

6. いちき串木野市の公共交通における課題

本市における公共交通の現状・問題を踏まえ、以下の8つの課題を挙げます。

課題1 人口減少・高齢化社会への対応

本市の総人口は減少傾向にある一方で、65歳以上が増加傾向にあり、今後もさらに高齢化の進行が予想されます。また、高齢化の進行に伴い、公共交通を必要とする方も増加していきませんが、現状の公共交通の利便性を考えた場合に、免許返納後の移動手段に不安を持つ高齢者が多く、自家用車に依存している状況にあることから、公共交通へ転換を図るための取組みを講じなければなりません。

そのため、人口減少に伴う公共交通利用者の減少を見据え、効率的な運行体系の検討と高齢者等の交通弱者が利用しやすい公共交通サービスの拡充を検討し、地域公共交通を維持していくことが必要です。

課題2 周辺市町への移動ニーズの対応

本市から薩摩川内市や日置市、鹿児島市等の周辺市町への通勤・通学するニーズは非常に多い状況にありますが、市民アンケート調査における通勤・通学時の移動手段を見ると約8割が自家用車利用をしており、日常生活において公共交通が選択肢として考えられていない状況です。

自家用車中心の生活をすぐに変えることは難しいものの、通勤・通学等の日常生活の移動手段として選ばれる公共交通を目指すべく、市域を跨ぐ広域交通及び地域間交通の運行体系やサービス水準等の見直しを鹿児島県及び周辺市町とも連携しながら検討していくことが必要です。

課題3 路線バス再編による効率的な運行

本市において、路線バスが3路線運行されていますが、市民アンケート調査によれば約8割の方が利用していない状況にあります。

さらに、市域をまたぐ一部のバス路線において、減便が実施されています。

路線バスで拾うべきニーズ・役割を明確化し、地域ごとに異なる状況を細かく把握しながら、それぞれの地域の特性に応じた路線バスのあり方の検討を行い、最善の対応方策を検討することが必要です。

課題4 市街地の回遊性の向上に向けたいきいきバス（木原墓地線）の見直し

市街地エリアを周遊するいきいきバス木原墓地線について、2020（令和2）年度以降、利用者は増加傾向となっておりますが、1便当たりの利用者数は2022（令和4）年度で1.3人となっており、利用者数は低迷している状況にあります。また、人口が集中しているエリアではありますが、他のエリア同様に高齢化率は高い状況にあります。

そのため、交通結節点となる鉄道駅と生活便利施設を効率よく接続させる等、木原墓地線の利便性・回遊性を向上させ、さらなる利用者増へつなげる必要があります。

課題5 公共交通不便地域におけるいきいきタクシーのサービス拡大や新しい交通システムの導入検討

市街地エリアやいきいきタクシーが整備されているエリアにおいては、公共交通サービス圏として概ねカバーされていますが、バス停から遠い地域や一部いきいきタクシーが運行されていない地域については、公共交通不便地域が散見されます。

また、いきいきタクシーはこれまで段階的に導入エリアを拡大した経緯があり、現在4路線で運行していますが、エリア区分の再構築や乗降ポイントの増設等の見直しが重要であり、とくに、いきいきタクシーのエリア外である羽島地区では、面的なサービス（いきいきタクシーや新しい交通システム等）の導入に向けた検討を行う必要があります。

課題6 地域の足を維持していくための地域組織づくりと人材育成

地域の移動手段を担う人材不足は深刻な問題となっており、交通事業者（路線バス、タクシー等）へのヒアリングによれば、人手不足のため運行時間の短縮や路線廃止、2024年問題に伴うダイヤの改正等の対応を行わざるを得ない事業者がみられます。

また、地域独自で維持し続けられる公共交通システムとして一部地域で導入しているコミュニティ自動車においても、運転する人材を地域で確保できない、運行するための組織体制や運行に係る仕組みづくりができず衰退した経緯があります。

すぐに人材確保や組織づくりを行うことは難しいものの、それらをカバーする運行マニュアルの作成や地域住民主体の運行に係る仕組みづくりを行うために、整備を要する地域との意見交換により、地域の移動手段を持続的なものにしていくための具体方策を検討していく必要があります。

