

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

平成 22 年 3 月 第 1 回福岡市議会（定例会）において議員提案条例として制定

平成 22 年 3 月 29 日公布・平成 22 年 12 月 28 日施行

○ 条例の概要

<目的> （第 1 条）

- ・ 市民、市民団体、市及び公共交通事業者の役割の明示
- ・ 市の生活交通の確保に関する施策を定めることによる
市民、市民団体及び公共交通事業者による主体的な取組の促進

→ 生活交通の確保

<役割> （第 3 条～第 7 条）

	役割
市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生活交通施策とまちづくりその他の施策との一体的な推進 ・ 市民等、公共交通事業者への情報提供かつわかりやすい説明
市民等 (市民・市民団体)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市の生活交通施策の共働 ・ 社会的役割の自覚と団体相互の連携（市民団体のみ） <p>(※居住・活動する地域に係る生活交通の確保のための取組へ参画する権利を有する)</p>
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会的役割の自覚と市の生活交通施策の尊重、最大限の配慮 ・ 市、市民等への積極的な情報提供
共通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹的な交通ネットワークの維持・拡大を図り人の移動の連続性を確保 ・ 相互の情報交換と協力関係の構築

※ 生活交通施策：公共交通空白地等及び移動制約者の生活交通を確保するために必要な施策

<施策> （第 8 条～第 10 条）

1) 公共交通空白地等に係る生活交通の確保のための支援

市は、公共交通空白地等に係る生活交通の確保を図るため、市民等及び公共交通事業者と相互に連携協力し、必要な支援を行うよう努める。

【定義】「公共交通空白地等」… 次のいずれかに該当する地域

- ア 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
- イ 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
- ウ 公共交通不便地に準ずると市長が認める地域
- エ バス・鉄道路線の廃止等に伴いア～ウの地域になるおそれのある地域

2) 生活交通特別対策区域の指定

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、「福岡市地域公共交通会議」の意見を聴いた上で「生活交通特別対策区域」に指定することができる。

3) 生活交通特別対策区域における支援

市は、「生活交通特別対策区域」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。

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

平成22年3月29日

条例第25号

目次

前文

第1章 総則（第1条—第7条）

第2章 生活交通の確保に関する施策等

第1節 公共交通空白地等に関する施策等（第8条—第10条）

第2節 移動制約者に関する施策等（第11条）

第3章 福岡市地域公共交通会議（第12条）

第4章 雑則（第13条）

附則

生活交通は、市民の諸活動の基盤であり、日常生活において重要な役割を果たし、地域社会の形成を支えるだけでなく、社会経済を発展させるとともに、文化を創造するなど豊かな社会の実現のために不可欠なものである。

近年、高度経済成長時代を経て、住宅や大規模集客施設の郊外への立地が進み、個人のライフスタイルの多様化とあいまって、自動車への依存が一層高まっているとともに、都市部への人口流出等による人口減少、高齢化の進展などにより、地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。こうした状況の中、乗合バス路線網の維持に加え、コミュニティバス、乗合タクシー、福祉有償運送など市場で供給が困難であり、かつ、通院、買物などの日常生活を支える新しい交通サービスへの期待が高まっている。

福岡市においても、自動車に依存したライフスタイルの進展や需給調整のための規制の緩和により、乗合バスの不採算路線の廃止や縮小が相次ぎ、地域公共交通の衰退が現実のものとなっている。このことは、高齢者や障がい者の通院及び買物、子どもたちの通学などの日常生活に必要な移動の手段を奪うことになりかねず、ひいては地域社会の衰退を引き起こすことが懸念されるものである。

このような状況に対処するため、福岡市が地域の生活支援のための交通の在り方を制度的にも政策的にも主体的に整備する必要性に迫られている。

今こそ、市民の生活交通を確保し、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障するとともに、これまでの公共交通事業者の取組を踏まえ、福岡市による「公助」を市民及び市民団体による「共助」及び「自助」並びに公共交通事業者のさらなる「努力」で補い合う仕組みづくりが求められている。

よってここに、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通を確保し、もって活力ある地域社会の再生に寄与するという決意のもと、この条例を制定する。

