
須賀川市地域公共交通総合連携計画

平成23年2月

須賀川市

目 次

地域公共交通総合連携計画編

第1章	はじめに	
1	策定の目的	1
2	位置付け	1
3	公共交通の現状	2
4	市民ニーズの把握	4
5	市公共交通の課題	8
第2章	地域公共交通総合連携計画の基本方針	10
第3章	地域公共交通総合連携計画の区域	11
第4章	地域公共交通総合連携計画の目標	12
第5章	目標を達成するために行う事業及び実施主体	13
第6章	地域公共交通総合連携計画の計画期間	15

参考資料編

- 参考1 須賀川市総合交通活性化協議会規約
 - 参考2 協議会委員名簿
 - 参考3 須賀川市の交通体系イメージ図
-

第1章 はじめに

1 策定の目的

公共交通は、モータリゼーションの進展や人口の減少、生活様式の変化などにより、路線バスをはじめ利用が低迷し、路線の廃止・減便等が更なる利用の低迷を招くといった負のスパイラルに陥っている現状にある。

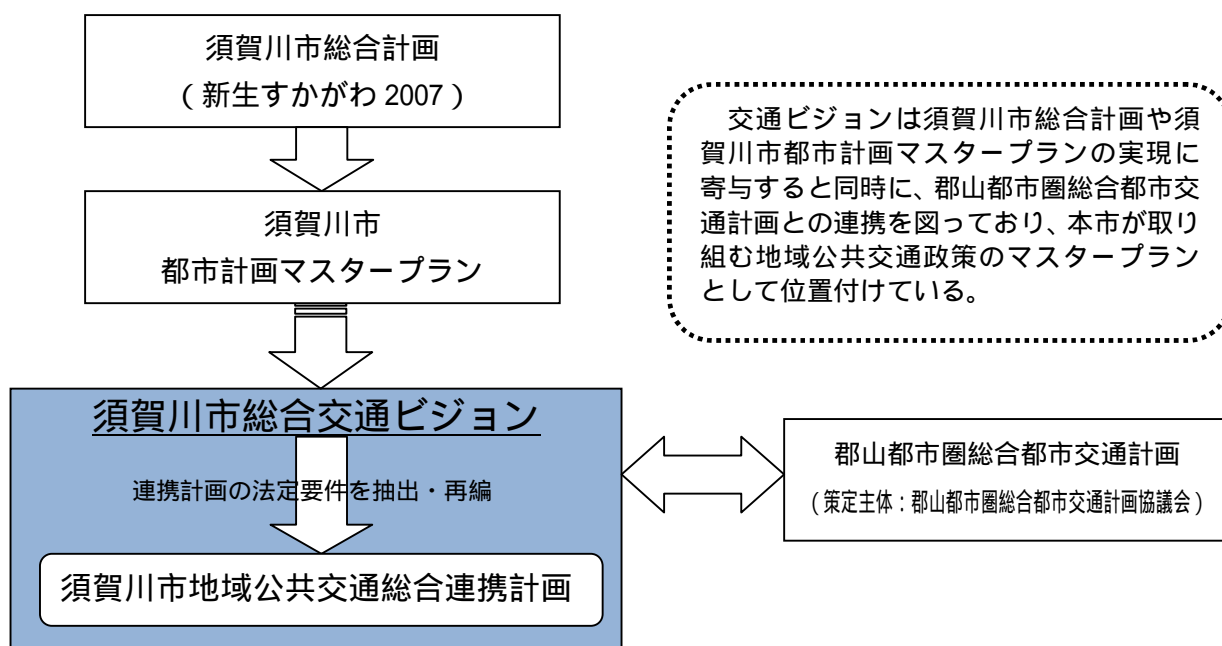
しかし、一方では高齢化に伴う交通弱者へ対応や環境負荷の軽減、交通安全に対する対応、都市機能を維持するための社会的インフラの確保等、社会的要請に対応するうえで公共交通が担うべき役割は大きく、特に本市においては、著しい高齢化の進展や住居の点在化による広範囲な交通不便地域の実態等により、従来の公共交通のみでは生活交通の確保が困難であり、地域の実情を踏まえた新たな公共交通システムの構築が必要となっている。

このため、本市では平成 21 年度に「須賀川市総合交通活性化協議会」を設置し、本市の公共交通の現状や市民ニーズを把握し、地域の実態に即した持続可能な公共交通体系の構築を目指して、市の交通マスタープランとなる「須賀川市総合交通ビジョン」(以下、「交通ビジョン」という。)を策定したところである。

交通ビジョンは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「法律」という。)を踏まえ策定したものであるが、「須賀川市地域公共交通総合連携計画」(以下、「連携計画」という。)は、この交通ビジョンから法律第 5 条第 2 項に定める法定要件を抽出・再編したものであり、今後の交通政策の基本方針や区域、目標、事業計画等を定め、それを推進することにより、本市の公共交通の活性化及び再生を図ることを目的としている。