課題7 多様な主体との連携による、持続可能な公共交通の確保

公共交通はあくまで目的地に向かうための手段に過ぎません。そのため、交通手段を充実させれば人が乗るというものではなく、目的地側となる主体や交通事業者が連携し、互いに移動サービスとしての質を高めていくことが重要になります。

本市においても福祉、観光、商業関連団体等のまちづくり分野における様々な主体と連携していくことが必要であり、さらに将来にわたって持続可能なものとするためには、まちづくり分野との連携に加え、地域住民等とも連携し、地域で支える公共交通を目指すことが必要です。

課題8 市民や観光客にわかりやすい運行体系や情報発信

市民アンケート調査によれば、利用者を増やすための効果的な取り組みとして、「バス停の分かり易い運行情報案内の表示改善」が最も重要視されており、高校生アンケート調査によれば、いきいきバス・いきいきタクシーの認知度は、「知っている」が約3割と非常に少ない結果となり、公共交通に係る情報発信が不足しており、利便性が低下している状況にあります。

公共交通の利用促進策を考えるだけでなく、市民や観光客にそもそもどのような公共交通があり、どのように利用することができるのかを分かりやすく情報発信していくことが必要です。

7. 計画の基本理念・基本方針

(1) 基本理念

いちき串木野市地域公共交通計画は、本市を走るバス交通をはじめとした公共交通サービスの充実のもとより、人口減少・少子高齢化社会等の大きな社会変化を見据え、利用者目線に立ったきめ細やかなサービスを実現します。

また、住民・交通事業者・市が一体となり、地域が主体となって移動の足を確保していくことのできる地域公共交通システムの導入検討を行い、将来にわたり持続的に地域の移動手段を支える公共交通網の実現に向けた方針や事業を位置づけるものとします。

市民生活を支えていく地域特性に適した公共交通サービスを目指す

～持続可能な地域公共交通の推進に向けて～

(2) 基本方針

設定した基本理念に基づき、いちき串木野市地域公共交通の課題に対応する基本方針を以下に示します。

《課題》

- ① 人口減少・高齢化社会への対応
- ② 周辺市町への移動ニーズの対応
- ③ 路線バス再編による効率的な運行
- ④ 市街地の回遊性の向上に向けたいきいきバス（木原墓地線）の見直し
- ⑤ 公共交通不便地域におけるいきいきタクシーのサービス拡大や新しい交通システムの導入検討
- ⑥ 地域の足を維持していくための地域組織づくりと人材育成
- ⑦ 多様な主体との連携による、持続可能な公共交通の確保
- ⑧ 市民や観光客に分かりやすい運行体系や情報発信

《基本理念》

市民生活を支えていく地域特性に適した公共交通サービスを目指す
～持続可能な地域公共交通の推進に向けて～

《基本方針》

基本方針 1 日常生活を支える公共交通ネットワークを目指す(コンパクトプラスネットワークの推進)

基本方針 2 高齢者等の交通弱者をはじめとする様々な移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供を目指す

