第１回公共交通基本条例部会

日時：平成２４年６月２５日（月）14：00～
場所：熊本市役所　４階モニター室

会　議　次　第

１　開会

２　部会長挨拶

３　議事及び報告

（１）熊本市の社会情勢及び公共交通の現状について

（２）（仮称）熊本市公共交通基本条例制定について

（３）公共交通空白地域及び不便地域について

（４）条例制定までのスケジュールについて

（５）その他

４　閉会

配布資料

部会委員名簿、配席図
資料１：熊本市の社会情勢及び公共交通の現状
資料２：熊本市公共交通基本条例制定について
資料３：公共交通空白地域及び不便地域について
資料４：公共交通基本条例関係スケジュール
参考資料：交通基本法（案）、他都市の条例（福岡市、金沢市）

資料1

熊本市の社会情勢及び公共交通の現状

2012年6月25日

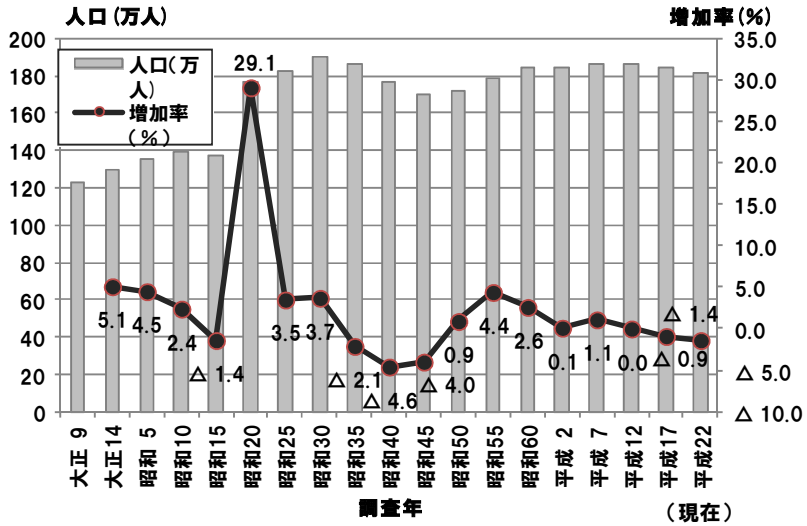
熊本市 都市建設局 交通政策総室

熊本市の社会情勢の変化

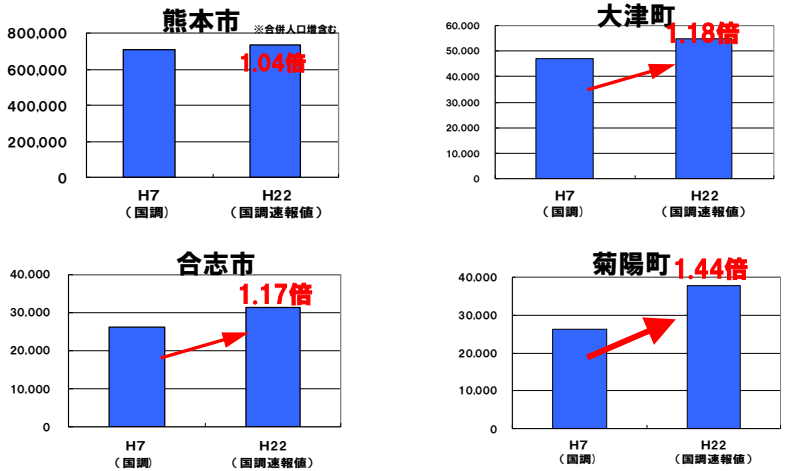
社会情勢の変化（都市構造の変化）

■人口増加、市街地は北東部（菊陽町・合志市方面）へ拡大
■大型の集客施設（浜線ゆめタウン・嘉島クレア・光の森ゆめタウン）の立地　　⇒人口・商業の郊外化

■熊本県の人口推移

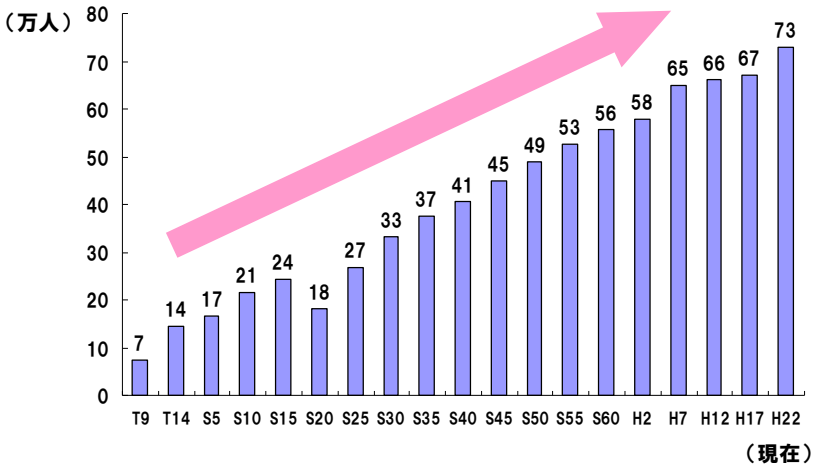