2 位置付け

連携計画は、交通ビジョンをベースとして、法律第 5 条第 2 項に定める法定要件を抽出・再編した計画であり、交通ビジョンの考え方を継承している。



【図 須賀川市地域公共交通総合連携計画の位置付け】

3 公共交通の現状

(1) 交通資源

本市においては、路線バスと乗合タクシーが市内における公共交通の中心であり、路線バスについては合計24路線が維持され、そのうち11路線が市内完結型の路線となっている。また、乗合タクシーは地域を限定して運行している。

このほか、民間主導の交通資源として、商業施設による無料循環バスの運行や一般タクシー、介護タクシー、さらには企業による従業員の送迎サービスや病院送迎サービスなど、多種多様な交通資源が存在している。

また、本市のまちづくりの核である福島空港は、現在、国内（札幌、大阪）・国外（上海、ソウル）への直行便の就航があるが、市内から空港への交通資源が乏しく、アクセスの確保が望まれている。

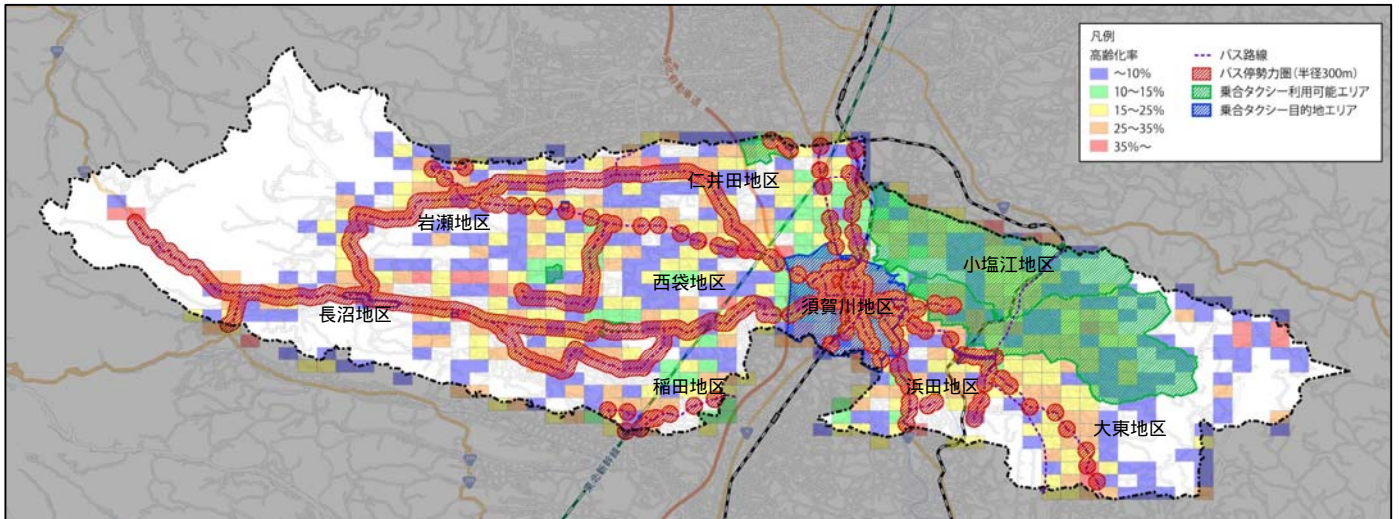
【表 交通資源一覧】

項目	数量	内容
路線バス	24路線	広域路線数 13路線 市内完結路線 11路線
乗合タクシー	3地域	地域 東部第1エリア (浜尾・下小山田・上小山田・小倉地域) 東部第2エリア (塩田・江持・堤・あおば町地域) 各ニュータウンエリア (向陽町・季の郷・長沼・岩瀬の各ニュータウン) 便数 各エリア往復4便 利用料 1回(片道)500円
循環バス	1路線	便数 7便 利用料 無料
一般タクシー	10社	普通車105台、ジャンボタクシー9台
介護タクシー	5社	軽自動車3台、普通車2台、福祉車両14台
その他		社員送迎、病院送迎、冠婚葬祭送迎、スクール送迎 等

(2) 交通不便地域の把握

市の郊外部にあたる浜田地区、西袋地区、稲田地区、大東地区、岩瀬地区では、高齢化率の高い地域にも交通不便地域が広範囲に点在している。

このため、今後の更なる高齢化の進行により、これらの地区においては、自動車運転免許証の返納等により交通手段を有しない人が増えることも予想される。



データ：平成 17 年度国勢調査 地域メッシュ統計（500m 四方）に基づく高齢化率
高齢化率とは、総人口に対する 65 歳以上人口の占める割合
交通不便地域：バス停勢力圏外で、かつ乗合タクシー運行地域外のエリア

