

## 生活交通の確保に関する施策について

「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」が、平成22年12月28日に施行された。市は、これまでもバス路線の休廃止に伴って新たに公共交通が空白となる地域については、一定の財政負担のもとで代替交通を確保してきたが、今後は本条例の趣旨を踏まえ、公共交通不便地等における生活交通の確保のための施策を定め、市民、市民団体及び公共交通事業者による主体的な取組を促進していく必要がある。

### (1) バス路線の休廃止に伴う代替交通の確保（継続施策）

バス路線の休廃止に伴って新たに公共交通が空白となる地域の代替交通確保については、条例施行後においても、これまでと同様に代替交通の運行に対して一定の財政負担による支援を行う。

- ① 条例に基づく生活交通施策と位置づけるため、「生活交通特別対策区域」として指定し、代替交通の運行に対する支援を行う。
- ② バス路線の休廃止対策として、代替交通を確保している地域については、附則第3項に基づき、条例施行の際に「生活交通特別対策区域」とみなす。

・ 条例附則第3項の規定により指定されたものとみなされた生活交通特別対策区域

代替交通路線	生活交通特別対策区域	
	名称	位置
今宿姪浜線 →	今宿地区 生活交通特別対策区域	福岡市西区羽根戸，今宿青木，今宿町 及び今宿上ノ原の各一部
板屋脇山線 →	脇山地区 生活交通特別対策区域	福岡市早良区大字板屋の一部
志賀島島内線 →	勝馬・志賀島地区 生活交通特別対策区域	福岡市東区大字勝馬の一部，大字弘 及び大字志賀島の一部
脇山支線 →	脇山・内野・曲淵地区 生活交通特別対策区域	福岡市早良区大字東入部，大字脇山， 大字椎原，大字内野，大字西，大字石釜， 大字曲淵及び大字飯場の各一部 並びに西区大字金武の一部