第1章 総則

（目的）

第1条 この条例は、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を図るため、市民、市民団体、市及び公共交通事業者の役割を明らかにし、生活交通の確保に関する施策を定めるとともに、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する

ことにより、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障し、もって活力ある地域社会の再生を目指すことを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 生活交通 通勤、通学、通院、買物その他の日常生活に欠かすことのできない人の移動をいう。
- (2) 市民団体 福岡市市民公益活動推進条例（平成17年福岡市条例第62号）第2条に規定する市民公益活動団体をいう。
- (3) 公共交通事業者 道路運送法（昭和26年法律第183号）による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者並びに鉄道事業法（昭和61年法律第92号）による鉄道事業者をいう。
- (4) 福祉有償運送事業者 道路運送法第79条の登録を受けた者のうち、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第3号に規定する福祉有償運送を行う者をいう。
- (5) 移動制約者 高齢者、障がい者等のうち移動に関し制約を受ける者をいう。
- (6) 公共交通空白地 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業（以下「路線バス」という。）における停留所（以下「バス停」という。）から概ね1キロメートル以上離れ、かつ、鉄道事業法による鉄道事業（以下「鉄道」という。）における駅（以下「鉄道駅」という。）から概ね1キロメートル以上離れた地域をいう。
- (7) 公共交通不便地 バス停から概ね500メートル以上離れた地域（鉄道駅までの距離が概ね1キロメートル未満の地域及び公共交通空白地を除く。）をいう。
- (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

(市民の権利等)

第3条 市民及び市民団体（以下「市民等」という。）は、その居住し、又は活動する地域に係る生活交通の確保に向けた取組に参画する権利を有する。

- 2 市民等は、市が実施する公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通を確保するために必要な施策（以下「生活交通施策」という。）について、共働（福岡市市民公益活動推進条例第2条第6号に規定する共働をいう。以下同じ。）して推進するよう努めなければならない。
- 3 市民団体は、その社会的な役割を自覚し、生活交通に関する活動について、市民の理解と協力が広く得られるようにするとともに、団体相互の多様な連携を図るよう努めなければならない。

(市の役割)

第4条 市は、生活交通施策をまちづくり施策その他の市の施策と一体的に推進するものとする。

- 2 市は、市民等及び公共交通事業者に対し、生活交通施策に関する情報を提供し、かつ、分かりやすく説明するよう努めるものとする。
- 3 市は、国及び他の地方公共団体と協力して生活交通施策の推進に努めるものとする。

(公共交通事業者の役割)

第5条 公共交通事業者は、その社会的な役割を自覚し、市が推進する生活交通施策を尊重し、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通を確保するため、最大限の配慮を払うよう努めなければならない。

2 公共交通事業者は、自ら行う生活交通に係る事業の情報を、市及び市民等に対して積極的に提供するよう努めなければならない。

(生活交通施策の推進に当たっての役割)

第6条 市、市民等及び公共交通事業者は、生活交通施策の推進に当たっては、路線バス、鉄道等の基幹的な交通手段とのネットワークの維持及びその拡大を図り、人の移動の連続性を確保するよう努めなければならない。

2 市、市民等及び公共交通事業者は、相互に情報交換を行い、かつ、協力関係を構築するよう努めなければならない。

(市民等による施策の提案等)

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。

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。

第2章 生活交通の確保に関する施策等

第1節 公共交通空白地等に関する施策等

(公共交通空白地等に関する施策)

第8条 市は、公共交通空白地等に係る生活交通を確保するため、市民等及び公共交通事業者と相互に連携協力し、必要な支援を行うよう努めるものとする。

(特別対策区域の指定)

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。

2 市長は、特別対策区域を指定し、変更し、又は解除しようとするときは、あらかじめ、第12条に規定する福岡市地域公共交通会議の意見を聴くものとする。

3 市長は、特別対策区域を指定し、変更し、又は解除したときは、規則で定めるところにより、その旨を告示するものとする。

(特別対策区域における支援等)