【図 高齢化率分布と公共交通勢力圏】

4 市民ニーズの把握

(1) アンケート調査の実施

市民の日常生活における移動の現状、路線バス・乗合タクシーの利用実態、公共交通に対する意見・要望を把握することを目的として、市民アンケート調査を実施した。

ア 調査方法

地区別の人口配分に応じた無作為抽出により調査対象者を選定し、郵送による配布・回収を行った。(小学校4年生以上を対象)

イ 配布規模と回収状況

(ア) 配布・回収時期

平成 21 年 11 月上旬～下旬

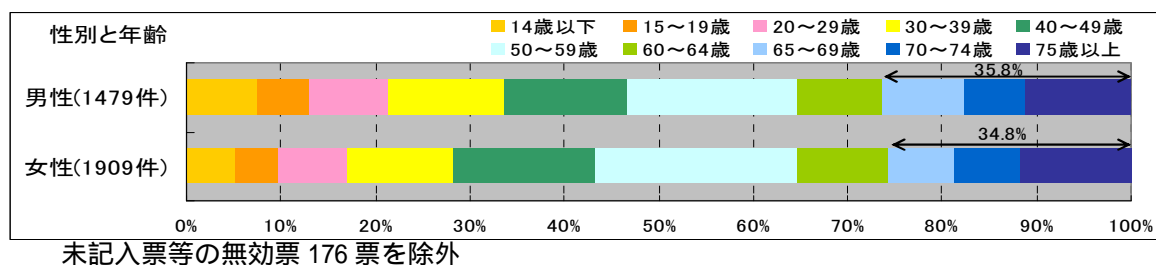
(イ) 配布規模・回収状況

配布規模 8,000 件 (全市民の約 10%相当)

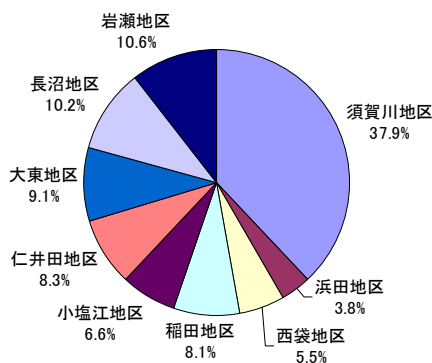
回収数 3,564 件 (回収率 45%)

有効回収数 3,388 件 (有効回収率 42%)

(ウ) 回答者の特性



【図 性別・年齢構成比】



【図 居住地構成比】

ウ アンケート結果の概要

【表 アンケート結果の概要】

項目	内容
通勤通学特性	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車で通勤する方の約43%が市内を勤務地としている。 ・通学者の多くは徒歩、自転車、自家用車による送迎であるが、小学生や高校生の一部に路線バスを利用している実態がある。 ・通勤通学しない方の多くは60歳以上の方であるが、高齢になるほど、よく立寄る施設への移動に公共交通を利用する割合が高い。
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ・市民全体としては、商業施設への立寄りが最も多く、次いで医療機関、金融機関、娯楽施設といった順序となっており、施設の所在地としては、須賀川地区内が圧倒的に多い。 ・公共交通利用者限定すると、須賀川地区内の医療機関への立寄りが最も多く、次いで商業施設、金融機関といった順序である。 ・商業施設の利用は須賀川中心部や国道4号沿線の大型店が上位となっているが、長沼地区や岩瀬地区では「アスク」が上位となっており、地域性を反映した結果となった。 ・医療施設についても9地区中6地区で「公立岩瀬病院」が含まれており、市内の主要な医療機関としての性格を有している。 ・一方で、郊外の地区では地域に根付いた医療機関への立寄りが上位となっている実態もある。
高齢者特性	<ul style="list-style-type: none"> ・60歳以上の方は、他世代と比較し運転免許の保有率が低い。 ・逆に、路線バスや乗合タクシー利用者は60歳以上の方が多く、特に70歳以上の方の利用は顕著であり、公共交通が高齢者の生活の足となっている。
バス・乗合タクシー利用特性	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれの地区においても、約1割の方がバスや乗合タクシーを利用すると回答している。 ・バス・乗合タクシーの利用理由で最も多いのは「ほかに移動手段がない」であり、全体の約4割(39.7%)となっている。 ・一方、利用しない理由で最も多いのは「自家用車で移動する」であり、全体の8割強(84.3%)となっている。 ・このため、バス・乗合タクシーの利用は、自家用車の有無が大きく左右しているが、交通弱者にとっては貴重な生活交通となっている。 ・改善要望としては、利用者・非利用者ともに便数、料金、情報提供が多いが、非利用者からは「デマンド対応」「循環路線」といった要望も多く、公共交通利用促進上の課題といえる。
将来に向けた公共交通に対する市民の考え	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の必要性については、世代別・地区別、あるいは利用の有無にかかわらず、概ね8割以上が必要と回答しており、公共交通の必要性が認知されている。 ・財政負担に関しては、高齢者層や公共交通利用者では「財政負担を現状のまま現行サービスを維持」といった意見が多く、一方、高齢者層以外や公共交通未利用者では「財政負担軽減のため現行サービス見直し」といった意見が多いが、割合としては拮抗している。 ・公共交通維持・存続に向けた協力への考えについては、全体的には半数以上が「協力困難」であるものの、高齢者層では利用回数の増など協力に向けた割合も高く、交通弱者となりえる高齢者にとっては公共交通の維持・存続が切実な問題であることを伺い知ることができる。