■熊本市と周辺市町村の人口推移

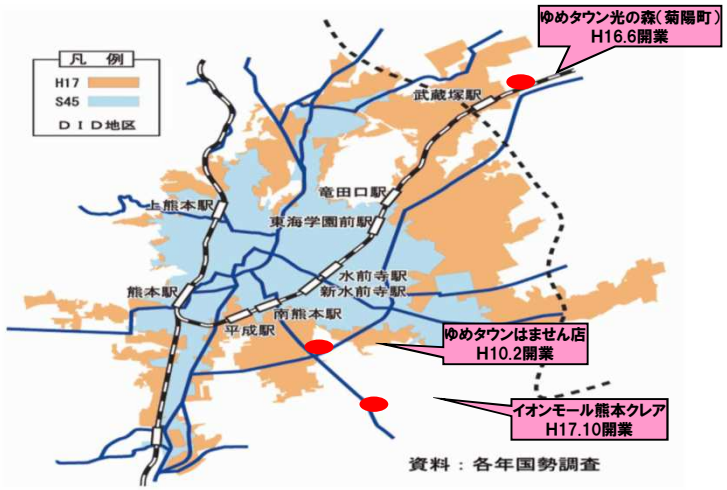


資料）H22国勢調査

■熊本市の人口推移



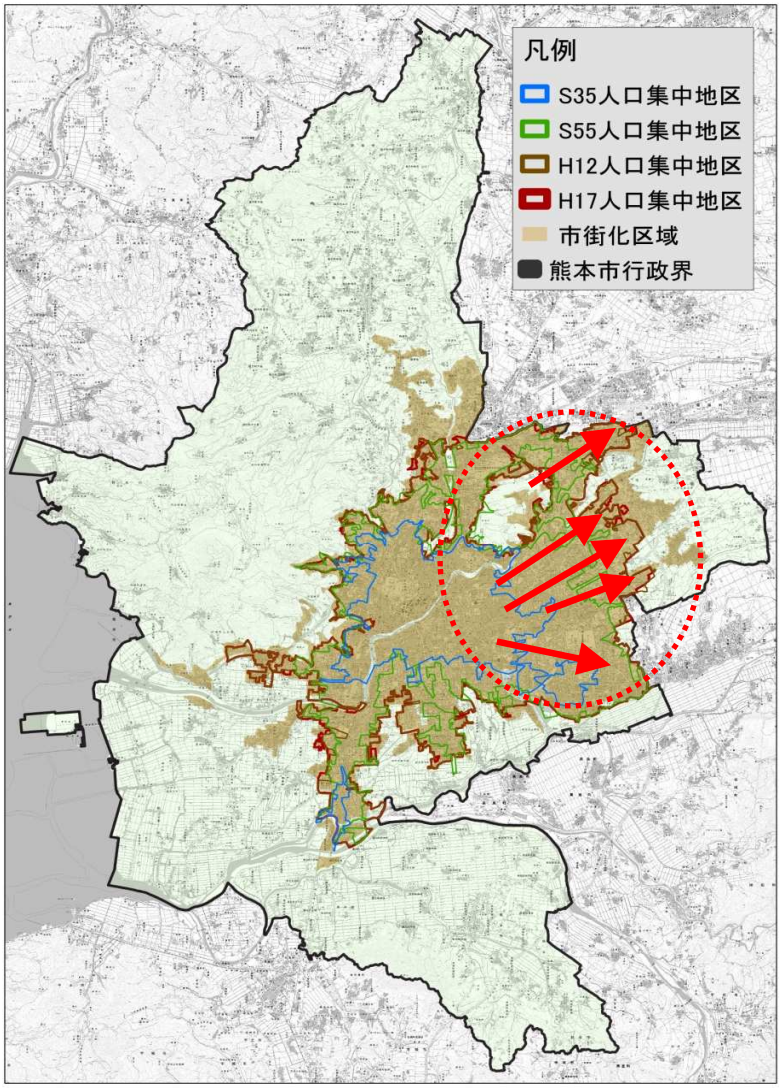
■DID地区の拡大と大規模集客施設の新規立地箇所



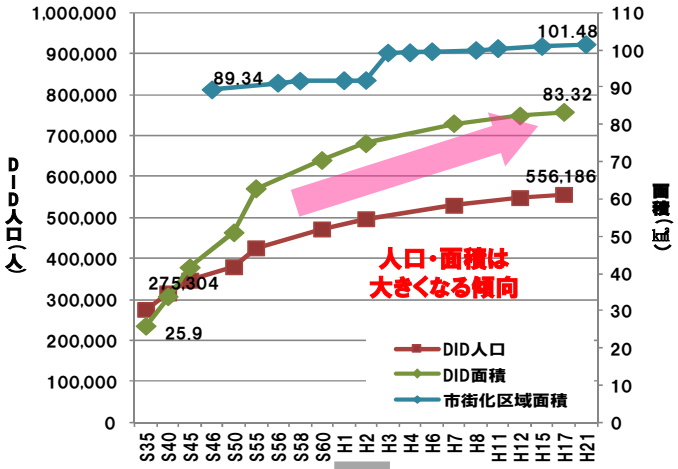
社会情勢の変化（都市構造の変化）

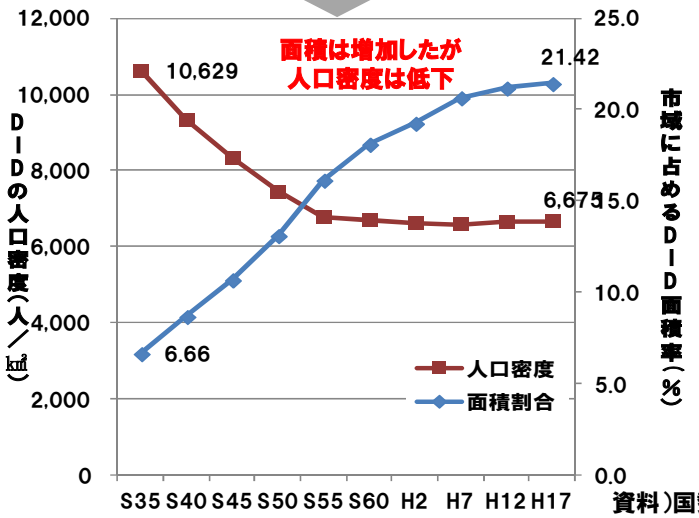
■熊本市北東部での人口集中地区の拡大　　⇒都市の郊外化

■人口集中地区のエリアの広がり



■熊本市のDIDの推移



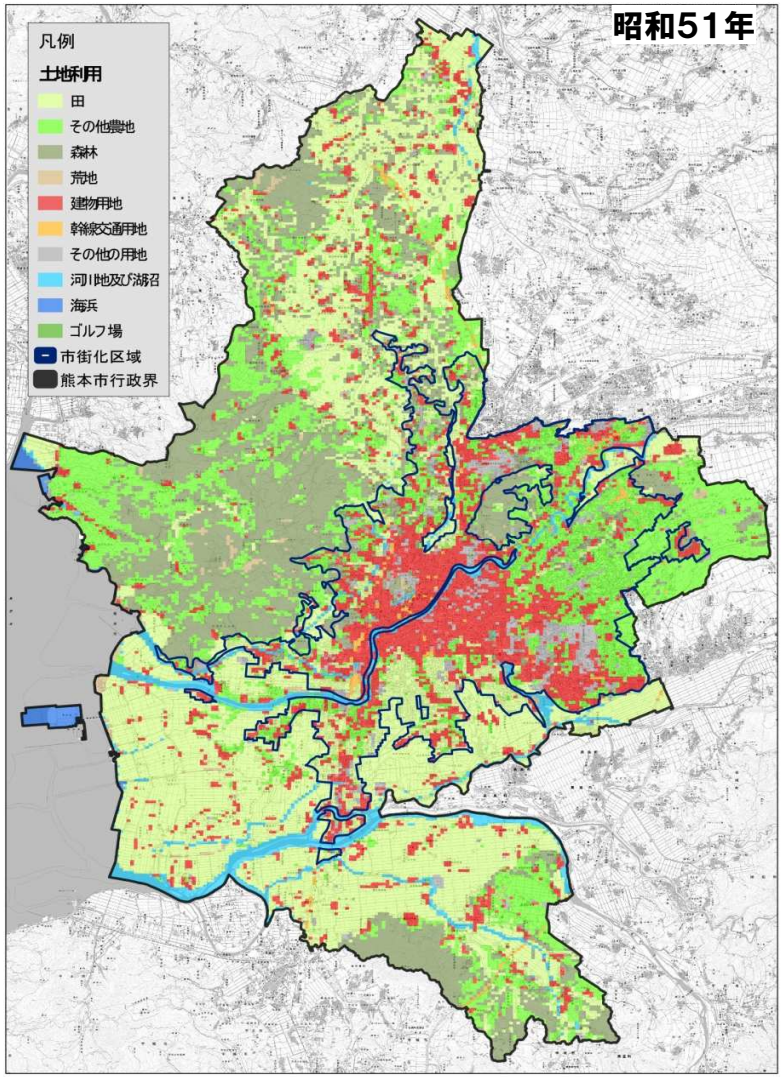


資料）国勢調査

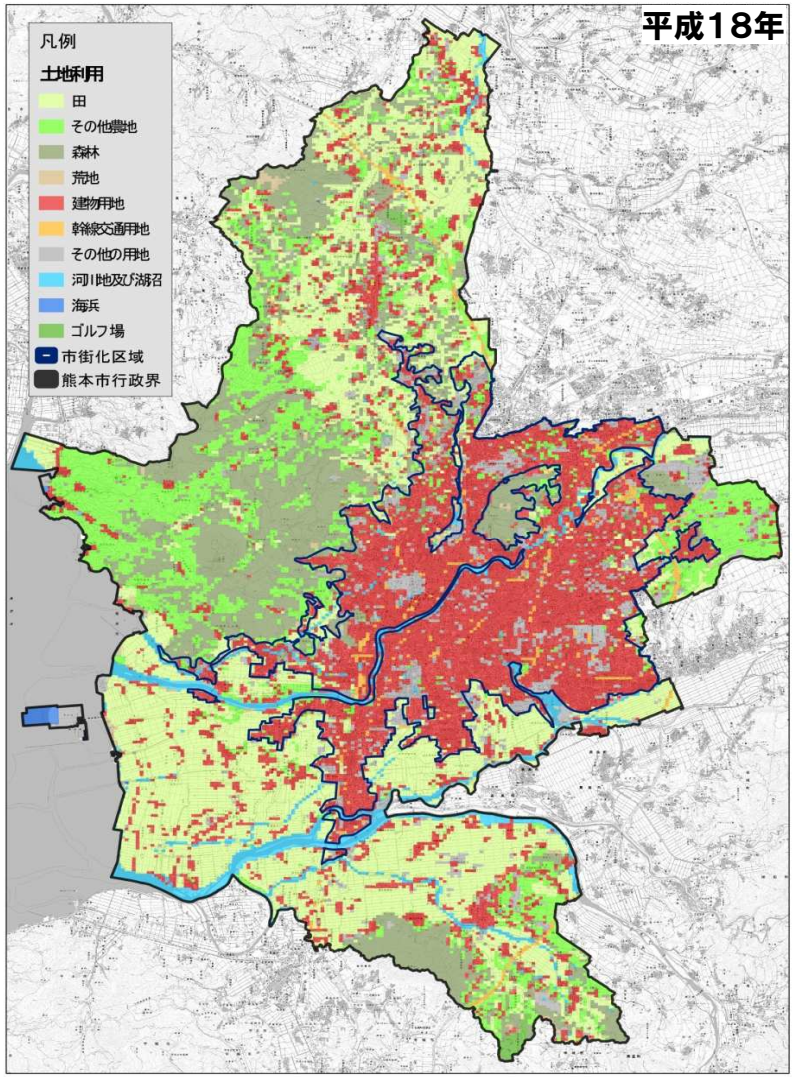
社会情勢の変化（都市構造の変化）

■熊本市北東部での建物用地の拡大　⇒都市の郊外化

■土地利用の変化



注）市街化区域は現時点

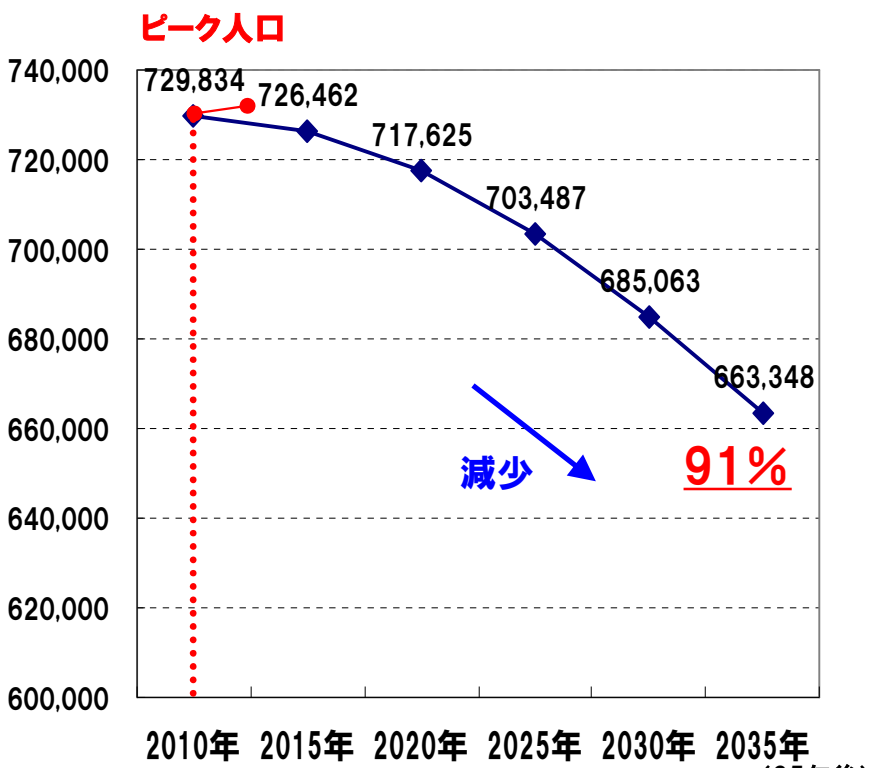


資料）土地利用3次メッシュデータ

社会情勢の変化（将来人口の動向）

■熊本市の人口は2010年をピークに減少し、2035年には91％まで低下【実際は微増】
⇒低密度な市街地、投資余力の減少
■周辺市町村においては、北東部は増加傾向、他は減少傾向