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。

2 市は、前項の特別対策区域における支援を行うに当たっては、当該特別対策区域における生活交通の質の向上に努めるものとする。

3 市民等及び公共交通事業者は、特別対策区域において、市の生活交通の確保に関する施策を共働して推進し、かつ、最大限の協力をするよう努めなければならない。

第2節 移動制約者に関する施策等

- 第11条 市は、移動制約者に係る生活交通を確保するため、福祉有償運送事業者に対し、運営等に関する相談、助言、指導その他の必要な支援を行うものとする。
- 2 福祉有償運送事業者は、前項に規定する市の助言、指導等に対し、最大限の配慮を払うよう努めなければならない。

第3章 福岡市地域公共交通会議

- 第12条 この条例の適正な運用を図るため、福岡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。
- 2 交通会議は、次に掲げる事項について、調査、協議及び関係者の意見の調整の事務を行う。
- (1) 生活交通の在り方に関する事項
 - (2) 特別対策区域に関する事項
 - (3) 前2号に掲げるもののほか、市民の生活交通の確保に関し市長が必要と認める事項
- 3 交通会議は、道路運送法に基づく地域公共交通会議を兼ねるものとし、前項の事務のほか、同法に定められた協議を行う。
- 4 交通会議の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

第4章 雑則

(委任)

- 第13条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から起算して9月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(検討)

- 2 市は、この条例の施行後3年を経過した場合において、この条例の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、この条例の規定について検討を加え、その結果に基づき必要な措置を講ずるものとする。

(経過措置)

- 3 この条例の施行の際現に市が公共交通空白地等において、当該公共交通空白地等の実情及び特性に即した代替となる交通手段の確保等に係る支援を行っている地域は、第9条第1項の規定により指定された特別対策区域とみなす。

バス路線の休廃止に伴い公共交通が空白となる地域における代替交通の確保

○ 代替交通確保のための支援の考え方

バス路線の休廃止に伴い公共交通が空白となる地域については、地域との連携を図りながら、地域の実情に即した代替交通機関の確保について、一定の財政負担により、支援を行う必要があると考える。

このため、地域属性や利用状況等の助成対象要件に基づき、代替交通の必要性を判断し、需要に応じた必要最小限の代替交通を確保するため、運行形態の見直しを地域や交通事業者と協議し、定期的に検証・見直ししながら、支援を行っていく。

◇ 本市における近年の主な休廃止の状況

本市においては、平成14年の道路運送法の改正以降、32路線の休廃止が行われている。
(平成23年11月現在)