(2) 地域懇談会の開催

地域における各種団体の代表から、各地域における生活行動の実態や、公共交通へのニーズをより具体的に把握するため地域懇談会を開催した。

ア 開催地区等

地区及び参集者数		開催日	時間	場所
須賀川	30名	12月7日(月)	18:30~	総合福祉センター
長沼	25名	12月8日(火)	18:30~	長沼公民館
岩瀬	15名	12月8日(火)	18:30~	岩瀬公民館
仁井田	14名	12月9日(水)	18:30~	仁井田公民館
西袋	15名	12月9日(水)	18:30~	西袋公民館
大東	20名	12月15日(火)	18:30~	大東公民館
小塩江	12名	12月15日(火)	18:30~	小塩江公民館
浜田	7名	12月16日(水)	18:30~	東公民館
稲田	25名	12月16日(水)	18:30~	稲田公民館

イ 開催形式

市民から多くの意見・情報を聞き出すため、参加者をグループ分けし、少人数による質問形式で懇談会を開催した。

なお、事務局が進行役となり全員に発言機会が与えられるよう配慮した。

ウ 懇談会テーマ

以下の2つをテーマとして実施。

テーマ		目的
1	普段の生活行動について	・外出する際の回遊行動の現状を把握する。 ・施設の回遊状況から、公共交通運行形態・路線等の検討に活かす。
2	市の公共交通に期待すること	・来るべき高齢社会や、燃油高騰による家計への影響、(市の財政状況)を踏まえた、公共交通のあり方に対する意見を問う。 ・公共交通に対する意識改革を図る。

エ 代表的な意見の集約

《路線バス・乗合タクシーの利用について》

- ・自分自身は、数十年来、路線バスは全く利用していない
- ・通行する路線バスの車内をみても、あまり利用されていないと感じる
- ・小学生の通学、高校生の通学で、ほぼ毎日利用されている路線バスが一部ある
- ・高齢者や車を持たない人が路線バス・乗合タクシーを利用している。また、乗合タクシーは利用者の評判が良い

《日常の移動手段について》

- ・日常生活は、専ら自家用車を利用。高齢者でも自ら運転する。
- ・中学生・高校生の大部分が家族による送迎で通学する
- ・高齢者の通院、買物等は、家族や親戚が送迎で対応している
- ・病院が提供する送迎サービスを利用する高齢者もいる

《公共交通を利用しない理由について》

- ・バスの運行本数が少なく、生活行動にあわない（利用したくても利用できない）
- ・自宅からバス停まで遠く、また通勤・通学、帰宅等の利用したい時間帯に運行がなく、とても利用できない
- ・複数の用事が一度にこなせない。街中でも病院、店舗等の施設間の移動もままならない

《路線バスに対する意見について》

- ・市中心部の商業施設などを循環する路線を設置してほしい。
- ・目的地となる施設の近くにバス路線が無い場合、路線を見直してはどうか。
- ・住宅地と商業・医療施設をつなぐ路線を設置することで、利用者の増加も見込めるのではないかと。

《公共交通の必要性について》

- ・公共交通は今後も必要だが、利用状況に応じた公共交通サービスの見直しが必要ではないかと。
- ・路線毎の利用者数に応じて、小型車両をうまく活用すれば、効率的ではないかと。
- ・路線バスと乗合タクシーをうまく組み合わせ・使い分けしてはどうか。