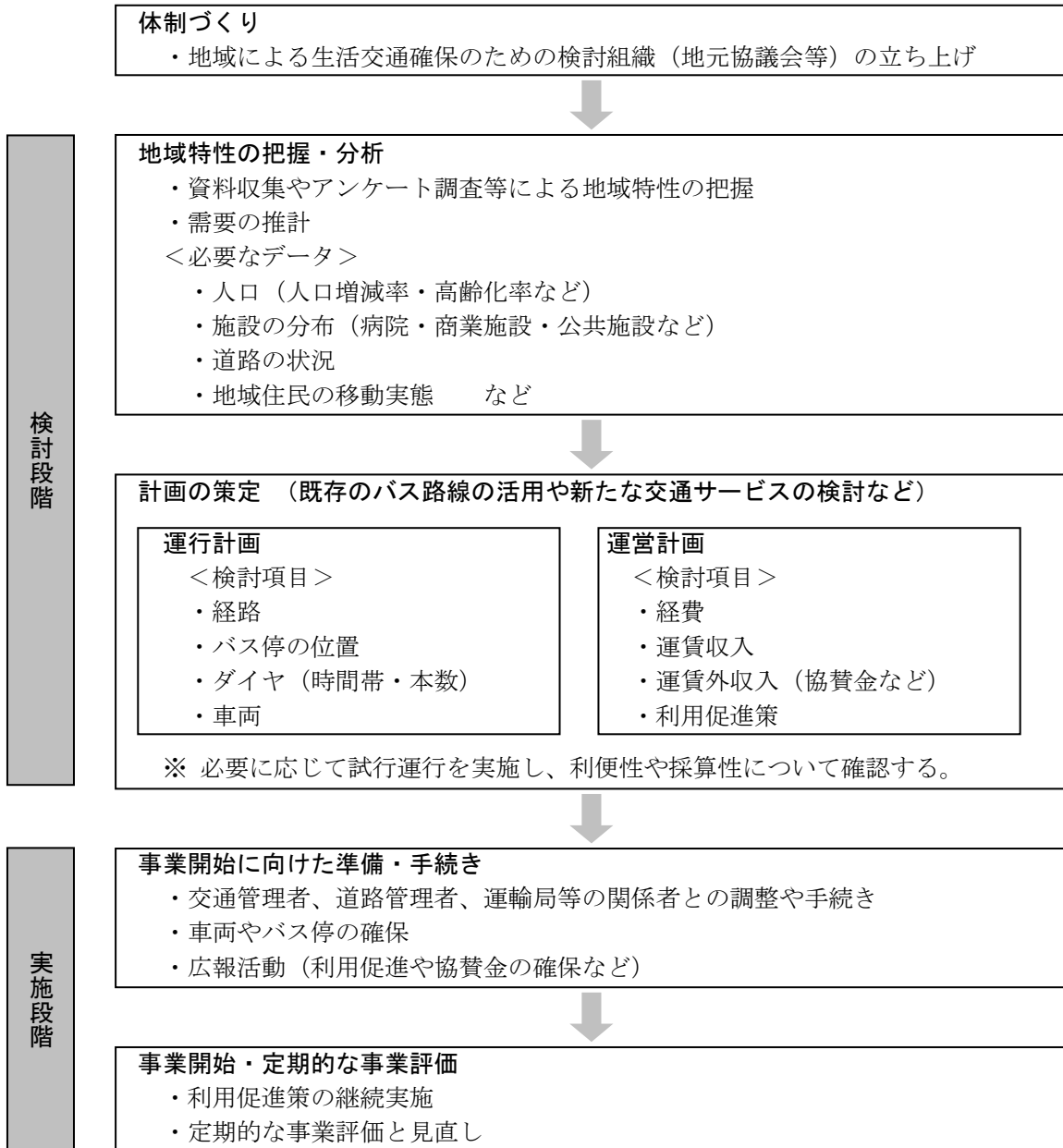
**(2) 地域が主体となった生活交通確保の取組に対する支援（新規施策）**

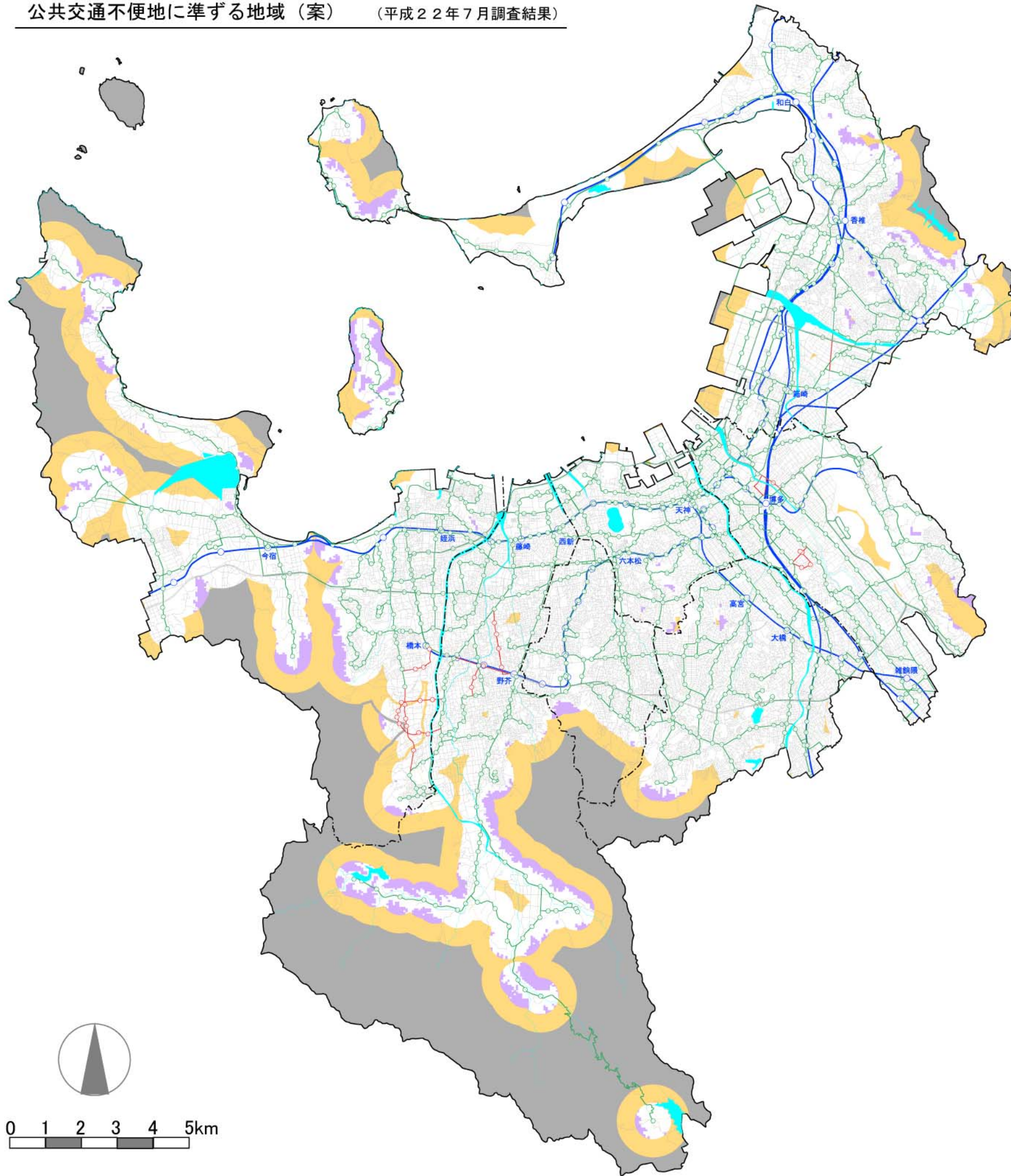
公共交通が不便な地域において、高齢化の進展などに伴い、よりきめ細やかな生活交通の確保が課題となっている地域については、生活交通の確保に向けた検討段階における地域の主体的な取組や、実施段階における地域の参画が明確なものに対して必要な支援を行う。