◇ 休廃止申し出への対応状況

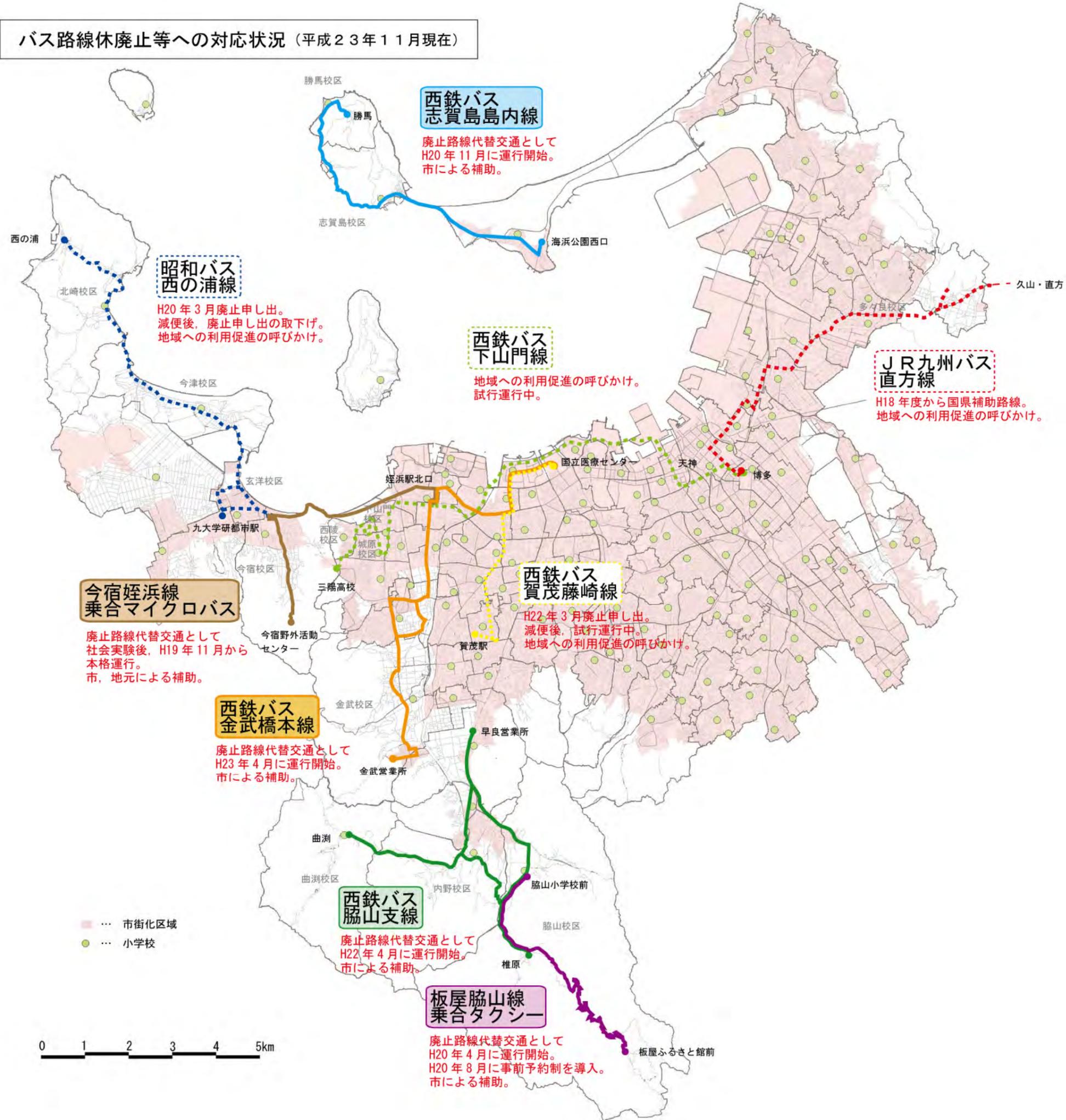
路線名	休廃止の申し出	対応	地元協議会
今宿姪浜線	平成17年10月 昭和自動車(株) 申し出	平成18年11月 (株)姪浜タクシー 代替交通運行開始	今宿姪浜線乗合マイクロバス 連絡協議会
板屋脇山線	平成19年3月 西日本鉄道(株) 申し出	平成20年4月 飯倉タクシー(株) 代替交通運行開始	板屋脇山線乗合タクシー 連絡協議会
志賀島島内線	平成19年10月 西日本鉄道(株) 申し出	平成20年11月 西鉄バス宗像(株) 代替交通運行開始	志賀島地域バス連絡協議会
西の浦線	平成20年3月 昭和自動車(株) 申し出	平成20年9月 昭和自動車(株) 申し出取り下げ・運行継続	
脇山支線	平成21年3月 西日本鉄道(株) 申し出	平成22年4月 西日本鉄道(株) 代替交通運行開始	早良区南部地域バス連絡協議会
金武橋本線	平成22年3月 西日本鉄道(株) 申し出	平成23年4月 西日本鉄道(株) 代替交通運行開始	金武・橋本地域バス連絡協議会

※ バス停や鉄道駅から概ね1km以上離れた公共交通空白地が生じるもののみを掲載

【参考】地域の取り組みによる運行継続路線

平成22年3月に西日本鉄道(株)から廃止の申し出がなされた賀茂藤崎線については、地域、交通事業者、市と対応を協議し、地域が中心となって利用促進に取り組んだ結果、利用者が増加したことから、現在も運行を継続している。