5 市公共交通の課題

都市構造や公共交通の現状、市民ニーズ等を踏まえ、市公共交通の課題を以下に示す。

課題 1	市民生活に合致した公共交通サービスへの転換
本市のバス路線は放射状のネットワークを形成しているが、都市構造の変化や市民の生活行動と一致していない現状にあるため、路線バスや乗合タクシー等、公共交通サービスの組み合わせにより、市民生活にマッチした公共交通サービスへ転換を図る必要がある。	
課題 2	交通弱者の移動手段の確保
本市の高齢化率は既に 20%に達しているが、交通弱者となり得る高齢者は今後ますます増加するため、本市においては公共交通サービスの確保・充実が急務である。	
課題 3	通学需要に対応した公共交通サービスの維持確保
バス路線については利用者数の低迷・減少が続いているが、一方で通学需要を支える路線もあるため、実態を的確に把握し通学輸送を担う路線の維持・確保を行う必要がある。	
課題 4	市中心部における移動手段の確保
市街地の郊外化が進む中、市街地外縁部の集客施設に立ち寄る市民の移動実態や、様々な施設へ移動したいという市民ニーズに対応した移動手段の確保が必要である。	
課題 5	市中心部と郊外を結ぶ路線（放射路線）のサービスのあり方の見直し
利用者数の低迷・減少の中、バス路線の維持・確保は非常に厳しい現状にあるが、市中心部と郊外地区を結ぶ幹線路線は、地域コミュニティの活性化や地域間の交流促進、都市機能の維持等の観点から重要性が高いため、路線毎に交通システムの選択や、運行路線・頻度・時間帯等の交通サービスのあり方を見直す必要がある。	
課題 6	効率的な公共交通体系の構築
持続的な公共交通を実現するため、現在、市内を運行している路線バスや乗合タクシーなどの交通資源を最大限に活用し、利用規模に見合った効率的な公共交通体系へと見直す必要がある。	
課題 7	公共交通に対する市民意識の向上
公共交通を維持・存続させるためには、市民の協力や利用促進が不可欠であるため、市民と行政が一体となり、公共交通に対するより一層の意識向上を図る必要がある。	

課題 8	産官民の連携による効率的な公共交通サービス提供方法の模索
-------------	-------------------------------------

市内には多様な輸送サービスがあるが、公共交通としての連携が図られていない現状であるため、横断的な連携によって最大限の効果を発揮できるよう、産官民の連携による効率的な公共交通サービスの提供方法を模索する必要がある。

課題 9	市内～福島空港間アクセス路線の検討推進
-------------	----------------------------

本市は、福島空港をまちづくりの核と位置付けており、産業振興・観光活性化・交流促進等、様々な分野で福島空港の利活用が望まれている。しかし、市内からの交通資源が乏しく、空港利用促進上の課題とされており、アクセスの確保について長期的な視点で政策的に検討を行う必要がある。

第2章 地域公共交通総合連携計画の基本方針

本市の公共交通の課題を踏まえ、今後、公共交通の活性化及び再生を図るための基本方針を次のとおり定め、具体の施策を展開する。

【基本方針】

～ 将来に向けて持続可能で、かつ、都市構造の変化や公共交通利用者のニーズ、福島空港を活かしたまちづくりの実現に対応した新たな公共交通体系の構築を目指します。～

施策展開の方針

生活交通に関する視点

- ・ 需要掘り起こしに結びつく効率的な公共交通ネットワークの確立
- ・ 市中心部における回遊性の確保のための新たな地域交通の導入
- ・ 産官民の連携による公共交通サービスの維持・確保
- ・ 公共交通の利用促進に向けた啓発活動・情報提供の充実

空港利用促進の視点

須賀川市内～福島空港間のアクセス路線の確保

～ 地域公共交通の活性化・再生へ～

第3章 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通総合連携計画の対象とする区域は、須賀川市域とする。



【図 計画区域】

第4章 地域公共交通総合連携計画の目標

市公共交通の活性化・再生の目標を次のとおり定める。

現 状

市内の公共交通利用者数 計 19.9 万人 / 年

- ・市内完結バス路線の年間利用者数 19.6 万人 / 年 (H21 年度実績)
- ・乗合タクシーの年間利用者数 0.3 万人 / 年 (H21 年度実績)
- ・須賀川市内～福島空港間のアクセス路線 運行なし

公共交通の人口カバー率 68.5%

- ・人口カバー率 = 路線バス、乗合タクシー利用可能地域の人口 / 全人口
- 路線バス利用可能地域はバス停から 300m 圏域と設定

交通ビジョンに基づく施策の検討・実施

短期目標
(概ね 5 年程度)

市民生活と公共交通需要に適した移動サービスの提供

評価・改善

計画・実施

市民の利用

公共交通利用者の減少に歯止めをかける

計画の見直し
施策の改善、水平展開
市民意識の醸成、参加促進策の継続

長期目標
(概ね 10 年後)

全ての市民が公共交通を利用できる状態を目指す

目標：公共交通の人口カバー率の向上

第5章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

目標を達成するために行う事業及び実施主体については、次のとおりとする。

1 運行事業

事業	(1)リーディングプロジェクトの展開(循環バスの運行)
事業概要	<p>市街地の郊外化といった都市構造の変化と主要施設間の回遊性確保といった市民ニーズに対応するため、市街地部での循環路線を新設する。</p> <p>また、長沼地区・岩瀬地区では比較的自立性の高い行動圏域を有しており、日常生活の行動に適合した新たな移動手段として、各地区間を結ぶ循環路線を新設する。</p> <p>市街地循環路線(東循環・西循環) 郊外循環路線(長沼 岩瀬)</p>
実施時期	平成23年度後期～
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者
該当する施策展開の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部における回遊性の確保のための新たな地域交通の導入 ・産官民の連携による公共交通サービスの維持・確保