◆熊本市の将来人口推計

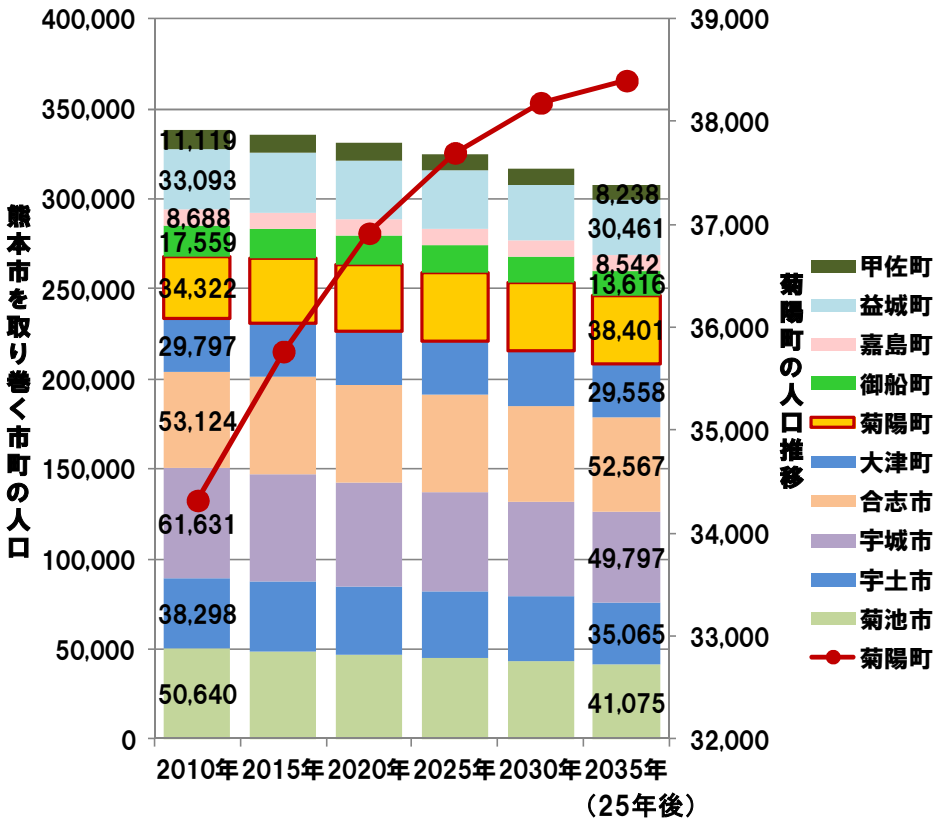


資料）国立社会保障・人口問題研究所（H20.12推計）

2010.4　728,332人
2011.4　733,012人
2012.4　734,361人

←政令市効果等により現在まで微増

◆周辺市町村の将来人口推計



資料）国立社会保障・人口問題研究所（H20.12推計）

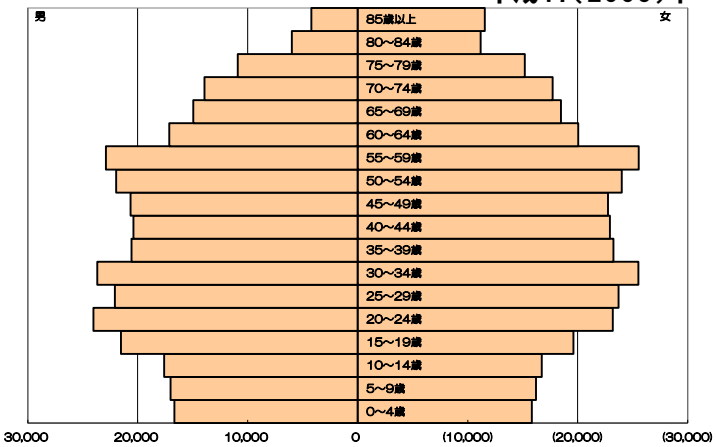
社会情勢の変化（少子高齢社会）

年少人口（0～14歳）比率　14.9%（H17）→ 12.4%（H42）
高齢化率（65歳以上）　17.0%（H17）→ 28.8%（H42）⇒超高齢社会（高齢化率21%以上）へ突入

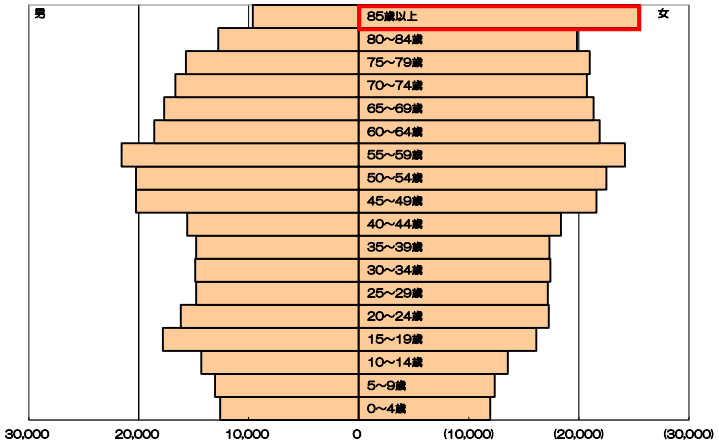
■熊本市の人口ピラミッド

資料）第6次総合計画（総務省統計局「国勢調査」（平成17年）、平成42年は独自推計）

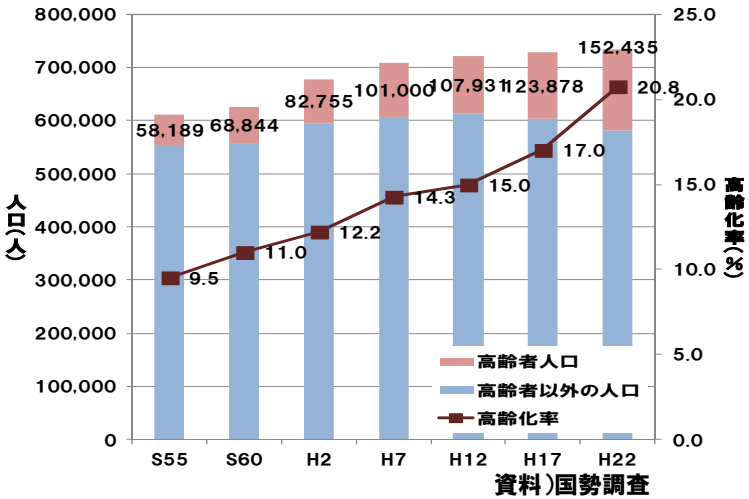
平成17（2005）年



平成42（2030）年

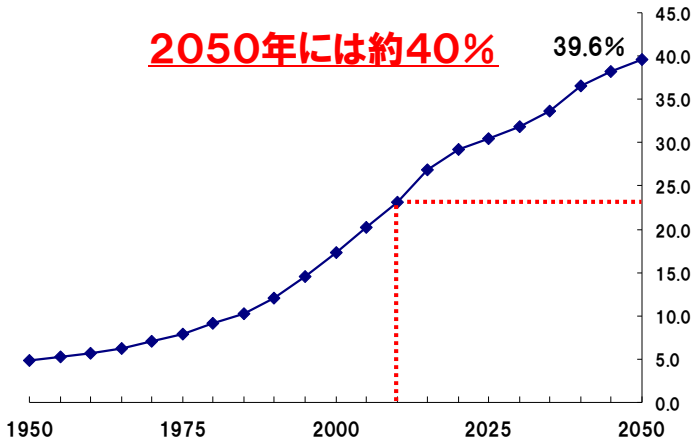


■高齢化率の推移（熊本市）



資料）国勢調査

■高齢化率の推移（全国）

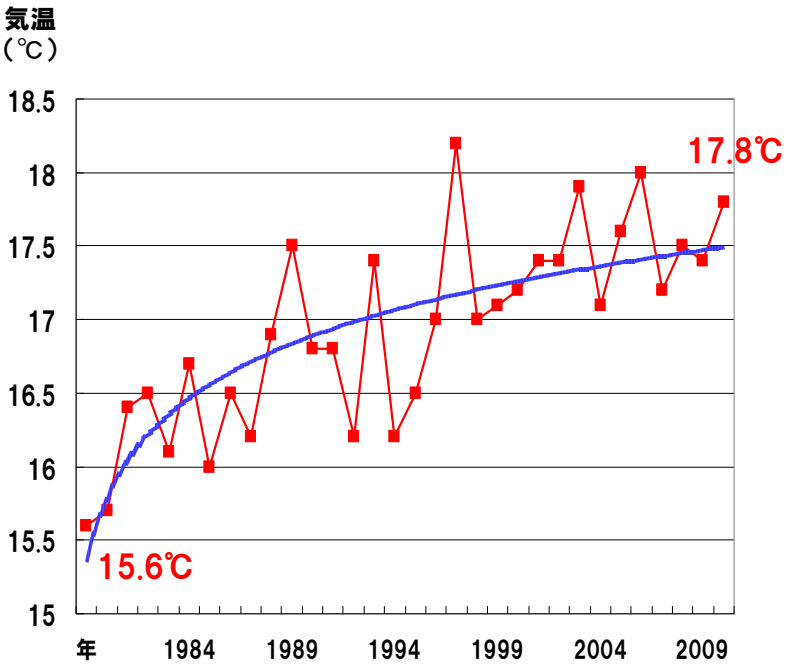


資料）平成23年版厚生労働白書

社会情勢の変化（環境問題）

■熊本市の平均気温もこの30年間で大幅に上昇傾向
■自動車保有台数も増加傾向
■公共交通機関は、自家用乗用車に比べてCO2排出原単位は少ない（バス1/3、鉄道1/9）⇒ 公共交通への転換

■熊本市の日平均気温の推移



（資料）熊本地方気象台の観測データ

■熊本市の自動車保有台数と二酸化窒素濃度の推移

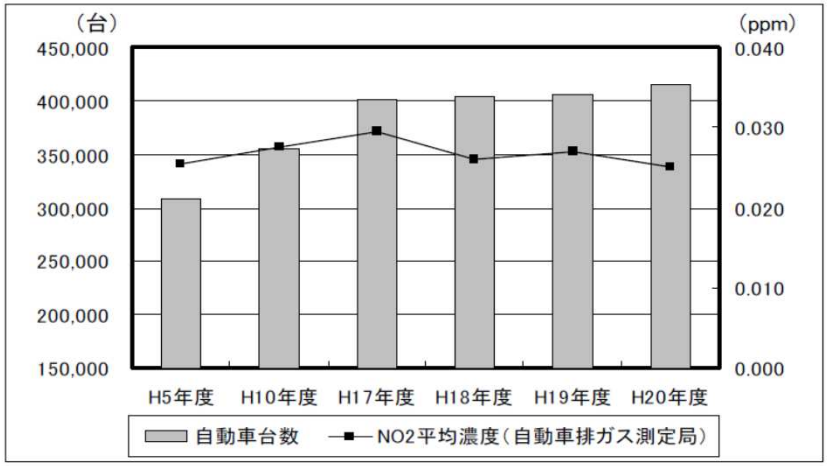
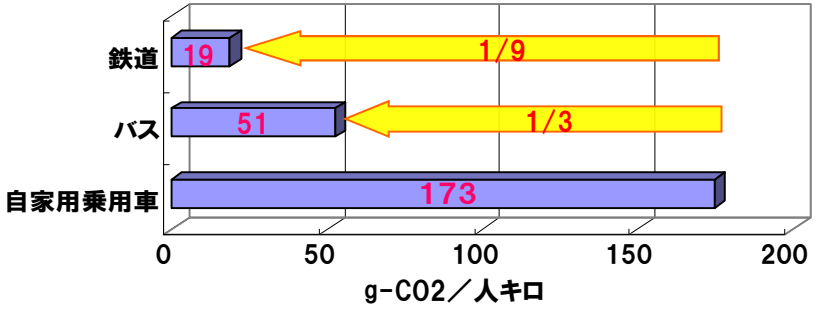