基本方針 3 既存路線の再編や新たな移動手段の導入等により公共交通不便地域の解消を目指す

基本方針 4 地域公共交通の運行に係るわかりやすい情報発信を目指す

基本方針 5 他分野や多様な主体との共創により地域で支える仕組みづくりを目指す

(3) 地域公共交通の機能分担

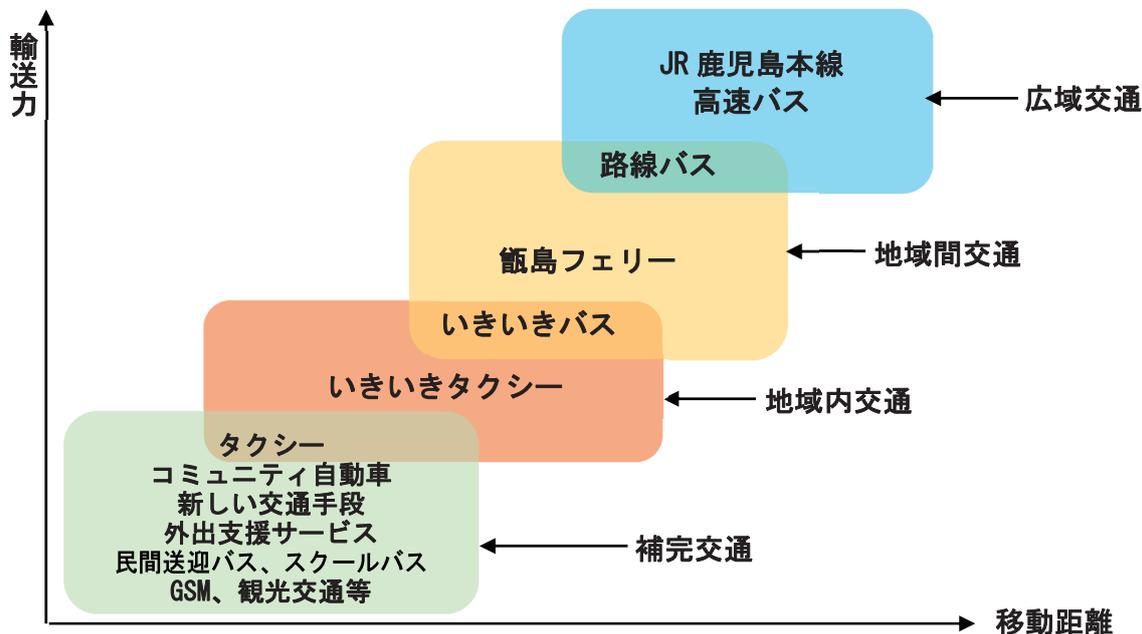
本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり4段階に機能分担を図ります。

これらの交通結節点としては、鉄道駅や串木野新港等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、いきいきバスの路線再編やいきいきタクシーのサービス拡大に加え、これらを補完する新たな交通手段の導入を検討し、公共交通機関の相互連携により、市民や観光客の移動手段として機能させることで、利便性・回遊性の向上と効率的な運行を目指します。

■各交通手段の機能分担

区分		役割分担	公共交通システム
広域交通 (広域幹線)		○薩摩川内市、日置市、鹿児島市方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	JR 鹿児島本線 高速バス(串木野新港-鹿児島市) 路線バス(鹿児島-薩摩川内)
地域間交通 (幹線)		○周辺市町への連絡及び市内の骨格路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	路線バス(羽島・土川線) いきいきバス(羽島・荒川線) 甑島フェリー
地域内交通 (支線)		○広域交通・地域間交通に接続 ○市内の各拠点間の連絡 ○地域の実情に合わせて主に高齢者の買い物、通院等の目的に対応	路線バス(串木野駅-串木野新港) いきいきバス(木原基地線) いきいきタクシー
補完交通	1次	○鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者の買い物、通院や来訪者のビジネス利用等、多様な目的に対応	タクシー
	2次	○上記既存の交通システムでカバーしきれない際の補完交通手段 ○主に高齢者等のために少量個別輸送を担う移動手段 ○観光二次交通としての機能整備	コミュニティ自動車、新しい交通手段(地縁交通等)、外出支援サービス、民間送迎バス、スクールバス、グリーンスローモビリティ、観光交通等
交通結節点		○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となる3駅や串木野新港をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化	串木野駅、神村学園前駅、市来駅のJR駅、市役所、串木野新港等