バス路線休廃止等への対応状況（平成23年11月現在）



西鉄バス



昭和バス



JR九州バス



今宿姪浜線 乗合マイクロバス



板屋脇山線 乗合タクシー

バス路線の休廃止申し出への対応状況

① 今宿姪浜線 【代替交通の確保】

<休廃止申し出の経緯>

平成17年10月 昭和自動車(株)が西区を走る6路線の休廃止申し出
(休廃止予定日:平成18年11月1日)

→ 休廃止された場合、西区今宿上ノ原等で新たに公共交通空白地が生じる。

○ 地域の状況

(平成17年国勢調査結果)

	今宿上ノ原		
人口	1,125人	※ 大谷バス停周辺地区	人口:約230人 合計:1,355人
高齢化率	32.6%		

<申し出への対応>

- ・地域、事業者、市による協議会を開催し、運行内容、利用促進策について協議。
- ※ 今宿姪浜線乗合マイクロバス連絡協議会(地域公共交通会議幹事会):平成19年9月28日設置
- ・複数の廃止路線を統合した形の路線を新設し、新規事業者(タクシー事業者)を選定。
- ・平成18年11月から1年間の社会実験後、平成19年11月に代替交通本格運行開始。
- ・平日及び土曜日の運行経費を補助対象とし、経費と収入の差額を地域・市が支援。

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時		現在	
運行事業者	昭和自動車(株)	運行事業者	(株)姪浜タクシー
路線	今宿野外活動センター～今宿 今宿野外活動センター～今宿～野北 姪浜～今宿～前原	路線	今宿野外活動センター～今宿駅前 ～姪浜駅北口(約10km)
車両	中型バス	車両・乗務員	マイクロバス1台・乗務員2人
運行時間帯	始発 7:40(今宿野外活動センター発) 最終 18:12(今宿発)	運行時間帯	始発 7:40(今宿野外活動センター発) 最終 18:40(姪浜駅北口発)
運行本数・利用者数	平日 11.5往復・47人/日 土曜日 11.0往復・46人/日 日祝日 11.0往復・35人/日	運行本数・利用者数(22年度)	平日 10.0往復・123人/日 土曜日 10.0往復・105人/日 日祝日 10.0往復・83人/日
収支率	55%(国庫補助別)	収支率(22年度)	73%(全日69%)

※(平成22年度実績) 経費:11,026千円
収入:8,037千円
差額:2,989千円

② 板屋脇山線 【代替交通の確保】

<休廃止申し出の経緯>

平成19年3月 西日本鉄道(株)が那珂川支線の廃止申し出
 (休廃止予定日:平成20年4月1日)
 → 廃止された場合、早良区板屋で新たに公共交通空白地が生じる。

○ 地域の状況

(平成17年国勢調査結果)

	板屋	※ 福祉施設の入所者を除く場合 人口:約30人 高齢化率:約80%
人口	86人	
高齢化率	27.9%	

<申し出への対応>

- ・地域、事業者、市による協議会を開催し、運行内容、利用促進策について協議。
 ※ 板屋脇山線乗合タクシー連絡協議会(地域公共交通会議幹事会):平成20年1月23日設置
- ・地域との協議の結果、那珂川町方面への路線から脇山方面への路線に変更。
- ・需要や道路状況から、乗合タクシーによる運行に変更。
- ・平成20年4月に代替交通運行開始、平成20年8月に事前予約制を導入。
 ※ 事前予約制:定められたダイヤのうち事前に予約のあった便のみを運行。
- ・経費と収入の差額を市が支援。

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時		現在	
運行事業者	西日本鉄道(株)	運行事業者	飯倉タクシー(株)
路線	板屋 ~ 那珂川営業所(那珂川町)	路線	板屋ふるさと館前 ~ 脇山小学校前(約12km)
車両	中型バス	車両・乗務員	乗合タクシー1台・乗務員1人
運行時間帯	始発 7:24(板屋発) 最終 15:28(那珂川営業所発)	運行時間帯	始発 9:10(板屋ふるさと館前発) 最終 16:40(脇山小学校前発)
運行本数・利用者数	全日 4.0往復・2.3人/日	運行本数・利用者数(22年度)	月曜日・水曜日・金曜日 2.0往復(事前予約制) ・91人/年
収支率	—(市委託路線)	収支率(22年度)	20%