図 1-1-8 自動車保有台数と二酸化窒素濃度の推移

（資料）熊本市環境調査等報告書（H22）

■輸送機関別の二酸化炭素排出原単位



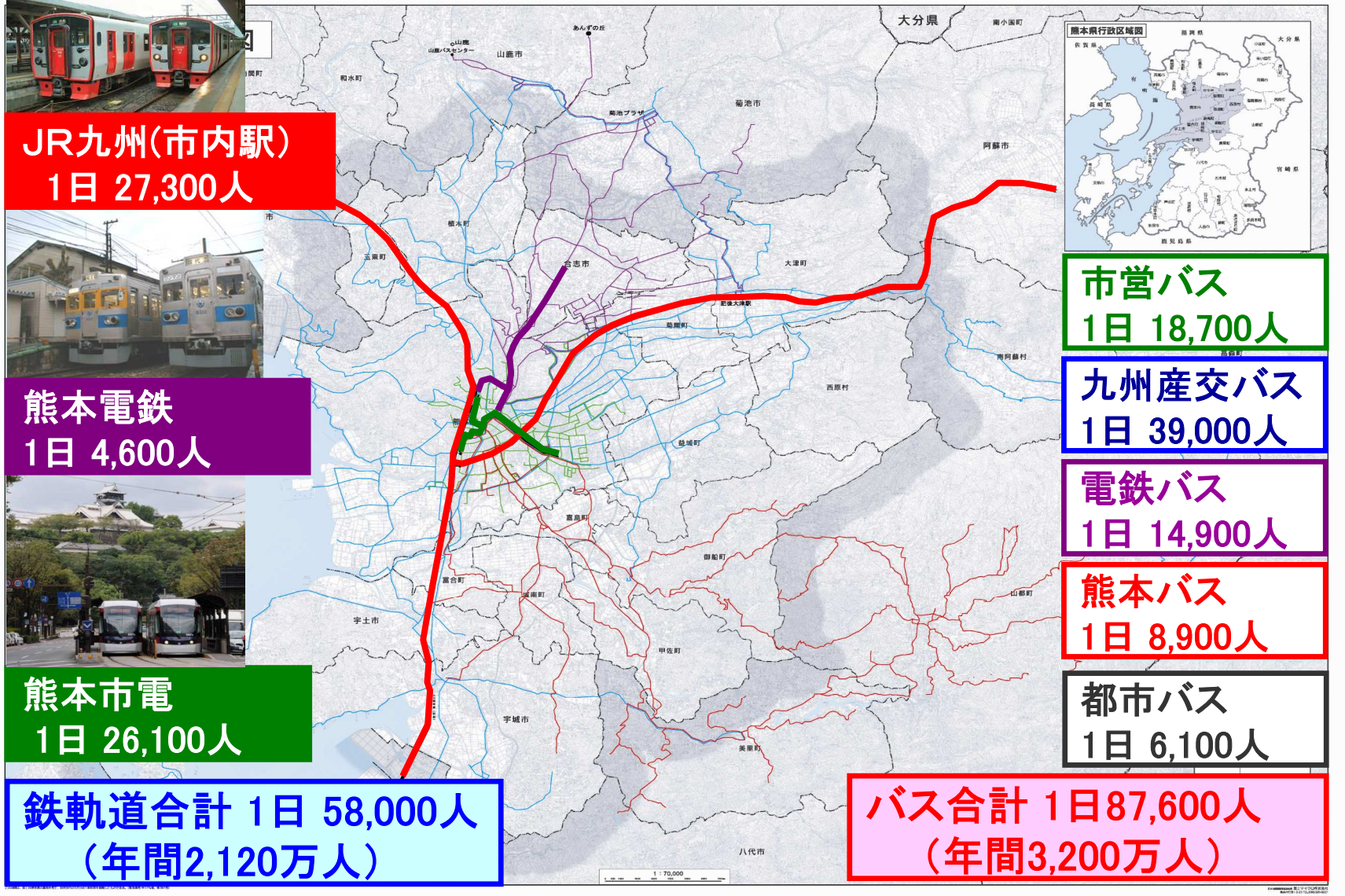
公共交通の現状について

公共交通の現状（市域図）

JR九州（市内駅）
1日 27,300人

熊本電鉄
1日 4,600人

熊本市電
1日 26,100人



市営バス
1日 18,700人

九州産交バス
1日 39,000人

電鉄バス
1日 14,900人

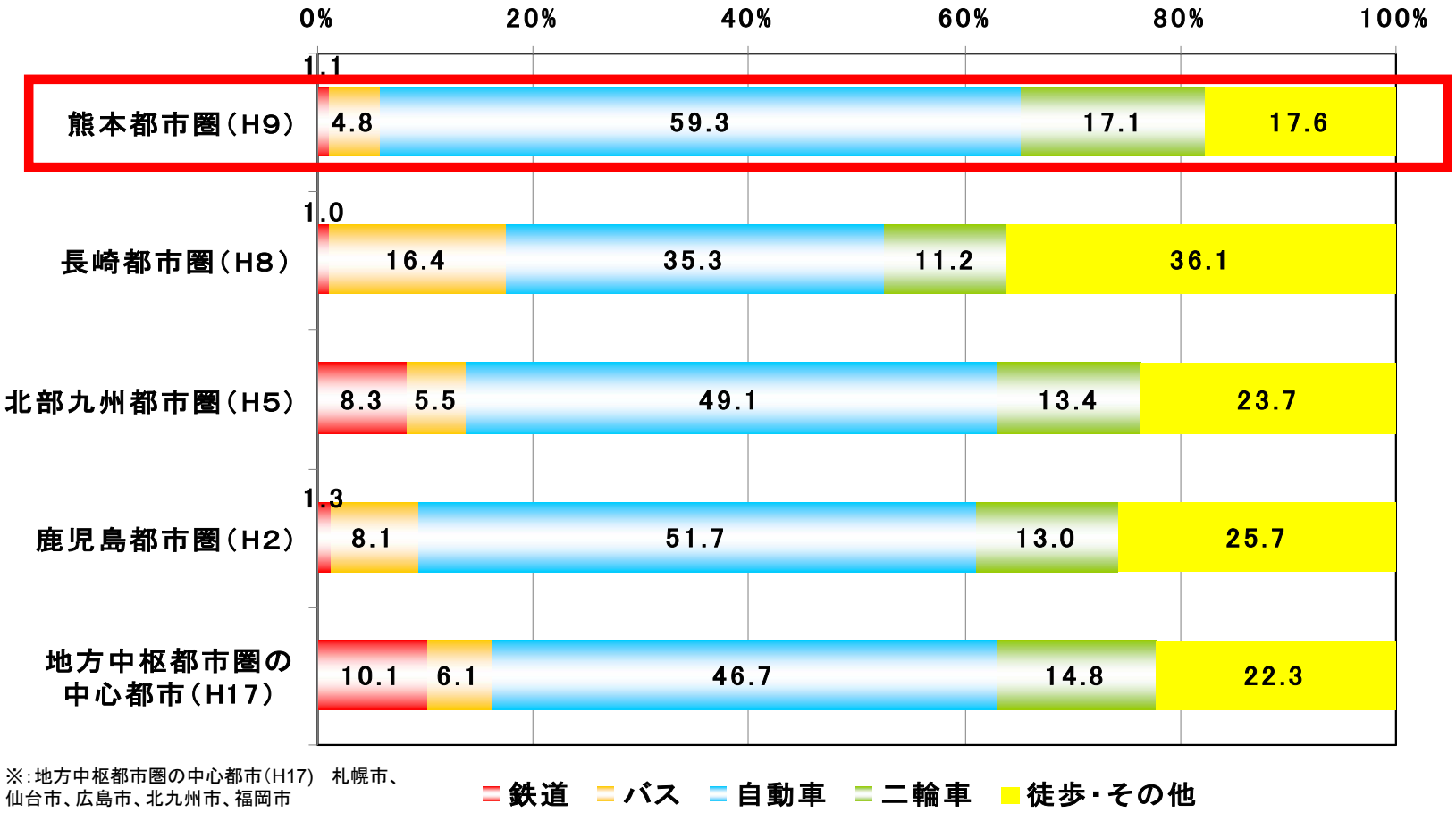
熊本バス
1日 8,900人

都市バス
1日 6,100人

鉄軌道合計 1日 58,000人
（年間2,120万人）

バス合計 1日87,600人
（年間3,200万人）

交通手段構成の特性

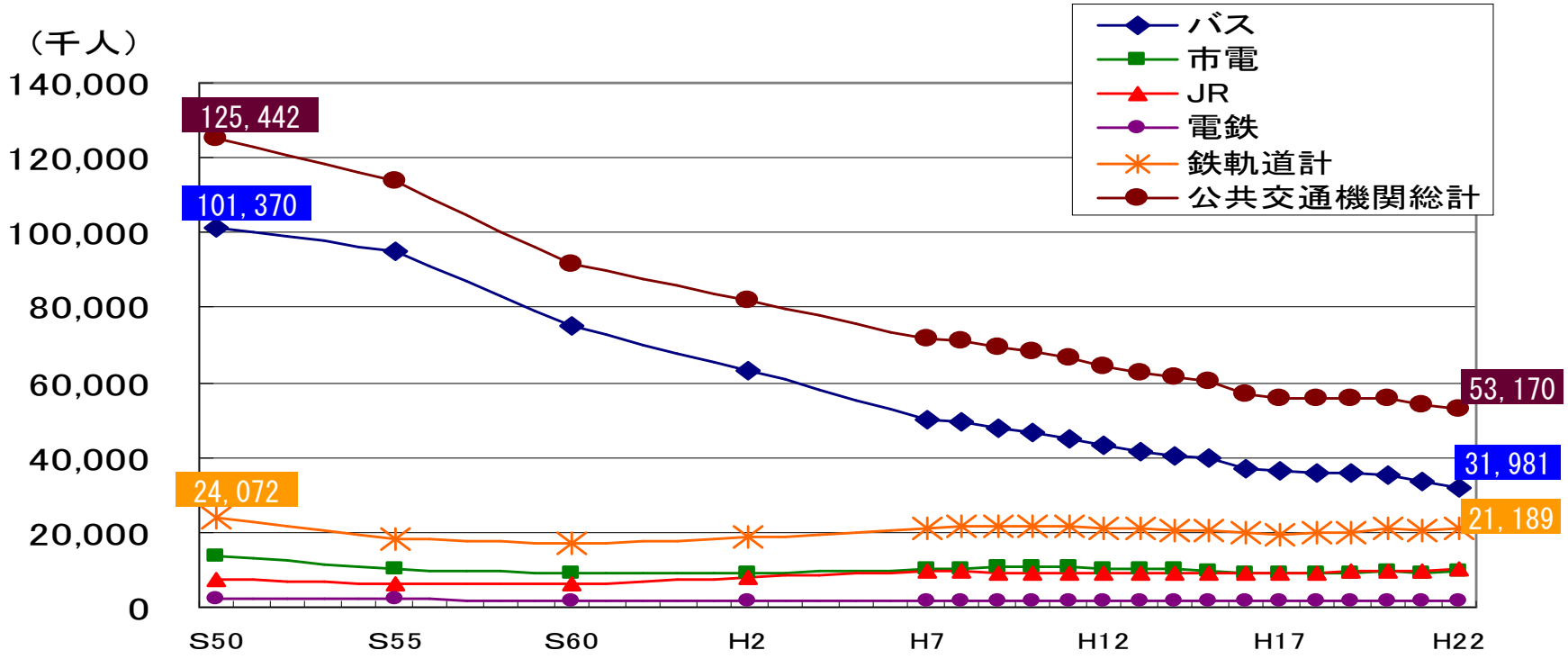


※：地方中枢都市圏の中心都市（H17）　札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市

■熊本都市圏の自動車交通の割合は約6割
→市電を有する九州の他の都市圏と比較して高い

⇒車への依存度が高い
自転車利用者も多い

公共交通利用者数の推移



■バス利用者はピークの約３割と<u>大幅な落ち込み</u>

■他の公共交通（軌道）は、減少傾向ではあるが概ね横ばい（限定される利用者）

⇒バス利用者の大幅な減少

公共交通のグランドデザイン

基幹公共交通(鉄道、市電、幹線バス)の強化

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性の強化を図る。

▲超低床電車　熊本市交通局

▲連節バス(岐阜バス)

日常生活を支えるバス路線網の再編

基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立する。

▲バス専用レーン(国道3号)

公共交通空白・不便地域への対応

地域と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指す。

▲乗合タクシー

【地域拠点15箇所】
- 北区役所周辺地区
- 北部総合出張所周辺地区
- 楠・武蔵ヶ丘地区
- 堀川・亀井駅周辺地区
- 子飼地区
- 長嶺地区
- 水前寺・九品寺地区
- 健軍地区
- 上熊本地区
- 平成・南熊本駅周辺地区
- 島町・上ノ郷地区
- 城山地区
- 川尻地区
- 南区役所周辺地区
- 城南総合出張所周辺地区

凡　例
- 中心市街地
- 地域拠点
- 基幹公共交通軸
- 幹線バス
- 環状線バス
- その他の路線バス等
- 支線バス
- コミュニティバス
- メインターミナル 交通センター
- サブターミナル 熊本駅
- 乗継ポイント
- 公共交通空白・不便地域
- 新幹線
- ＪＲ
- 熊本電鉄
- 市電

資料２

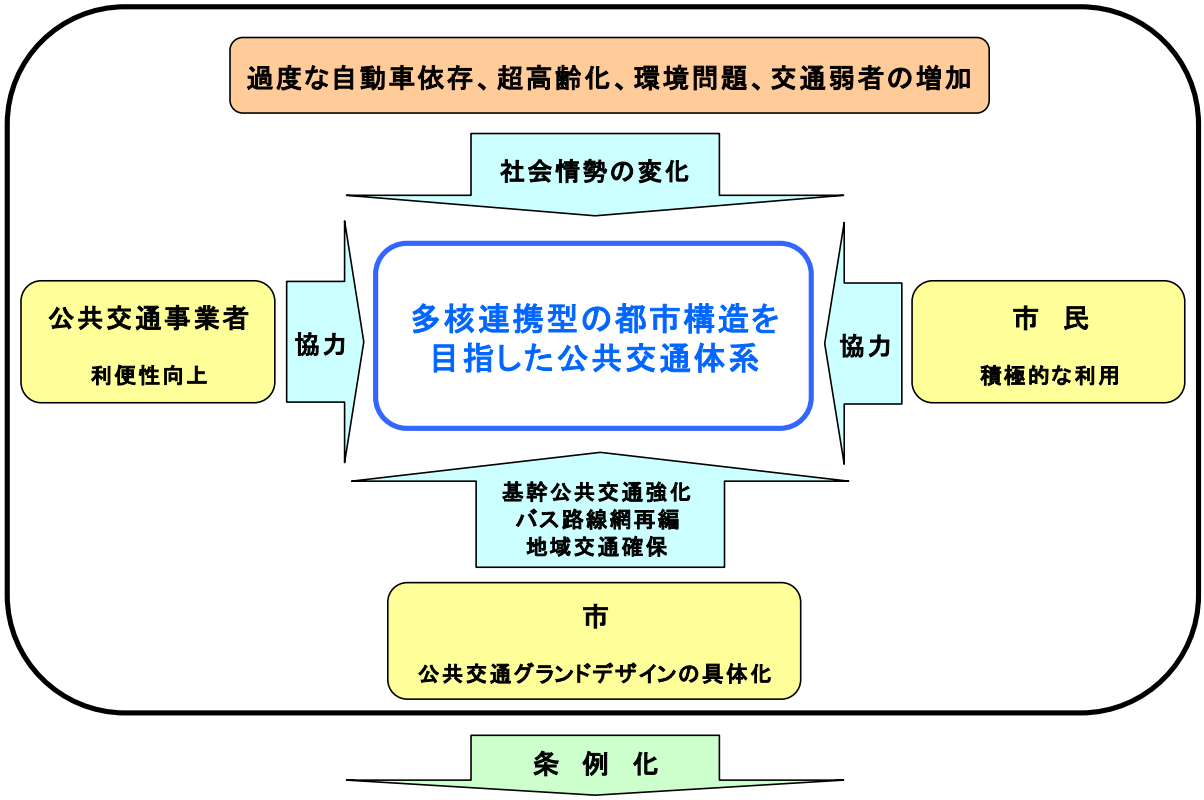
熊本市公共交通基本条例の制定について

背　景

本市においては、個人のライフスタイルの多様化及び集客施設の郊外化などにより、公共交通の利用者は年々減少しており、その結果、公共交通事業者の経営悪化を招き、公共交通の路線廃止や減便といったサービスの縮小が行われ、さらに公共交通利用者が減少するという悪循環に陥っている。

その一方で、少子高齢化の進展や移動手段を持たない高齢者の増加及び環境問題等により公共交通のニーズが高まっている。