事業	(2)乗合タクシーの運行
事業概要	<p>乗車効率の低い路線バスの運行エリアや、公共交通が乏しく住居が点在する地域については、バス路線の再編を図る一方で小規模需要に適した予約制乗合タクシーの運行を推進する。</p> <p>新設 西袋エリア、稲田エリア、銭神エリア、東山エリア、勢至堂エリア 拡充 浜田エリア、仁井田エリア、大東エリア、長沼エリア、岩瀬エリア 区域見直し 小塩江エリア</p>
実施時期	平成23年度後期～(エリア別に段階的に実施)
実施主体	市、タクシー事業者
該当する施策展開の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に見合った効率的な公共交通ネットワークの確立 ・産官民の連携による公共交通サービスの維持・確保

事業	(3) バス路線の見直し
事業概要	<p>拠点地域である「小作田・長沼・岩瀬」と市中心部を結ぶ地域間連携路線や、大量輸送といった路線バスの特性が活かせる通学対応路線については、定時定路線型の路線バスの運行を確保（時間帯は精査）する。</p> <p>一方で乗車効率の低いバス路線については、代替交通（予約制乗合タクシーを想定）確保との同時展開により、廃止・減便を行う。</p> <p>廃止 浜尾線、田中線</p> <p>減便 仁井田経由滝原線、矢沢経由町守屋線、矢沢経由北横田線</p>
実施時期	平成25年度～（代替交通確保と同時展開で段階的に実施）
実施主体	市、バス事業者
該当する施策展開の方針	需要に見合った効率的な公共交通ネットワークの確立

事業	(4) 空港アクセス路線の確保
事業概要	<p>福島空港の利用状況や路線数、利用者のニーズ等、事業環境を考慮しながら、関係機関との連携を図り、長期的視点で政策的にアクセスの確保に取り組む。</p>
実施時期	平成25年度～ (実施時期については、空港利用実態やアクセス確保の機運等を考慮し柔軟に対応。)
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者
該当する施策展開の方針	須賀川市内～福島空港間のアクセス路線の確保

2 利用促進事業

事業	(1) 公共交通に関する情報発信
事業概要	<p>公共交通の運行状況に関する周知・PRや、モビリティマネジメントの実施により、公共交通に対する市民意識の向上に向けた取り組みを展開する。</p> <p>広報誌、啓発チラシ、ホームページ、地域懇談会などによる発信 体験乗車会等を通じた公共交通の啓発 動機付け冊子や公共交通マップの作成 など</p>
実施時期	平成22年度～（運行事業に合わせ随時実施）
実施主体	市、バス事業者、タクシー事業者
該当する施策展開の方針	公共交通の利用促進に向けた啓発活動・情報提供の充実

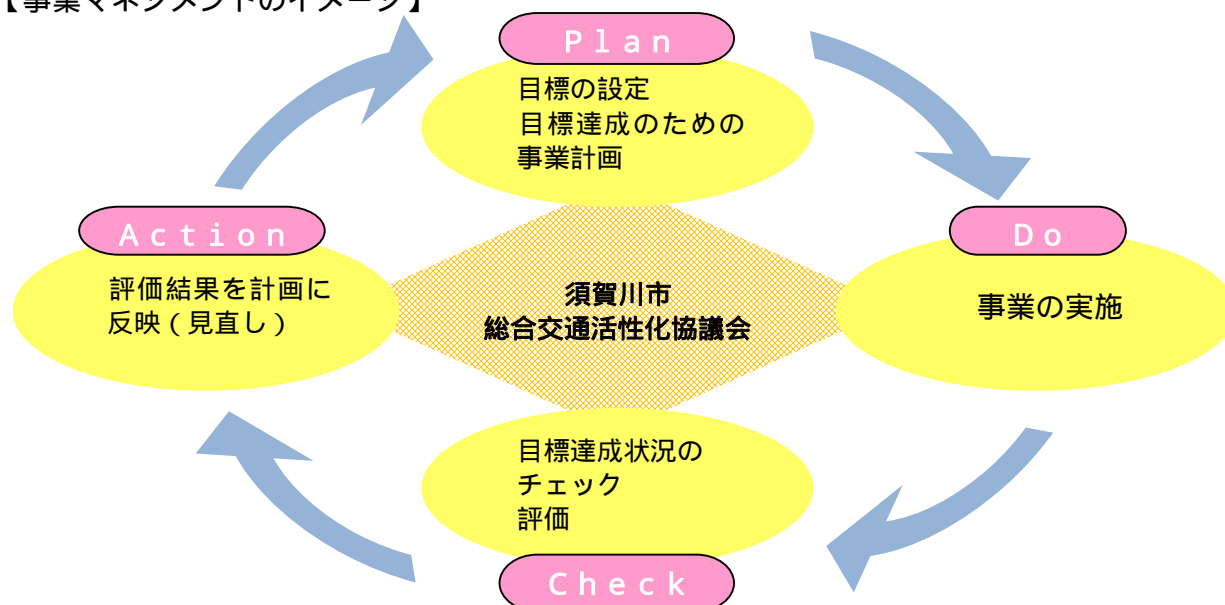
第6章 地域公共交通総合連携計画の計画期間

計画期間は平成22年度から平成31年度とし、前半の5年間を短期計画、後半の5年間を長期計画とする。短期計画で事業の実現化を図り、長期計画では社会情勢の変化や利用実態等を踏まえ、適宜改善を行い更なる市公共交通の活性化及び再生を図る。