※(平成22年度実績) 経費:234千円
 収入:45千円
 差額:189千円

③ 志賀島島内線 【代替交通の確保】

<休廃止申し出の経緯>

平成19年10月 西日本鉄道(株)が志賀島島内線の廃止申し出
(休廃止予定日:平成20年11月1日)

→ 廃止された場合、東区勝馬、弘地区で新たに公共交通空白地が生じる。

○ 地域の状況

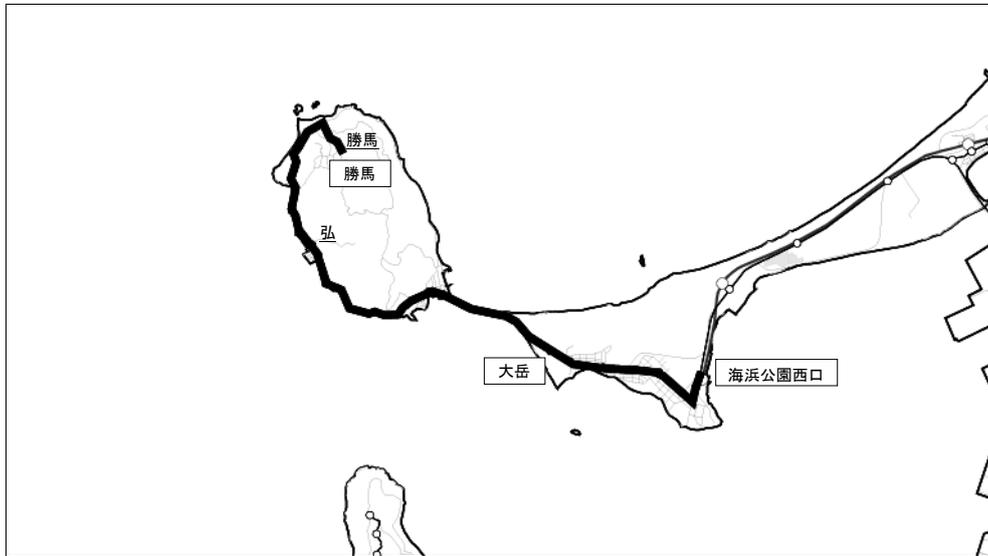
(平成17年国勢調査結果)

	勝馬	弘	—	—	—	合計
人口	274人	411人	—	—	—	685人
高齢化率	26.3%	28.5%	—	—	—	27.6%

<申し出への対応>

- ・ 地域、事業者、市による協議会を開催し、運行内容、利用促進策について協議。
- ※ 志賀島地域バス連絡協議会:平成20年4月30日設置
- ・ 勝馬小学校、志賀中学校におけるバス通学に利用。
- ・ 地域は、西戸崎までの運行や西鉄による運行継続を要望。
- ・ 西鉄グループ 西鉄バス宗像(株)の運行により経費を削減。
- ・ 平成20年10月に代替交通運行開始。
- ・ 経費と収入の差額を市が支援。

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時		現在	
運行事業者	西日本鉄道(株)	運行事業者	西鉄バス宗像(株)
路線	勝馬 ~ 海浜公園西口	路線	勝馬 ~ 大岳・海浜公園西口(約11km)
車両・乗務員	中型バス2台・乗務員2人	車両・乗務員	平日 中型バス1台・乗務員2人 土曜日・日祝日 中型バス1台・乗務員1人
運行時間帯	始発 6:04(勝馬発) 最終 21:01(西戸崎駅発)	運行時間帯	始発 5:55(勝馬発) 最終 21:15(西戸崎駅発)
運行本数・利用者数	平日 14.5往復・134人/日 土曜日 13.5往復・108人/日 日祝日 13.0往復・68人/日	運行本数・利用者数(22年度)	平日 11.0往復・152人/日 土曜日 7.0往復・104人/日 日祝日 7.0往復・82人/日
収支率	28%	収支率(22年度)	36%