このような状況の中、市民・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取組むとともに、効率的な公共交通サービスの提供と、利用者ニーズを反映した利便性の高い公共交通サービス両方を確立することが必要である。



条例化することにより、円滑に移動可能な地域社会の実現を目指す

- ◎移動権の考え方を踏まえた基本理念等
- ◎市、市民、公共交通事業者の役割や責務
- ◎基本的な施策
- ◎公共交通空白・不便地域の定義

条例に盛り込む内容（論点）

円滑に移動可能な地域社会の実現

基　本　理　念

① 移動する権利の尊重
② 公共交通の積極的利用
③ 参画と協働による公共交通の維持・充実
④ 環境負荷の少ない社会の実現

役割・責務

【市の役割】
・移動する権利の尊重した施策の実施【①】
・市民・事業者の意見を反映させた施策の実施【③】

【市民の役割】
・公共交通の利用努力【②④】
・公共交通施策への協力【③】

【公共交通事業者の役割】
・公共交通の利便性向上【③】
・公共交通施策への協力【③】

基本施策

・利便性の高い公共交通体系の構築【①②③④】
　基幹公共交通強化
　バス路線網再編
　コミュニティ交通の確立
・公共交通の利用促進【②④】
・公共交通空白地域及び不便地域への対応【①】
・地域主体で交通手段確保の取組みができる体制【③】
・地域及び事業者への支援【③】

空白地域及び不便地域の定義

・公共交通空白地域とは・・・・・

・公共交通不便地域とは・・・・・

※別途検討

■（仮称）熊本市公共交通基本条例の構成（案）

1　前　文

① 公共交通は，市民の「移動に対する手段」の基盤であり、日常生活において重要な役割
② 自動車への依存により、公共交通の利用者は年々減少し、公共交通事業者の経営悪化→サービスの低下→さらなる利用者減少。
③ 少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、環境意識の高まり等により、公共交通の重要性はますます高まっている。
④ よって、本市における公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを進めていくため、効率的な公共交通サービスの提供と、利用者ニーズを反映した利便性の高い公共交通サービスの両方を確立する。

2　総　則

(1) 目的

公共交通の維持及び充実に関する基本理念、市、市民、事業者等の責務及び基本的な施策を定め、市、市民等、事業者等が一体となって公共交通の維持及び充実を図ることにより、円滑に移動可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(2) 定義

条例において使用する用語の定義を規定
① 市民、公共交通事業者、参画、協働等の用語の定義
② 公共交通空白地域及び不便地域の定義

(3) 基本理念

公共交通の維持及び充実に関し、基本理念として以下の事項を規定
① 市民の日常生活を営む上で最低限度の移動する権利を尊重して行われること
② 公共交通の利便性向上と市民の積極的利用を基本として行われること
③ 地域の特性に応じて、市、市民、事業者等が協働して行うこと
④ 環境負荷の少ない社会の実現に資するものとして行われること

(4) 責務（役割）

基本理念にのっとり、市、市民、公共交通事業者の責務（役割）を規定
① 市・・・最低限度の移動する権利を尊重し、総合的かつ計画的な施策を策定・実施、その際の市民・事業者等の意見の反映、公共交通の維持及び充実への努力
② 市民・・・理解と関心を深める、本市実施施策への協力、公共交通の利用努力
③ 公共交通事業者・・・公共交通の維持及び充実への努力、本市実施施策への協力