■輸送力と移動距離との関係による市内各公共交通の位置づけ



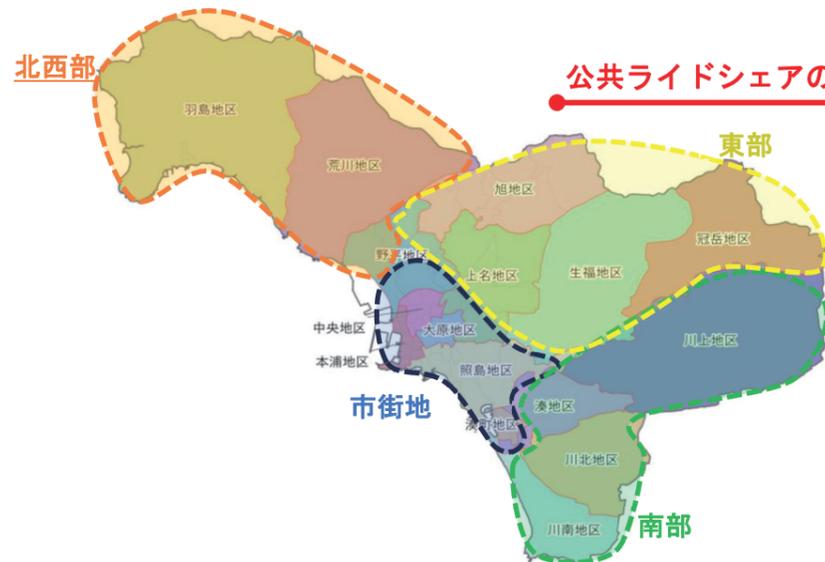
(4) いちき串木野市が目指すべき公共交通ネットワークイメージ

公共交通の基本理念、基本方針を踏まえ、本市が目指すべき公共交通ネットワークイメージを位置づけます。

■エリア別公共交通整備の方向性

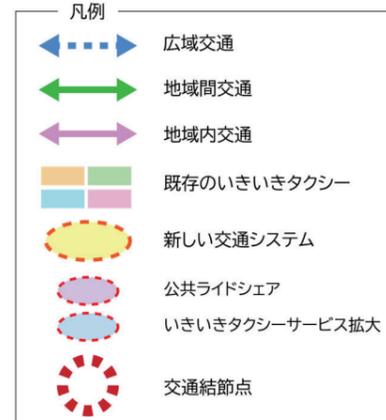
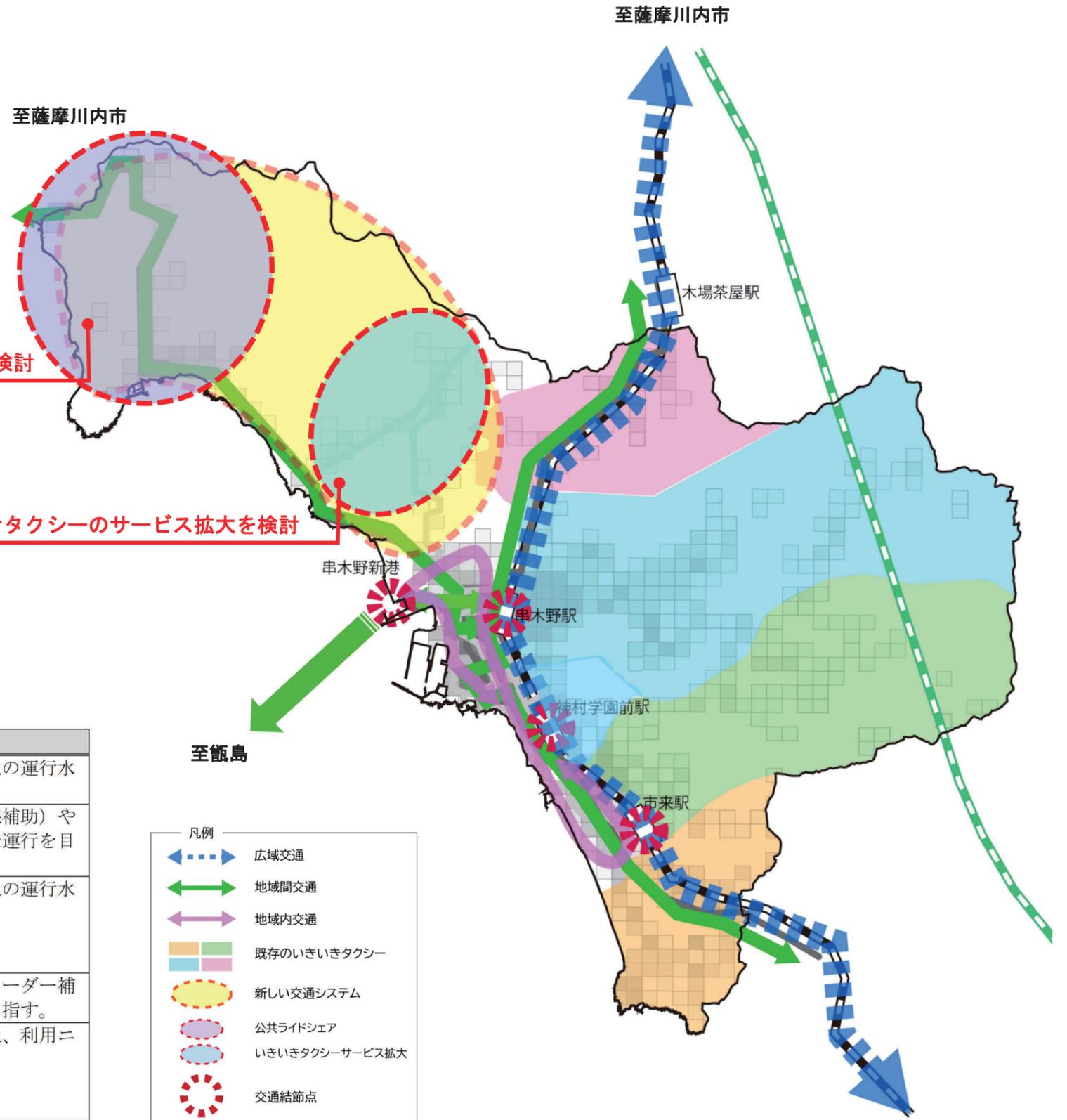
エリア区分	地区区分	方向性
市街地エリア	中央・大原・本浦・照島・湊町野平の一部	<ul style="list-style-type: none"> 本市公共交通の核となる拠点の強化 市街地内における回遊性の向上
北西部エリア	羽島・荒川野平の一部	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、いきいきバスの重複区間の解消・役割分担 面的サービスの導入検討（公共ライドシェア、いきいきタクシー）
東部エリア	生福・冠岳・上名・旭・照島の一部	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域の解消策の検討 市街地エリアとの結節軸の強化・いきいきタクシーのサービス改善（エリア統合・乗降場所の増設（南洲整形））
南部エリア	湊・川北・川南川上	<ul style="list-style-type: none"> いきいきタクシーの利用促進