※(平成22年度実績) 経費:19,103千円
収入:6,804千円
差額:12,299千円

④ 西の浦線 【廃止申し出の取り下げ】

＜休廃止申し出の経緯＞

平成20年3月 昭和自動車（株）が西の浦線の廃止申し出
 （休廃止予定日：平成21年4月1日）

→ 廃止された場合、西区西浦、宮浦、小田、今津で新たに公共交通空白地が生じる。

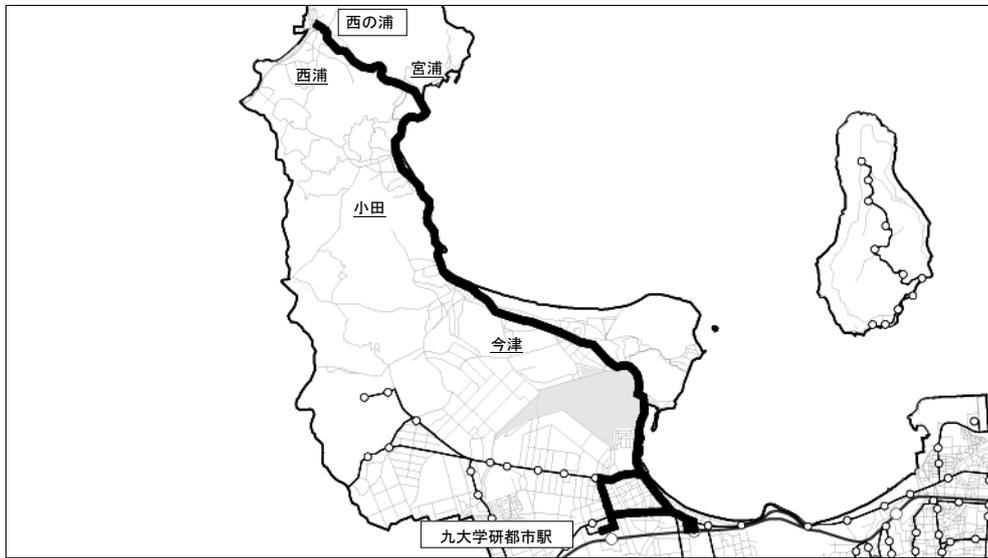
○ 地域の状況 (平成17年国勢調査結果)

	西浦	宮浦	小田	今津	—	合計
人口	1,125人	840人	655人	4,056人	—	6,676人
高齢化率	28.7%	30.6%	26.4%	39.3%	—	35.2%

＜申し出への対応＞

- ・地域、事業者、市による協議会を開催し、運行内容、利用促進策について協議。
- ・平成20年7月に減便。
- ・減便により収支改善した結果、平成20年9月に廃止申し出を取り下げ。
- ・昭和自動車（株）による運行継続。

＜路線図＞



＜運行内容＞

休廃止申し出時		現在	
運行事業者	昭和自動車（株）	運行事業者	昭和自動車（株）
路線	西の浦 ～ 九大学研都市駅	路線	西の浦 ～ 九大学研都市駅（約14km）
車両	中型バス	車両	中型バス
運行時間帯	始発 5:55（西の浦発） 最終 23:20（九大学研都市駅発）	運行時間帯	始発 5:54（西の浦発） 最終 21:30（九大学研都市駅発）
運行本数・利用者数	平日 28.5往復・559人/日 土曜日 21.0往復・425人/日 日祝日 21.0往復・258人/日	運行本数・利用者数（22年度）	平日 14.0往復・374人/日 土曜日 10.0往復・279人/日 日祝日 10.0往復・221人/日
収支率	68%	収支率（22年度）	—

⑤ 脇山支線 【代替交通の確保】

<休廃止申し出の経緯>

平成21年3月 西日本鉄道(株)が脇山支線の廃止申し出
(休廃止予定日:平成22年4月1日)

→ 廃止された場合、早良区飯場、曲淵、石釜、西、椎原で新たに公共交通空白地が生じる。

○ 地域の状況

(平成17年国勢調査結果)

	飯場	曲淵	石釜	西	椎原	合計
人口	87人	104人	750人	759人	279人	1,979人
高齢化率	33.3%	33.7%	29.7%	25.0%	31.2%	28.5%

