言っても難しかった」と述べる一方、10倍近い高齢の自主返納者の増加に「予想を大きく超えた。これが呼び水になれば」と話している。

地域公共交通～目指すべき目標の明確化～

<目標の必要性>

地域公共交通の活性化・再生を遂行していく前提として、各市町村の実情に即した目標作りが必要となる。目指すべき目標が正当性を持ち、多くの市町村民に支持されるものであれば、利害関係者との調整にあたって、行政の立場としてしっかりとした主張を行うことができる。十分な検討によって、目標を明確化することが大事である。

とくに民間の交通事業者に対して、投資を支援したり運営を補助したりするケースでは、「なぜ一民間企業に税金を投入するのか」という議論が生じることが多い。また路線の再編などを市町村が主導して実施する場合、「なぜ人々にこれまでとは異なる交通利用を求めるのか」といった声（苦情）が寄せられる。

これらの問いに答えるためにも、目指すべき目標が明確になっていることが必要である。目標の実現によって、市町村のかかえるさまざまな問題が解決し、市町村民に最終的には多くの便益を受けることが示される必要がある。さらに首長などのリーダーシップにより、定められた目標が議会、マスコミ、他行政組織などさまざまな利害関係者にも共有されることで、政策の遂行が容易になる。

<目標の例>

目標設定のキーワードとして例えば以下のものが挙げられる。

- ・ 住民の移動手段の確保
 - ・ 交通弱者対策
 - ・ 中心市街地活性化
 - ・ 環境問題対応
 - ・ 渋滞対策
 - ・ 観光振興
- 等

<目標達成度合の定量化>

上記の目標については達成度合を測るため、可能な限り定量化を図る必要がある。交通事業者からの観点では「採算性」が重要な目標となるが、地域公共交通計画の視点からは、例えば以下のような指標を考える必要がある。

- ・ 公共交通利用可能性（公共交通へのアクセス時間、公共交通利用可能エリアの居住率）
 - ・ 公共交通の利用者数
 - ・ 利用者の満足度
- 等

以下の事例では、地域の現状に即して目標設定がなされている。

<事例>盛岡市（岩手県）：渋滞対策の一策としての位置づけ

盛岡市ではゾーンバスシステムの導入により、基幹バスと支線バスの乗り継ぎ方式を中心とするバス路線網の再編を行った。この際、当該の施策をバス事業者に対する支援としての位置づけではなく、すでに社会問題化していた市全体の道路交通渋滞対策として位置づけた。道路交通渋滞対策はもともと市が率先垂範して時差通勤などの施策を実施していたことから、このような政策の位置づけを行うことについて議会などの理解を得られやすい素地があった。また道路を作るだけでは渋滞の問題は解決しないとの論調が議会やマスコミで共有され、追い風となった。

【事例集 8】

<事例>富山市（富山県）：コンパクトなまちづくりの実現

富山市では「公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現」を公共交通活性化の基本方針としている。具体的には「お団子と串の都市構造」との理念を打ち出し、「串」を一定以上のサービス水準の公共交通（鉄軌道やバス）、「お団子」を串で結ばれた徒歩圏として、富山市の既存の交通ネットワークを活かしたコンパクトな都市構造への転換を目指す。数値目標としては、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合を現状の約 3 割から概ね 20 年後に約 4 割を目指すとしている。これらの方針は、市長の方針としても強く掲げられ、公共交通政策をはじめ、中心市街地活性化政策、住宅政策、居住促進政策等、富山市の各政策において連携実施されている。