■エリア区分



■市域の公共交通（各交通モード）が担う役割

位置づけ	公共交通システム	役割	確保・維持策
広域交通 (広域幹線)	JR 鹿児島本線 高速バス (串木野新港-鹿児島市) 路線バス (鹿児島-薩摩川内)	薩摩川内市、日置市、鹿児島市方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や県市町村補助を活用し持続可能な運行を目指す。
	いきいきバス (羽島・市来線) 甑島フェリー	周辺市町への連絡及び市内の骨格路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域間交通 (幹線)	路線バス (串木野駅-串木野新港)	広域交通・地域間交通に接続する路線	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	いきいきタクシー 公共ライドシェア		
地域内交通 (支線)	タクシー コミュニティ自動車 新しい交通 等	鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者等のために少量個別輸送を担う移動手段	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。



8. 計画の目標と評価指標

(1) 計画目標の設定

5つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を以下の通り定めます。

《課題》

- ① 人口減少・高齢化社会への対応
- ② 周辺市町への移動ニーズの対応
- ③ 路線バス再編による効率的な運行
- ④ 市街地の回遊性の向上に向けたいきいきバス（木原基地線）の見直し
- ⑤ 公共交通不便地域におけるいきいきタクシーのサービス拡大や新しい交通システムの導入検討
- ⑥ 地域の足を維持していくための地域組織づくりと人材育成
- ⑦ 多様な主体との連携による、持続可能な公共交通の確保
- ⑧ 市民や観光客に分かりやすい運行体系や情報発信

《基本方針》

- ① 日常生活を支える公共交通ネットワークを目指す(コンパクトプラスネットワークの推進)
- ② 高齢者等の交通弱者をはじめとする様々な移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供を目指す
- ③ 既存路線の再編や新たな移動手段の導入等により公共交通不便地域の解消を目指す
- ④ 地域公共交通の運行に係るわかりやすい情報発信を目指す
- ⑤ 他分野や多様な主体との共創により地域で支える仕組みづくりを目指す