<申し出への対応>

- ・地域、事業者、市による協議会を開催し、運行内容、利用促進策について協議。
※ 早良区南部地域バス連絡協議会:平成21年7月28日設置
- ・曲淵小学校、脇山小学校、早良中学校におけるバス通学に利用。
- ・地域は、早良営業所までの運行や西鉄による運行継続を要望。
- ・平成22年4月に代替交通運行開始。
- ・経費と収入の差額を市が支援。

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時		現在	
運行事業者	西日本鉄道(株)	運行事業者	西日本鉄道(株)
路線	曲淵 ~ 陽光台 ~ 早良営業所 椎原 ~ 脇山小学校前 ~ 早良営業所 椎原 ~ 脇山小学校前 ~ 陽光台 ~ 早良営業所	路線	曲淵 ~ 陽光台 ~ 早良営業所 椎原 ~ 脇山小学校前 ~ 早良営業所 曲淵 ~ 陽光台 ~ 脇山小学校前 ~ 椎原 (約17km)※重複区間を除く
車両	平日 中型バス2台・乗務員3人 土曜日・日祝日 中型バス2台・乗務員2人	車両	平日 中型バス2台・乗務員2人 土曜日・日祝日 中型バス1台・乗務員1人
運行時間帯	始発 5:54(曲淵発) 最終 21:38(早良営業所発)	運行時間帯	始発 6:15(曲淵発) 最終 20:56(曲淵発)
運行本数・利用者数	平日 22.0往復・214人/日 土曜日 21.0往復・125人/日 日祝日 19.5往復・145人/日	運行本数・利用者数(22年度)	平日 16.0往復・209人/日 土曜日 9.0往復・71人/日 日祝日 9.0往復・56人/日
収支率	21%	収支率(22年度)	21%

※(平成22年度実績) 経費: 32,437千円
収入: 6,749千円
差額: 25,688千円

⑥ 金武橋本線 【代替交通の確保】

＜休廃止申し出の経緯＞

平成22年3月 西日本鉄道（株）が金武線・橋本線の廃止申し出
 （休廃止予定日：平成23年4月1日）

→ 廃止された場合、西区飯盛、吉武で新たに公共交通空白地が生じる。

○ 地域の状況

（平成17年国勢調査結果）

	飯盛	吉武	—	—	—	合計
人口	551人	716人	—	—	—	1,267人
高齢化率	31.0%	34.1%	—	—	—	32.8%

＜申し出への対応＞

- ・地域、事業者、市による協議会を開催し、運行内容、利用促進策について協議。
 ※ 金武・橋本地域バス連絡協議会：平成22年9月6日設置
- ・平成23年4月代替交通運行開始。
- ・経費と収入の差額を市が支援。

＜路線図＞



＜運行内容＞

休廃止申し出時		現在	
運行事業者	西日本鉄道（株）	運行事業者	西日本鉄道（株）
路線	（橋本線）金武営業所 ～ 橋本駅・野方 ～ 姪浜駅南口・国立医療センター （金武線）四箇田団地 ～ 天神	路線	※補助区間は【 】内のみ 金武営業所 ～ 【南金武 ～ 橋本駅・野方】 ～ 姪浜駅南口・国立医療センター
車両	大型バス	車両	大型バス
運行時間帯	（橋本線）始発 6:15（金武営業所発） 最終 19:56（国立医療センター発） （金武線）始発 7:30（四箇田団地発） 最終 20:23（天神発）	運行時間帯	始発 6:14（金武営業所発） 最終 19:56（国立医療センター発）
運行本数・利用者数	（橋本線）平日 7.5往復・102人/日 土曜日 5.5往復・83人/日 日祝日 5.5往復・44人/日 （金武線）平日 4.0往復・33人/日 土曜日 3.0往復・28人/日 日祝日 3.0往復・15人/日	運行本数・利用者数	平日 8.0往復・ - 人/日 土曜日 5.5往復・ - 人/日 日祝日 5.5往復・ - 人/日
収支率	21%	収支率（22年度）	—