(5) 参画と協働

市民による施策の提案等について規定

① 市民は、市に対して生活公共交通に関する施策の提案ができること

② 市は市民が提案する施策等について、協働して推進するよう努めること

3　基本的な施策

(1) 利便性の高い公共交通体系の構築

① 基幹公共交通の機能強化

② バス路線網再編による効率的な生活公共交通網の構築

③ 地域の移動を確保するコミュニティ交通の構築

(2) 公共交通の利用促進

市は、公共交通相互の乗り換え強化や、自動車及び自転車との乗継地点を強化するよう努めること。

(3) 公共交通空白地域及び公共交通不便地域への対応

市は、公共交通空白地域及び公共交通不便地域に係る生活交通を確保するため、市民、事業者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。

(4) 地域による交通手段確保

市は、地域による自主的な交通手段確保の取組みができる体制を構築する。

4　支　援

(1) 国等への要請

市は、必要に応じて国、県その他関係団体に対し、必要な協力を要請及び提案を行う。

(2) 援助

市は、地域及び事業者に対し技術的な援助をし、予算の範囲内において財政的な援助を行う。

資料3

公共交通空白地域・不便地域について

【公共交通空白地域及び不便地域の現状】

	例　示　1		例　示　2	
	公共交通空白地域	公共交通不便地域	公共交通空白地域	公共交通不便地域
バス停・鉄道駅からの半径距離	1,000m以上の地域	500～1,000m未満の地域	700m以上の地域	300～700m未満の地域
対象人口	6,000人	35,000人	15,000人	143,000人
熊本市の人口に占める割合	0.8%	5.6%	2.1%	21.7%
対象面積	43.8k㎡	87.3k㎡	84.3k㎡	129.5k㎡
熊本市の面積に占める割合	11.3%	22.4%	21.7%	54.9%

※地図については、参考資料を参照

第12回熊本市バス交通のあり方検討協議会での参考例

① 公共交通空白地域

バス停・鉄道駅から半径1,000m以上離れた地域

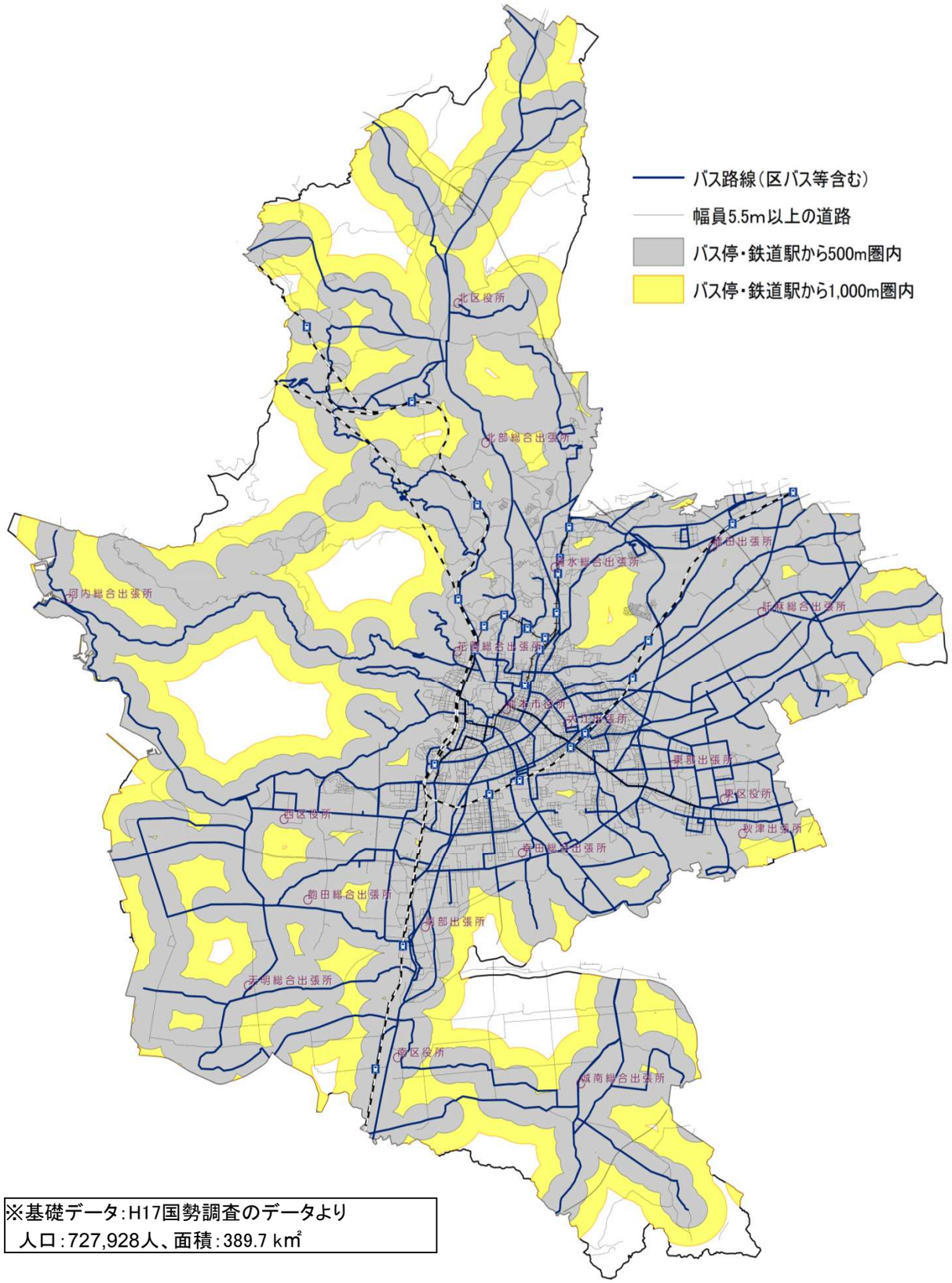
② 公共交通不便地域

(ア)バス停・鉄道駅から半径500～1,000mに該当する地域

(イ)バス停・鉄道駅から半径500以内のうち、バス停・鉄道駅との高低差が40m以上の地域

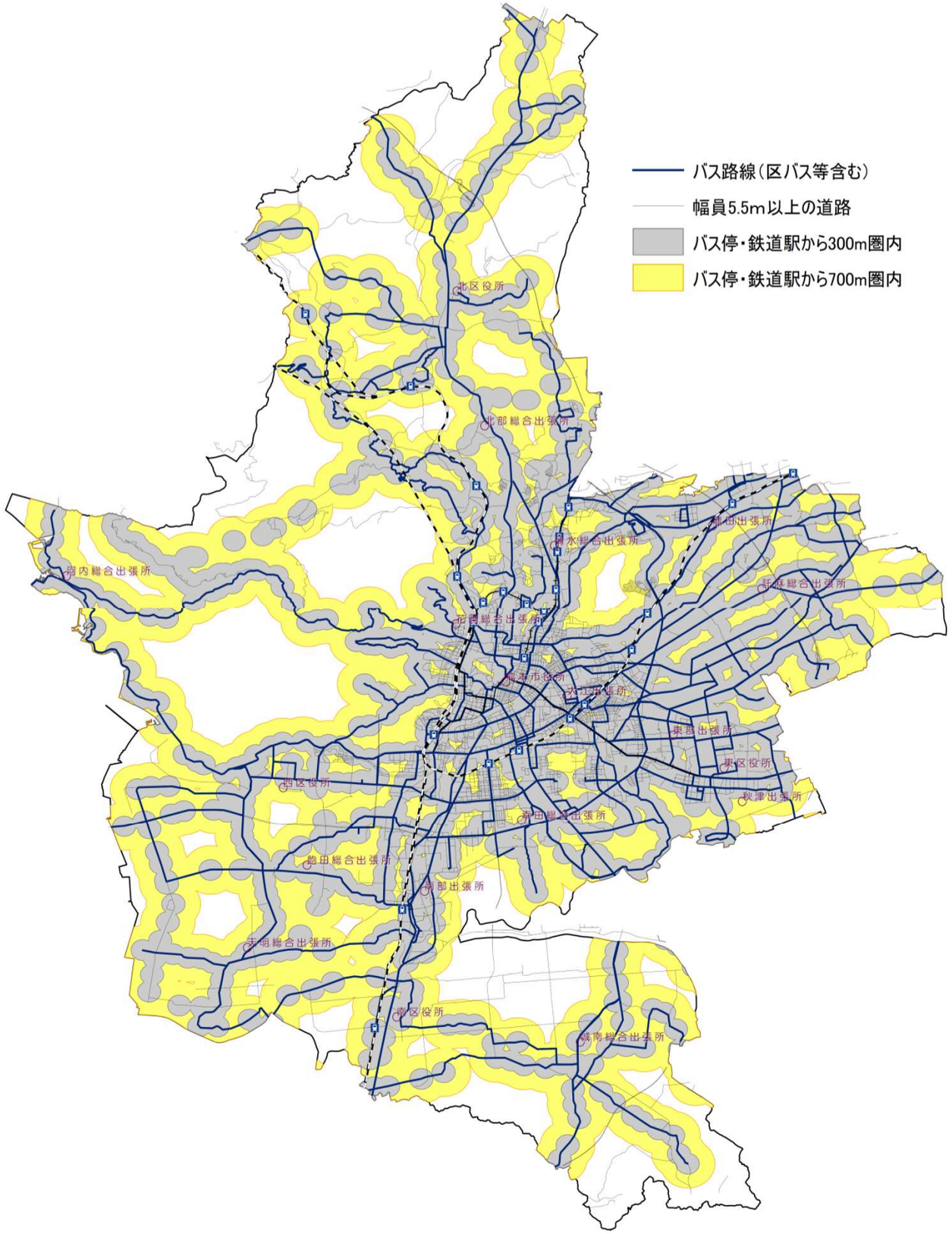
※歩行速度：80m/分（高齢者60m/分）
歩行距離500mでは6～7分（高齢者8～10分）
歩行距離1,000mでは12～13分（高齢者15～20分）
高低差40mについては、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー新法）に基づき定められた、歩道等を整備する際に使用する勾配の限界値8%から算出を行った。