※ 今後、地域の生活交通に関するさまざまな課題を整理し、支援の内容等について議会の意見を踏まえながら検討を進めていく。

- ① 公共交通不便地に準ずる地域の考え方
- ② 生活交通確保のための取組に対する支援内容

■ 地域が主体となった生活交通確保のための取組のながれ（例）





凡 例

○ バス・鉄道

○ バス停	○ 鉄道駅
— バス路線	— 鉄道路線

※ 廃止申し出のなされているもの  
(平成23年4月1日廃止予定)

○ バス停	
— バス路線	

○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等

公共交通空白地

■ バス停から概ね1km以上離れ、  
鉄道駅から概ね1km以上離れた地域

公共交通不便地

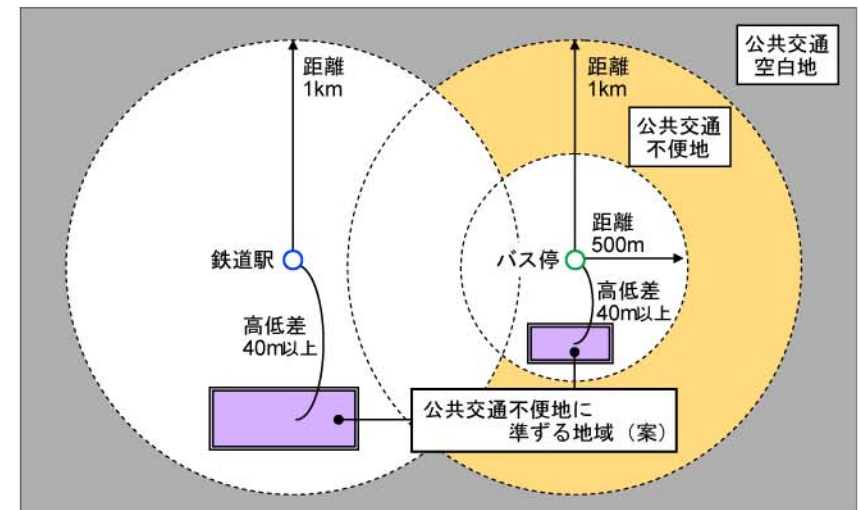
■ バス停から概ね500m以上離れ、  
鉄道駅から概ね1km以上離れた地域  
(公共交通空白地を除く)

公共交通不便地に準ずる地域（案）

■ バス停・鉄道駅との高低差が  
概ね40m以上の地域  
(公共交通空白地・不便地を除く)

※ 路線の廃止に伴い生じるおそれのある地域

○ 公共交通空白地	
○ 公共交通不便地	



## ■ 条例に基づく支援のながれ

### ○ 公共交通空白地等

#### 第2条

(8) 公共交通空白地等 次のいずれかに該当する地域をいう。

ア 公共交通空白地

イ 公共交通不便地

ウ 公共交通不便地に準ずると市長が認める地域

エ 路線バス又は鉄道に係る路線の廃止等に伴いアからウまでに掲げる地域となるおそれのある地域



### ○ 施策の提案

第7条 市民等は、市に対して、その居住し、又は活動する地域に係る生活交通に関する施策を提案することができる。



### ○ 共働による施策の検討

#### 第7条

2 市は、前項の規定に基づき市民等が提案する施策等について、共働して推進するよう努めるものとする。



### ○ 生活交通特別対策区域の指定

議会（委員会報告）

第9条 市長は、公共交通空白地等のうち、当該地域における生活交通の確保に向けた取組の状況を踏まえ、生活交通の確保のための支援が必要と認められる地域を生活交通特別対策区域（以下「特別対策区域」という。）として指定することができる。



### ○ 生活交通特別対策区域における支援

第10条 市は、特別対策区域において、予算の範囲内で、生活交通の確保のために必要な支援を行うものとする。

## ■ 政令市における支援制度

		北九州市	広島市	横浜市	川崎市	新潟市
検討段階	技術的支援	○	○	○	○	○
	試行運行補助		○	○	○	
実施段階	車両購入補助	○			○	
	本格運行補助	○				○

## ■ 経費の目安

（車両・機材の仕様、運行頻度、時間などによって経費は異なる）

	大型・中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	セダン型タクシー
年間運行経費 (1台あたり)	1,300～ 1,500万円	1,200～ 1,300万円	500～ 900万円	500～ 900万円
車両購入費 (1台あたり)	1,500～ 3,000万円	1,400～ 2,000万円	200～ 400万円	200～ 400万円

※ バス停整備費（1基あたり）：3～15万円（出典：国土交通省地域公共交通づくりハンドブック）