【事例集 36】

＜参考＞自治体（市町村）のはまりやすい落とし穴（例）

□ 成功事例（ベストプラクティス・流行等）の見よう見まね

→言うまでもなく、地形も違えば、住んでいる人や立地状況などほとんどが異なりますし、またその取組みのプロセスや関わった人々の考え・姿勢なども違います。

□ 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせたらずべてが解決するという思い込み

→何のために走らせるのか、どのような役割を果たすのかなどをしっかりと位置づける必要があります。

□ 地域からの要望・声イコール利用してもらえる（需要）ものだという思い込み

→地域住民からの意見・要望が必ずしも実際の需要と一致しておらず、大きな赤字となるケースもみられます。現場を知り、事前の調査をしっかりとすることが必要です。

□ 一度走らせてしまったら、もうやめられないという思い込み

→試験運行と称しても、運行継続の基準等が曖昧な（もしくは、そもそもない）ため、そのまま本格運行へと繋がってしまっています。

□ すべての地域に同等のサービスをすることが公平・平等だという思い込み

→「公共性」と「公平性」・「平等性」が混同しているので、今後は、地域に応じた適切なサービス内容を決めることが重要です。

□ 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等は赤字運営が当たり前だという思い込み

→運行の目的・位置づけや役割分担、運行継続の基準等が明確になっていないと持続的な運行は望めません。

□ 自治体がすべてを考えるべきという考え方

→計画が絵に描いた餅とならないよう、民間交通事業者や地域住民等の関係者とともに、協働して取り組むことが必要です。

□ 「バス」や「乗合タクシー」等に乗ったこともないのに、これらの取組み等について考えている

→調査により得られた結果と実際の需要等が乖離したままの計画となりがちです。

□ 住民説明会や委員会等の各種会議はとりあえずやらないといけないものという思い込み

→庁内の内部的、あるいは許可申請などのために、とりあえず開催されているだけでは、認識等は共有されません。

□ 運行を開始したら、それで終了したという思い込み

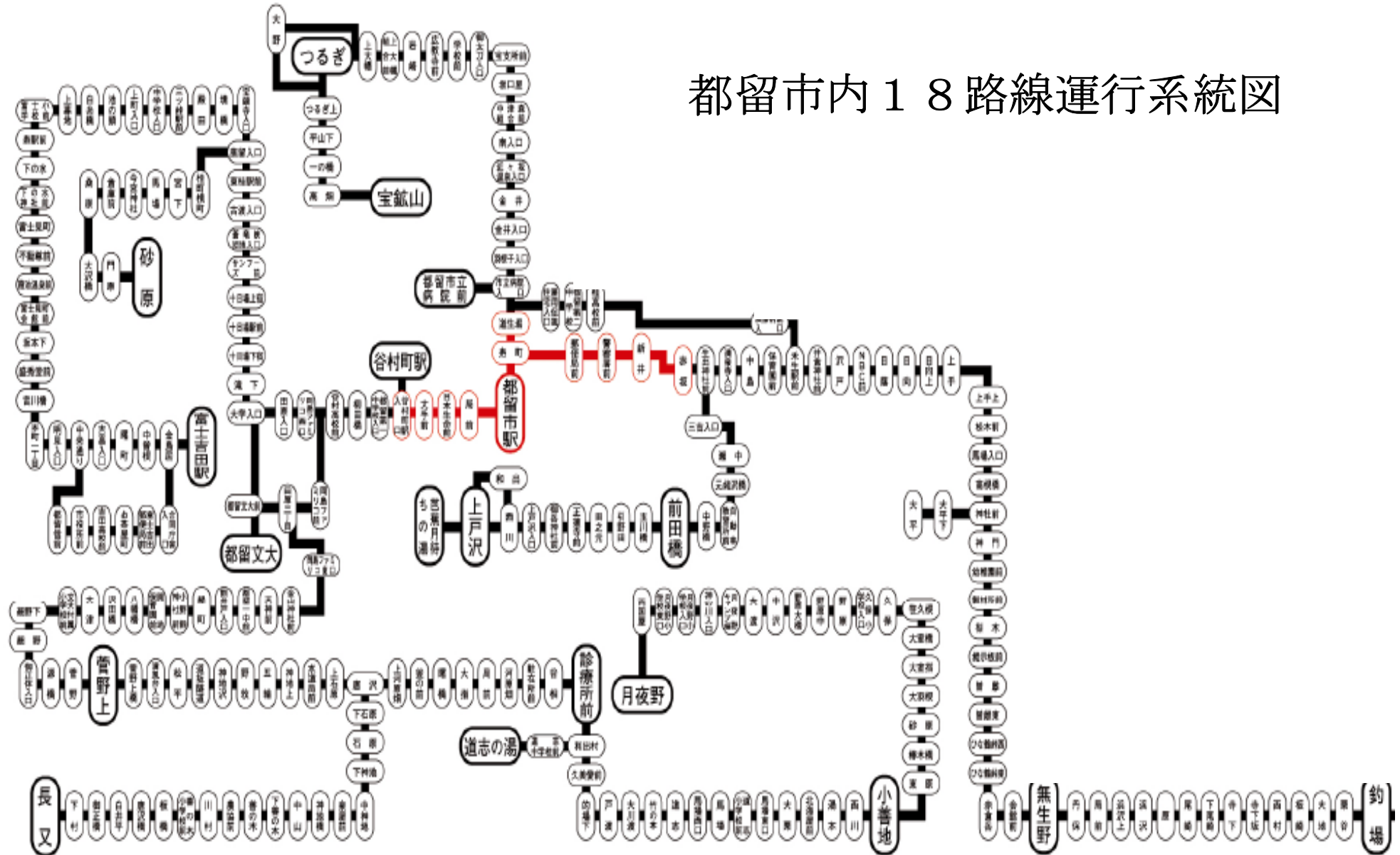
→運行を開始した後ではじめて明らかになる課題・改善点も少なくなく、運行後のフォローアップが行われている自治体が少ないと思われています。PDCA サイクルでの取組みを行っていく必要があります。

□ とにかく早期に「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせなければならないという義務感

→十分なニーズの把握や採算性などの検討もせずに、走らせること自体が目的となってしまっているような取組みはうまくいかないことが多く、逆に自治体の財政を圧迫する等の弊害をもたらします。