空白地域：1,000m以上、不便地域500～1,000mの場合
公共交通カバー状況



※基礎データ：H17国勢調査のデータより
人口：727,928人、面積：389.7 km²

空白地域：700m以上、不便地域300～700mの場合
公共交通カバー状況



公共交通利用者アンケート調査

【調査期間】
平成２４年３月６日～平成２４年６月１日

【調査対象者】
公共交通機関利用者

【調査方法】
交通センターのバス乗り場にて聞き取り調査

【調査項目】
１　自宅から最寄のバス停までの距離及び徒歩時間は。

２　バス停等へ行く場合、どれくらいまでなら歩けますか。

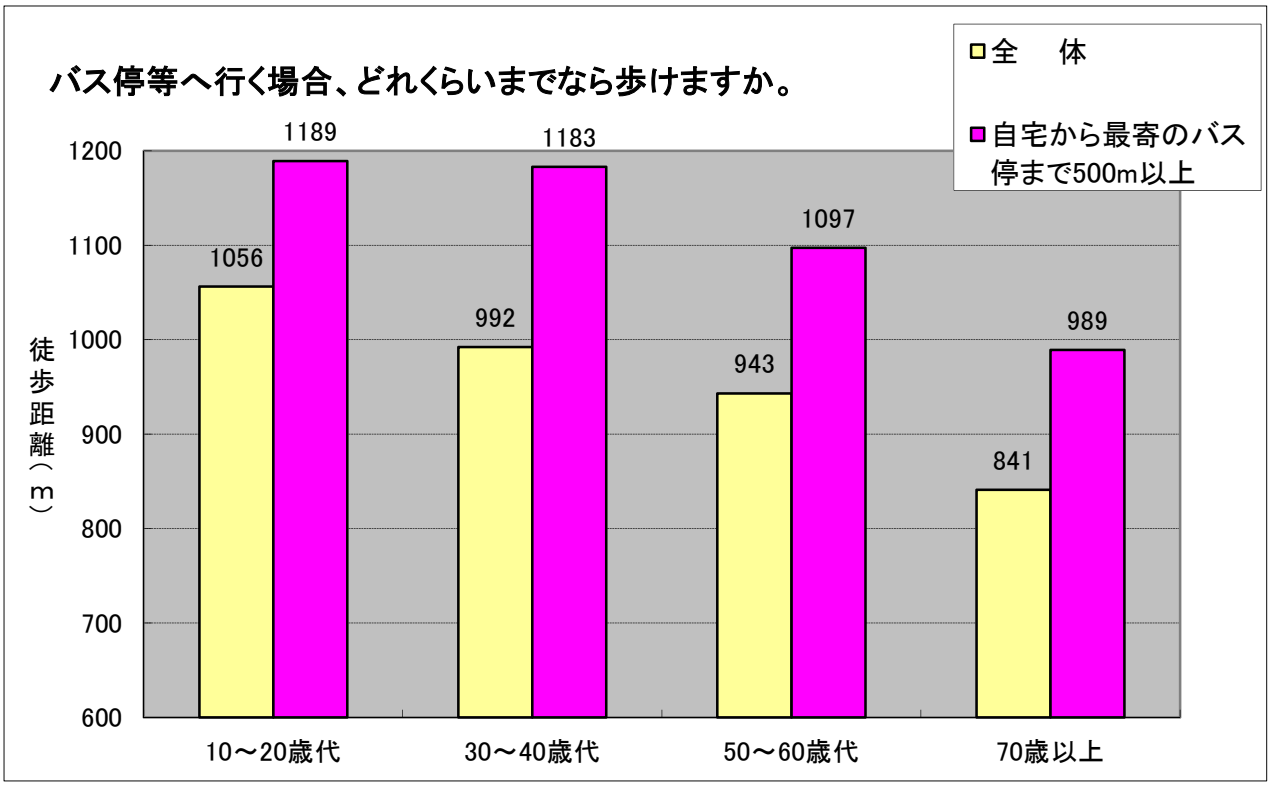
３　自宅から歩いてどれぐらいまでなら利用しやすいと感じますか。

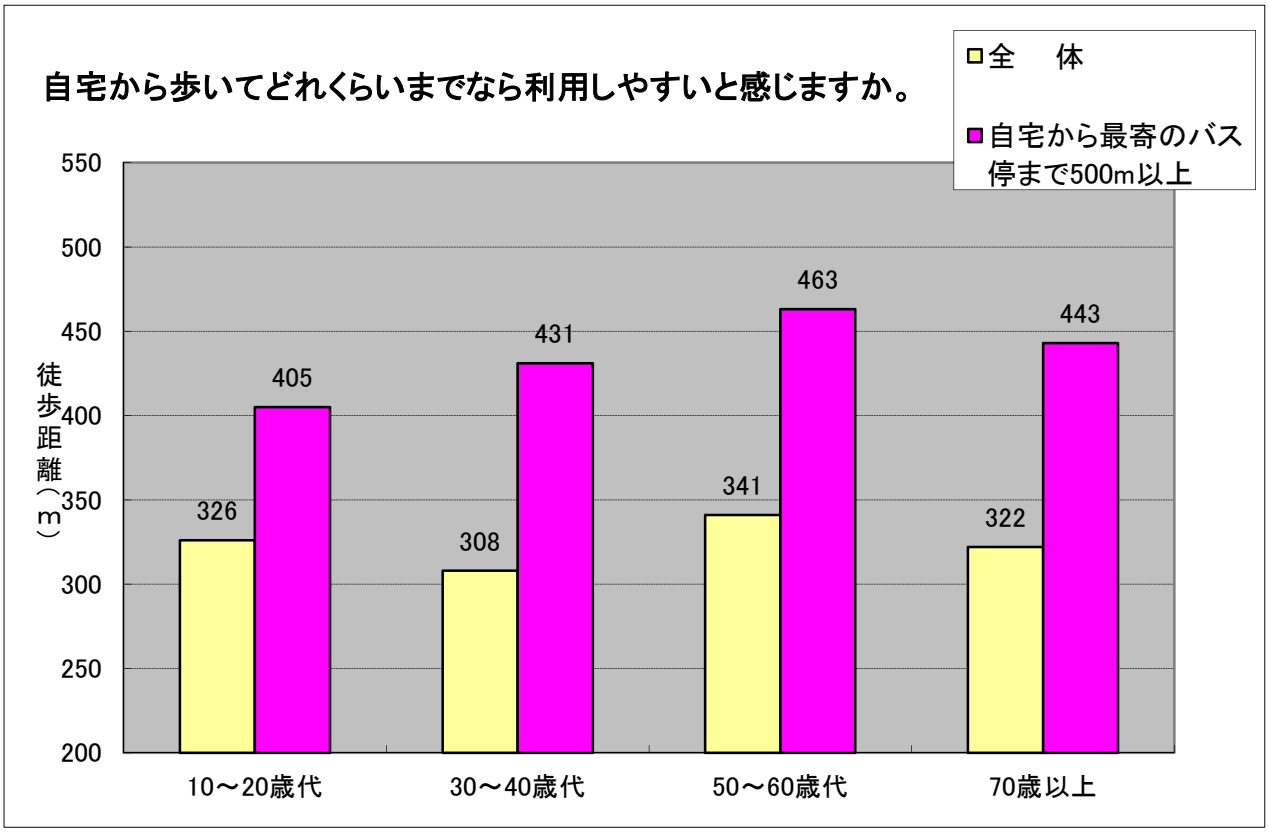
【アンケート回答者数】
有効回答数：２，１３３人

単位：人

	10～20歳代	30～40歳代	50～60歳代	70歳以上	合計
全　体	340	396	492	905	2,133
自宅から最寄のバス停までの距離が500m以上の利用者	70	84	90	160	404

公共交通利用者アンケート調査結果


バス停等へ行く場合、どれくらいまでなら歩けますか。
全　体
自宅から最寄のバス停まで500m以上
徒歩距離（m）
1200
1100
1000
900
800
700
600
1056
1189
992
1183
943
1097
841
989
10～20歳代
30～40歳代
50～60歳代
70歳以上


自宅から歩いてどれくらいまでなら利用しやすいと感じますか。
全　体
自宅から最寄のバス停まで500m以上
徒歩距離（m）
550
500
450
400
350
300
250
200
326
405
308
431
341
463
322
443
10～20歳代
30～40歳代
50～60歳代
70歳以上

資料4

（仮称）公共交通基本条例関係スケジュール

	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
市議会					9月議会 条例の素案説明			12月議会 条例案説明			3月議会 条例上程
交通政策総室		条例骨子作成	制度設計書作成 条例素案作成		オープンハウス実施 条例案作成			パブリックコメン 条例案作成	シンポジウム開催 実施伺い 議案提出伺い		
公共交通協議会		第1回 条例専門部会 ・条例骨子案について協議		第2回 条例専門部会 ・条例素案について協議		第3回 条例専門部会 ・条例案について協議				公共交通協議会 第2回全体会 ・条例上程報告	
法制室		条例骨子に関する協議	制度設計書提出 条例素案に関する協議			条文の文言修正協議			法制室ヒアリング 条例制定依頼		
広報課							市政だより、市ホームページでパブリックコメントの準備		パブリックコメント結果		市政だより、市ホームページ掲載依頼
企画課						条例協議	政策調整会議 経営戦略会議				
市民協働課	PI設計書提出 PI協議	協議したPIはホームページで公開 変更があった場合は、随時修正 作成したPI設計書は政調、経戦時に添付									
その他				庁内連絡会議 条例に関係する分野の担当課と事前調整 福祉、交通局、都市政策、区政推進、市民協働、環境政策等							

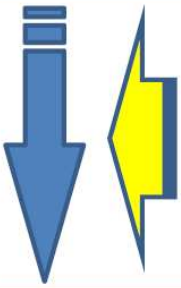
参考資料

●交通基本法案

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- 人口減少・少子高齢化の進展
- 我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- 切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。

（国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携）

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。

（日常生活等に必要な不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進　等）

交通基本計画の策定

○交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
○今後の具体的目標を設定。
※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

平成 23 年 3 月 8 日　国土交通省　報道発表資料

※本法案は平成 23 年 3 月 8 日に国会に提出され、現在、継続審議となっている

交通基本法（案）

目次

第一章総則（第一条―第十四条）
第二章交通に関する基本的施策
第一節交通基本計画（第十五条）
第二節国の施策（第十六条―第二十七条）
第三節地方公共団体の施策（第二十八条）
附則

第一章総則

（目的）

第一条　この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（国民等の交通に対する基本的な需要の充足）

第二条　交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない。

（交通の機能の確保及び向上）

第三条　交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活又は社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

（交通による環境への負荷の低減）

第四条　交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが

人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

（交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携）

第五条　交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

（連携等による施策の推進）

第六条交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

（交通の安全の確保）

第七条　交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

２　交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策とその他の施策との十分な連携が確保されなければならない。