【事業スケジュール】

実施事業		短期計画								長期計画	
		平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	平成27年度～平成31年度
		4～9月	10～3月	4～9月	10～3月	4～9月	10～3月	4～9月	10～3月		
運行事業	リーディングプロジェクトの展開	市街地循環路線(東循環) " (西循環) 郊外循環路線(長沼⇄岩瀬)		運行計画検討・関係者協議		実証運行		本格運行		事業検証・改善等	
	乗合タクシーの運行	稲田エリア(新設)		運行計画検討・関係者協議		実証運行		本格運行		事業検証・改善等	
		西袋エリア(新設) 大東エリア(拡充) 小塩江エリア(区域見直し) 浜田エリア(拡充)		運行計画検討・関係者協議		実証運行		本格運行		事業検証・改善等	
		仁井田エリア(拡充) 長沼エリア(拡充) 岩瀬エリア(拡充)		運行計画検討・関係者協議		実証運行		本格運行		事業検証・改善等	
		勢至堂エリア(新設) 東山エリア(新設) 銭神エリア(新設)		運行計画検討・関係者協議		実証運行		本格		事業検証・改善等	
		バス路線の見直し		関係者協議		路線廃止					
	矢沢経由町守屋線 矢沢経由北横田線 仁井田経由滝原線		運行計画検討・関係者協議		路線減便等				利用実態把握・見直し等		
	空港アクセス路線		運行計画検討・関係者協議		実証運行		本格		事業検証・改善等		
	利用促進事業		公共交通に関する情報発信 (PR・モビリティマネジメントの実施)		運行事業のスケジュールに合わせ随時実施				交通施策の見直しに合わせ随時実		

【事業マネジメントのイメージ】



参 考 資 料

参考1 須賀川市総合交通活性化協議会規約

参考2 協議会委員名簿

参考3 須賀川市の公共交通体系イメージ図

須賀川市総合交通活性化協議会規約

(名称)

第1条 本会は、須賀川市総合交通活性化協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 協議会は、地域の実情に即した市民の輸送サービスの確保と利便性向上を実現するために必要となる事項を協議するために設置し、もって本市の地域公共交通の活性化及び再生を図ることを目的とする。

(事業)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の各号に掲げる事業を行う。

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき実施する次の事業

ア 「須賀川市総合交通ビジョン」（以下「ビジョン」という。）の策定等の協議に関すること

イ ビジョンの実施に係る連絡調整に関すること

ウ ビジョンに位置付けられた事業の実施に関すること

(2) 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、乗合旅客運送及び市運営有償運送の態様、運賃・料金等に関すること

(3) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認めること

(組織)

第4条 協議会は、次の各号に掲げる委員により組織し、市長が委嘱又は任命する。

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者

(2) 一般乗用旅客自動車運送事業者

(3) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体

(4) 須賀川市を管轄する道路管理者

(5) 須賀川警察署

(6) 住民又は利用が想定される者

(7) 学識経験者

(8) 東北運輸局長もしくは福島運輸支局長又はその指名する者

(9) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体

(10) 県、商工会その他協議会が必要と認める者

(11) 須賀川市

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 前条の委員のうち、行政機関の職員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とするが辞任の意思表示がない場合は、引き続き任期を2年間延長するものとし、以後この例によるものとする。

ただし、任期中の欠員や増員による委員の任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

2 会長は委員の中から互選により選任する。

3 副会長及び監事は委員の中から会長が指名する。

(役員職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長が不在となる場合には、その職務を代理する。

3 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を会長に報告する。

(会議の運営)

第8条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が会務を総理する。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

3 会議の議決の方法は、出席委員(代理人を含む。)の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項について、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第10条 協議会の専門的な事項を審議するため、会長が定めるところにより分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く

2 事務局は、須賀川市の生活環境部生活課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報償及び費用弁償)

第14条 委員等は、会議に出席したときは報償及び費用弁償を受けることができる。

2 前項に規定する報償及び費用弁償の額に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した時は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成21年10月21日から施行する。

(須賀川市地域公共交通会議設置要綱の廃止)