《計画目標》

計画目標 1 誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現

計画目標 2 公共交通不便地域の解消及び交通弱者を生まないサービスの提供の実現

計画目標 3 認知度・利便性の向上に向けた地域公共交通の総合的な情報発信の実現

計画目標 4 多様な主体との共創による地域一体となった公共交通体系の実現

(2) 評価指標の設定

■評価指標と目標値の設定

計画目標	評価指標	定義	現況値 (2022(令和4)年)	目標値 (2027(令和9)年)
①誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現	公共交通利用者数※1	・鉄道利用者数 ・路線バス利用者数 ・いきいきバス利用者数 ・いきいきタクシー利用者数	701 千人/年 174 千人/年 4,913 人/年 2,877 人/年	774 千人/年 192 千人/年 5,424 人/年 3,176 人/年
	収支率※2	・いきいきバス収支率 ・いきいきタクシー収支率	14.1% 36.2%	15.0%以上 40.0%以上
	財政負担額※3	・路線バスの運行に係る市の財政負担額 ・いきいきバス・タクシーの運行に係る市の財政負担額	14,419 千円 7,929 千円	14,419 千円 7,929 千円
②公共交通不便地域の解消及び交通弱者を生まないサービスの提供の実現	移動困難者の割合※4	・市民アンケートにおける外出時に困っている人の割合	12.7%	10.0%未満
		・市民アンケートにおける外出をあきらめる人の割合	31.3%	20.0%未満
③認知度・利便性の向上に向けた地域公共交通の総合的な情報発信の実現	認知度※5	・市民アンケートにおける“いきいきタクシー”の認知度調査の割合	42.4%	60%以上
	一元的な情報媒体の提供※6	・運行情報案内（公共交通マップ等）の提供・企画数	4回/年	4回/年
	モビリティ・マネジメント※に資する取り組み※7	・モビリティ・マネジメント（出前講座等）実施回数	3回/年	3回/年
④多様な主体との共創による地域一体となった公共交通体系の実現	他のまちづくり分野との連携※8	・観光や商業、地元企業等と連携した協議及び取り組みの回数	17 件/年	20 件/年
	新たな移動手段の導入可能性の検討※9	・地域住民主体のコミュニティ自動車の導入や環境にやさしい車両の導入等、新たな交通手段の導入検討	—	1 件

- ※1 交通事業者提供データから毎年計測及びいちき串木野市統計データから毎年整理
 ※2 いちき串木野市統計データから毎年整理
 ※3 いちき串木野市統計データから毎年整理
 ※4 市民アンケート調査の実施による効果測定（調査は2028（令和10）年実施）
 ※5 市民アンケート調査の実施による効果測定（調査は2028（令和10）年実施）
 ※6 市民アンケート調査の実施による効果測定（調査は2028（令和10）年実施）
 ※7 出前講座や乗り方教室等、モビリティ・マネジメントに資する事業の毎年実績整理
 ※8 他分野との連携事業により毎年実績整理
 ※9 既存の交通手段以外で、新たな移動手段の導入検討事業の毎年実績整理