（国の責務）

第八条　国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

２　国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第九条　地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

２　地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

第十条　交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

２　前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

（国民の責務）

第十一条　国民は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

（関係者の連携及び協力）

第十二条　国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

（法制上の措置等）

第十三条　政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

（年次報告等）

第十四条　政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

２　政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章　交通に関する基本的施策

第一節　交通基本計画

第十五条　政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通基本計画」という。）を定めなければならない。

２　交通基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　交通に関する施策についての基本的な方針
二　交通に関する施策についての目標
三　交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
四　前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

３　交通基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

４　内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

５　内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。

６　政府は、交通基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

７　前三項の規定は、交通基本計画の変更について準用する。

第二節　国の施策

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条　国は、国民等が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策）

第十七条　国は、高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

（交通の利便性向上、円滑化及び効率化）

第十八条　国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交

通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。)、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

（国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策）

第十九条　国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域の活力の向上を図るため、国内交通網の形成、国際輸送網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

（交通に係る環境負荷の低減に必要な施策）

第二十条　国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

（総合的な交通体系の整備等）

第二十一条　国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

２　国は、交通に係る需要の動向その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十二条　国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

（観光立国の実現の観点からの施策の推進）

第二十三条　国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要である

とともに、観光旅客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活　の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

（協議の促進等）

第二十四条　国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

（技術の開発及び普及）

第二十五条　国は、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

（国際的な連携の確保及び国際協力の推進）

第二十六条　国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

（国民等の立場に立った施策の実施のための措置）

第二十七条　国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

第三節　地方公共団体の施策

第二十八条　地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

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。
（平成 22 年規則第 133 号により平成 22 年 12 月 28 日から施行）

（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。

金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例

平成 19 年 3 月 23 日
条例第 1 号

目次

第 1 章　総則(第 1 条―第 7 条)
第 2 章　公共交通の利用の促進に関する基本的な施策(第 8 条―第 14 条)
第 3 章　公共交通の利用の促進のための支援等(第 15 条―第 17 条)
第 4 章　公共交通の利用の促進のための推進体制(第 18 条)
第 5 章　雑則(第 19 条)
附則

第 1 章　総則

(目的)

第 1 条　この条例は、自家用車から公共交通への転換等による公共交通の利用の促進について、基本理念を定め、及び市、市民、事業者等の責務を明らかにするとともに、公共交通の利用を促進するための基本となる事項を定めることにより、市、市民、事業者等が一体となって公共交通の利用を総合的に促進し、金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例(平成 15 年条例第 1 号)及び金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例(平成 18 年条例第 6 号)と相まって、良好な都市環境の形成に寄与することを目的とする。

(用語の意義)

第 2 条　この条例において「まちなか区域」とは、別表に定める区域をいう。

2　この条例において「パーク・アンド・ライド」とは、交通渋滞の緩和を目的に、本市の近郊において自家用車から公共交通機関に乗り換えて目的地に移動する行為をいう。

(基本理念)

第 3 条　公共交通の利用の促進は、公共交通が市民の日常生活における移動のための手段としてその利便性の向上が図られること及び市民によって積極的に利用されることを基本として行われなければならない。

2　公共交通の利用の促進は、公共交通が環境への負荷の少ない交通手段であることを認識し、環境への負荷の少ない社会への実現に資するものとして行われなければならない。

3　公共交通の利用の促進は、安全かつ快適に歩くことができるまちづくりや駐車場の適正な配置と相まって、金沢のまちの魅力を高め、にぎわいの創出に資するものとして行われなければならない。

4　公共交通の利用の促進は、地域の特性に応じて、市、市民、事業者等の相互の理解と連携のもとに、協働して行われなければならない。

(市の責務)

第 4 条　市は、前条に規定する基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、公共交通の利用の促進に関する総合的かつ計画的な施策を策定し、及び実施しなければならない。

2　市は、基本理念にのっとり、前項の規定により策定する施策に市民及び事業者の意見を十分に反映させるよう努めるとともに、その施策の実施に当たっては、これらの者の理解と協力を得るよう努めなければならない。
3　市は、基本理念にのっとり、公共交通を事業として営む者(以下「公共交通事業者」という。)の当該事業の状況を踏まえ、公共交通事業者その他関係機関と協力しながら、公共交通の利便性の向上に努めるものとする。この場合において、特にまちなか区域においては、公共交通の利用によって円滑な移動を行うことができるよう配慮するものとする。

(市民の責務)
第5条　市民は、基本理念にのっとり、公共交通の利用の促進についての理解と関心を深めるよう努めるとともに、本市が実施する施策に協力するよう努めなければならない。
2　市民は、まちなか区域においては、基本理念にのっとり、当該区域における交通渋滞及び環境への負荷の状況等を踏まえ、自家用車の利用を控えて公共交通を利用するよう努めなければならない。
3　市民は、まちなか区域以外の区域においては、基本理念にのっとり、できる限り公共交通を利用するよう努めなければならない。

(事業者の責務)
第6条　事業者は、基本理念にのっとり、その事業活動を行うに当たっては、公共交通の利用の促進に配慮し、その従業員の通勤における公共交通の利用の促進その他の措置の実施に努めるとともに、本市が実施する施策に協力するよう努めなければならない。

(公共交通事業者の責務)
第7条　公共交通事業者は、基本理念にのっとり、公共交通の利用の状況を踏まえつつ本市の公共交通の利便性を高めるよう努めるとともに、本市が実施する施策に協力するよう努めなければならない。

第2章　公共交通の利用の促進に関する基本的な施策

(公共交通体系の実現)
第8条　市は、公共交通事業者その他関係機関と協力しながら、その需要に応じて、市民及び事業者が利用しやすい公共交通体系の実現に努めるものとする。

(まちなか区域における公共交通の利用の促進に係る施策の実施)
第9条　市は、まちなか区域における公共交通の利用を促進するため、公共交通事業者その他関係機関と協力しながら、まちなか区域全体の公共交通の利便性を高度に維持増進する等の措置を講ずるとともに、商店街等の事業者との公共交通の利用の促進に係る連携の推進、歩行環境等の確保その他必要な施策を実施するものとする。

(公共交通重要路線)
第10条　市は、第8条に規定する公共交通体系の実現を図る上で重要であると認められる路線(以下「公共交通重要路線」という。)について、関係機関の協力を得ながら、

公共交通の利便性の向上及び利用の促進その他必要な施策を実施するものとする。
2　市民及び事業者は、公共交通重要路線における公共交通の利用に努めるとともに、公共交通機関が優先的に走行することについて協力するよう努めなければならない。

(パーク・アンド・ライドの利用の促進)
第 11 条　市は、公共交通事業者その他関係機関と協力して、パーク・アンド・ライドの利便性の向上に努めなければならない。
2　前項に定めるもののほか、パーク・アンド・ライドの利用の促進に関する事項は、金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例第 3 章に定めるところによる。

(交通不便地域における地域交通計画)
第 12 条　山間地域その他の交通が不便であると認められる地域の住民により組織される団体で、自主的な運営により当該地域における交通手段を確保しようとするもの(以下「自主運営団体」という。)は、当該地域における交通手段に関する計画(以下「地域交通計画」という。)を策定することができる。
2　地域交通計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
(1)　地域交通計画の名称
(2)　地域交通計画の対象となる交通手段
(3)　前号に掲げる交通手段の運行の経路、計画、経費その他の運行に関する事項
(4)　その他当該地域において交通手段を確保するために必要な事項
3　自主運営団体は、地域交通計画を策定するに当たっては、本市の交通に関する計画と調和するよう努めなければならない。これを変更する場合も、同様とする。
4　自主運営団体は、第 1 項の規定により地域交通計画を策定したときは、市長と地域交通に関する協定(以下「地域交通協定」という。)を締結することができる。
5　市長は、地域交通計画に基づく当該地域における交通手段の確保を図るため必要があると認めるときは、当該地域交通協定の締結に係る自主運営団体が行う当該地域交通計画の具現化のための取組に協力するものとする。

(公共交通利用促進協定の締結等)
第 13 条　公共交通の利用を促進しようとするものと公共交通事業者とは、その相互において公共交通の利用の促進及び利便性の向上のための協定を締結することができる。
2　市長は、前項の協定でその内容が公共交通の利用の促進に寄与すると認めるものを公共交通利用促進協定として認定することができる。
3　市長は、前項の公共交通利用促進協定に係る活動に対して、必要な支援をすることができる。

(意識の高揚等)
第 14 条　市長は、公共交通の利用の促進に関する市民及び事業者の意識の高揚に努めるとともに、市民及び事業者による自主的かつ自発的な公共交通の利用の促進に関する活動が推進されるよう努めなければならない。

第 3 章　公共交通の利用の促進のための支援等

(国等への要請)
第 15 条　市長は、公共交通の利用の促進に関し必要があると認めるときは、国、県そ

の他関係団体に対し、必要な協力を要請するものとする。

(援助)

第 16 条　市長は、公共交通の利用を促進するため必要があると認めるときは、技術的な援助をし、又は予算の範囲内において財政的な援助をすることができる。

(表彰)

第 17 条　市長は、公共交通の利用の促進に著しく貢献したものを表彰することができる。

第 4 章　公共交通の利用の促進のための推進体制

(公共交通利用促進市民会議)

第 18 条　市、市民、事業者等は、それぞれの責務に基づいて、自主的かつ自発的に公共交通の利用の促進に関する活動を推進するため、公共交通利用促進市民会議(以下「市民会議」という。)を組織するものとする。

2　市民会議は、次に掲げる事項について協議するものとする。

(1)　公共交通の利用の促進に向けた意識の高揚に関する事項

(2)　公共交通の利便性の向上に関する事項

(3)　その他公共交通の利用の促進に関する事項

第 5 章　雑則

(委任)

第 19 条　この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附　則

この条例は、平成 19 年 4 月 1 日から施行する。

別表(第 2 条関係)

犀川、浅野川、西日本旅客鉄道株式会社北陸線、主要地方道金沢・湯涌・福光線、市道 1 級幹線 4 号広坂・新桜坂線、市道 2 級幹線 301 号卯辰山公園線、市道準幹線 503 号橋場・天神町線、市道準幹線 505 号扇町・石引線、市道本多町 3 丁目線 5 号、市道石引 3 丁目線 4 号、市道石引 4 丁目線 3 号及び市道出羽町線 1 号で囲まれた区域