2 須賀川市地域公共交通会議設置要綱は、この規約の施行の日廃止する。

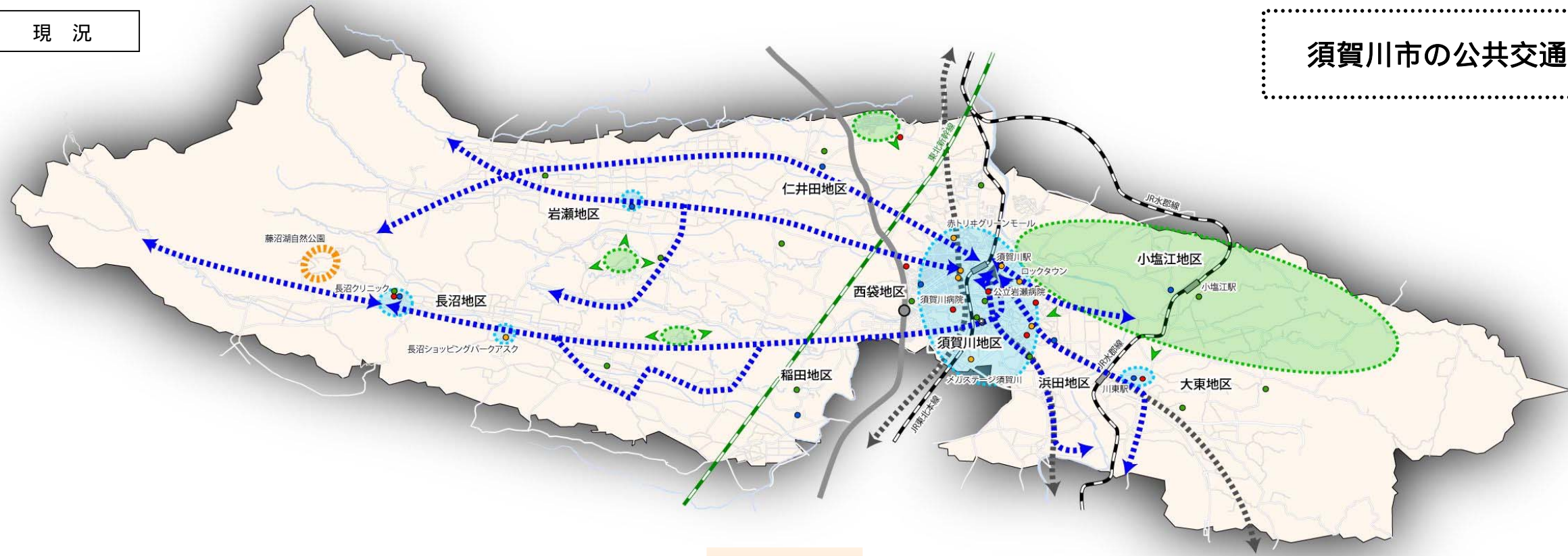
附 則

この規約は、平成22年9月27日から施行する。ただし、第12条及び第13条の改正規約は平成23年4月1日から施行する。

平成 22 年度須賀川市総合交通活性化協議会委員名簿

区 分	団体・機関等	職 名	氏 名
(1) 一般乗合旅客自動車 運送事業者	福島交通株式会社	須賀川総括営業所長	瀬 谷 賢 次
(2) 一般乗用旅客自動車 運送事業者	須賀川地区タクシー協議会	((有)あづまタクシー 会長)	福 田 瑞 夫
(3) 一般旅客自動車運送 事業者の組織する団 体	社団法人 福島県バス協会	専務理事	千代谷 俊 行
	社団法人 福島県タクシー協会	理事	会 田 善 正
(4) 須賀川市を管轄する 道路管理者	国土交通省東北地方整備局 郡山国道事務所	副所長	三 ヶ 田 章
	県中建設事務所	主幹兼企画管理部長	室 井 良 文
(5) 須賀川警察署	須賀川警察署	交通課長	鴨 芳 則
(6) 住民又は利用が想定 される者	須賀川市囑託員親交会	会長	松 島 義 直
	須賀川市老人クラブ連合会	会長	関 根 常 三
	須賀川市婦人会連絡協議会	副会長	水 落 美 喜 子
(7) 学識経験者	須賀川商工会議所	副会頭	渡 辺 達 雄
(8) 東北運輸局長もしくは 福島運輸支局長又 はその指名する者	国土交通省東北運輸局 福島運輸支局	首席運輸企画専門官	宮 地 和 久
(9) 一般旅客自動車運送 事業者の事業用自動 車の運転手が組織す る団体	私鉄福島交通労働組合	須賀川支部長	十文字 太 司
	全国自動車交通労働組合連合会 福島地方本部	執行委員長	萩 尾 哲 夫
(10) 県、商工会その他協 議会が必要と認める 者	福島県県中地方振興局	県民環境部長	本 田 久 幸
	大東商工会	会長	佐 藤 成 行
	長沼商工会	会長	善 方 企
	岩瀬商工会	会長	轡 田 倉 治
(11) 須賀川市	須賀川市	副市長	金 澤 幸 男

現況



須賀川市の公共交通体系イメージ図

将来イメージ