※モビリティ・マネジメントとは…過度な自家用車利用から公共交通への転換を促す取り組みのこと

9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 目標を達成するための実施事業

各事業ごとに実施主体を位置づけ、中核的な立場で実施する主体、協力的な立場で支援する主体に分類します。

■実施事業と実施主体

計画目標	事業	事業の実施主体		
		いちき 串木野市	交通 事業者	地域 住民
①誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現	【事業1】 市街地や地区間をつなぐいきいきバスの再編	◎	○	
	【事業2】 いきいきタクシーのサービス改善	◎	◎	
	【事業3】 路線バスの利便性向上と利用促進	◎	◎	
	【事業4】 広域交通の維持と利便性の強化(周辺市町との連携)	○	◎	
②公共交通不便地域の解消及び交通弱者を生まないサービスの提供の実現	【事業5】 一般タクシーの利用促進	○	◎	
	【事業6】 高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充	◎		○
	【事業7】 スクールバス、コミュニティ自動車等の地域輸送資源の活用可能性の検討	◎	○	◎
③認知度・利便性の向上に向けた地域公共交通の総合的な情報発信の実現	【事業8】 モビリティ・マネジメントや公共交通に関する分かりやすい情報の提供	◎	○	
	【事業9】 公共交通の利用促進に向けた出前講座等の実施	◎	○	○
④多様な主体との共創による地域一体となった公共交通体系の実現	【事業10】 持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり	○		◎
	【事業11】 串木野新港の拠点性強化	◎ (鹿児島県)	◎	
	【事業12】 商業や観光等と連携した利用促進策の検討	◎	○	○ (市内関連事業者含)
	【事業13】 駅・停留所等の待合環境の向上及び人にも環境にもやさしい車両等の導入	◎	◎	
	【事業14】 交通事業者が抱える運転手不足への対応	◎	◎	

※実施主体・◎：中心的な立場で実施、○：協力的な立場で実施

(2) 施策事業の概要

計画目標 1 誰もが利用しやすく、コンパクトで分かりやすいネットワークの実現

事業 1 市街地や地区間をつなぐいきいきバスの再編

内容	<p>市来市街地と串木野市街地を結ぶいきいきバス木原基地線及び羽島・荒川線は、1 便当たりの利用者数が低迷している状況にあることから、効率よく生活利便施設等をつなぐ路線への再編を検討し、令和 7 年 10 月より路線バス羽島土川線を含めた 3 線を統合し、羽島車庫から市来駅を結ぶ 1 つの路線として運行開始し、更なる利便性・回遊性の向上を図ってまいります。</p> <p>また、新路線への再編に伴い交通空白となった羽島地区の一部及び荒川地区については運行エリアを全体的にカバーする①いきいきタクシーへの転換、②公共ライドシェアの導入等について検討します。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○乗合タクシー及び公共ライドシェア導入 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p>【事例】宮崎県三股町／回遊性向上に向けたコミュニティバスの再編</p> <p>平成 19 年に運行開始したコミュニティバスは全 4 コース運行しているが、町民アンケート調査結果によると、コミュニティバスを利用しないと回答した町民が全体で約 8 割と多く、今後の高齢化の進展と免許返納者の増加を鑑みると、より利用しやすい交通手段として利便性の向上を図ることが求められていることから、町中心部の商店や病院等の生活利便施設を巡ることのできる回遊性の高い循環路線として整備している。(R5.9 実証実験)</p> <div style="text-align: right;">  <p>出典：三股町 HP</p> </div> </div>				
----	---	--	--	--	--

実施主体	いちき串木野市、交通事業者					
実施工程	項目	2024 (令和 6)年	2025 (令和 7)年	2026 (令和 8)年	2027 (令和 9)年	2028 (令和 10)年
	木原基地線の再編	検討	再編実施			
	羽島・荒川線のあり方検討	検討	再編実施			
	羽島地区公共ライドシェアの導入	検討	再編実施			

事業2 いきいきタクシーのサービス改善

内容

いきいきタクシーは現在4エリアで運行していますが、これまで段階的にエリアを増やしてきたことから、利用ニーズを踏まえたエリア区分の新設、再構築及び乗降ポイントの増設等の見直しを行います。

また、いきいきタクシーのエリア外である市北西部エリア（羽島・荒川地区）についてもいきいきタクシーの導入について検討します。

いきいきタクシーの運行にあたっては、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。

【具体事業内容】

○いきいきタクシーのサービス改善及び新規エリアの導入



実施主体	いちき串木野市、交通事業者					
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	いきいきタクシーのサービス改善	検討	→	再編実施	→	→

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
旭線	—	旭・深田下⇄串木野市街地	—	4条乗合	区域運行	いちき串木野市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
串木野東部線		冠岳・生福・上名・照島(一部)⇄串木野市街地					
川上線		川上・海瀬・湊地区の一部⇄市来市街地(一部串木野)					
大里線		川南地区の一部・川北⇄市来市街地(一部串木野)					
荒川線		荒川地区					
羽島地区公共ライドシェア		羽島地区		78条2号		いちき串木野市 (運行は地域に委託)	