出所) 中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」

都留市内 18 路線運行系統図



都留市外出支援施策							平成21年4月現在
項目	公共交通バス	スクールバス(小学校)	スクールバス(中学校)	盛里地区入浴サービス迎送	福祉タクシー利用券	福祉有償運送(福祉車両)	
現 状	富士急山梨バス欄により、市内18系統を運行	・宝小学校・禾生第一小学校 過去の学校統合の際の統合条件の運搬手段として運行(昭和36年御座石小統廃合・昭和54年平栗分校統廃合・昭和42年与縄小統廃合)	・都留第二中学校 過去の学校統合の際の統合条件の運搬手段として運行(昭和41年禾生、田野倉、旭、宝の4中学統廃合)	盛里地区老人クラブの福祉支援として、月待ちの湯を利用	平成4年から、重度心身障害児者及び要介護老人がタクシーを利用する場合その料金の一部を助成することにより障害児者の行動範囲の拡大と社会参加を促進すると共に世帯の経済的負担の軽減を図るために助成	平成18年の道路運送法の改正に伴い、地方公共団体から協力依頼を受けた、NPO法人等へ福祉車両を利用するの運送事業が許可となり、要介護者へ低料金での外出支援が可能となっている。	
課 題	利用者減により、16年1月ダイヤ改正を行い、18系統となった。市において赤字補填しているが、年々増加傾向となっている。	統廃合の条件として、交通経費を負担することとなっている。そのための交通手段として、スクールバスを運行している。バスの所有台数の削減に伴い、学校行事等に併せた運行が困難となっている。スクールバスの時間変更等の手配が出来ない場合には、路線バスが利用できる事となっているが、ダイヤ改正によりバスの本数が削減され、調整が困難となっている。	統廃合の条件として、交通経費を負担することとなっている。そのための交通手段として、スクールバスを運行している。一部電車の路線地域は、電車賃で賄う。バスの所有台数の削減に伴い、学校行事等に併せた運行が困難となっている。	利用にあたり、各老人クラブが1ヵ月置きの利用であり、もっと充足が必要か。	精神障害者については、対象外となっており、他市では対象としている所もあり今後検討課題である。	対象者数2,465人 登録利用者数243人 市内に事業所は1箇所であり、利用者のニーズがあれば今後事業所の増加も検討課題である。	
事業内容	内容	18系統：都留・月夜野線(3系統)、宝鉢山線(5系統)、上戸沢線(3系統)、曾雌・秋山線(4系統)、菅野・道志線(2系統)、砂原線(1系統) その他、国庫補助路線として富士吉田線(都留市駅～富士吉田駅)※21年4月30日廃止申出あり	基本月曜日～金曜日の登下校各地区に登校時1便・下校時2便運行(合計：登校時3便、下校時6便)	基本月曜日～金曜日の登下校各地区に登校時1～2便・下校時2便運行(合計：登校時3台内1便は小学校併用、下校時4便)	毎月社会福祉協議会で配車(与縄・馬場・神門・曾雌・大平に分かれている) ※馬場・神門は同乗	中型タクシーの初乗り料金利用券交付	事業者は介護サービス事業所も兼ねており介護サービスとの併用も可能であり、タクシー料金より低額である。
	利用回数	—			28回	月2回年24回	移送件数実績4,854件
	運賃	—	無料	無料	無料	中型初乗り料金(タクシー会社により650円から710円)を助成 ※山梨県補助限度額は590円	利用料金：2Kmまで300円 以降500m毎30円 回送料金：2Kmまで無料 2km以上は500m毎30円
	委託先等	市より生活バス路線維持費補助	富士急山梨バス株式会社	富士急山梨バス株式会社	みどり号(社会福祉協議会)	県内タクシー会社	事業者名：特定非営利活動法人ヒタマリ (都留市福祉有償運送運営協議会にて事業内容を協議)
対象者	一般利用者	宝小学校：28名 禾生第一小学校：51名	都留第二中学校：166名	盛里地区老人クラブ会員(60歳以上)	交付者数135人(対象者数352人：身体障害者手帳1・2級所持者、療育手帳A所持者、寝たきり老人のうち介護慰労金支給要綱に該当する者)※身体障害者の県補助対象者は肢体不自由、視覚障害のみ	登録利用者数243人【対象者2,465人(単独での移動が困難な者)：身体障害者手帳保持者1,107人、療育手帳保持者182人、精神障害者保健福祉手帳保持者129人、要介護(支援)認定者数1,047人】	
20年度実績	利用者数：5万3897人	31,600人	66,400人	延べ464人	1405回(発行枚数3170枚)		
20年度決算額	市補助金1400万円	5,872,518円	23,699,250円	—	988,090円(県補助182,020円)	2,723,490円(事業者収益)	
備 考	補助対象経費(赤字額)の1/2以内の額						

地域公共交通活性化・再生総合事業

20年度予算額
3,000百万円(新規)

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、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新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行)