事業3

路線バスの利便性向上と利用促進

内容

路線バスは3路線市内に存在していますが、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛やテレワークの普及等の影響により、路線バス利用者数は減少傾向にあります。

羽島・土川線については、いきいきバス・(羽島・荒川線)と並行していることから、いきいきバス同様に路線のあり方(継続・見直し・廃止)を検討します。

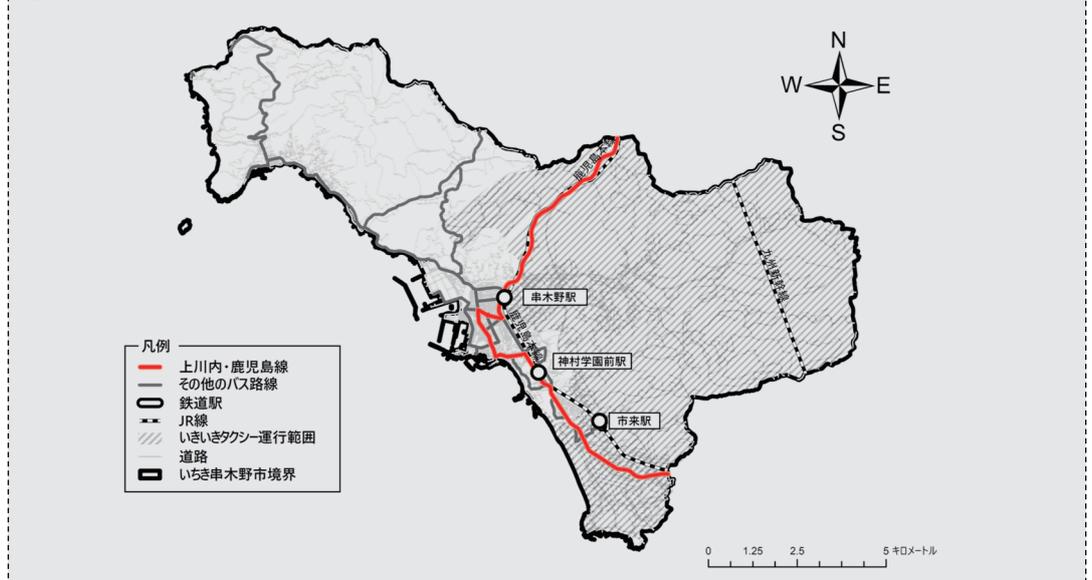
串木野新港線については、甕島航路・(串木野新港発着のフェリー)の運航時間帯を踏まえた運行を継続するとともに、利用促進を図り、今後も路線の維持に努めます。

上川内・鹿児島線については、引き続き地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用するとともに、利用促進を図り、持続可能な運行を目指します。

【具体事業内容】

- 羽島・土川線のあり方検討
- 上川内・鹿児島線、串木野新港線の利用促進

【現行路線図】上川内・鹿児島線運行路線



実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
羽島・土川線のあり方検討	検討	再編実施			
上川内・鹿児島線、串木野新港線の利用促進	実施				

■地域公共交通確保維持事業(幹線補助)

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
上川内・鹿児島線	鹿児島駅	市来国民宿舎前 神村学園前 串木野	上川内	4条乗合	路線定期運行	鹿児島交通	幹線補助

事業 4

広域交通の維持と利便性の強化（周辺市町との連携）

内容

周辺市町とつながる JR 鹿児島本線を維持し続けられるよう、鉄道の利用促進を図るとともに、鉄道駅の利便性強化を図ります。

串木野新港から鹿児島中央駅を結ぶ高速バスに関しては、鹿児島市から串木野新港を経由し甕島へのアクセスするルートとしての PR 強化等により、利用客の増加に寄与する方策を検討します。

また、公共交通の今後のあり方について、周辺市町と協議・情報交換を随時行い、連携しながら公共交通を維持する方策について検討します。

【具体事業内容】

- JR 鹿児島本線、高速バスの利用促進
- 周辺市町との連携協議

【事例】鹿児島県鉄道整備促進協議会の取組み

鹿児島県鉄道整備促進協議会（構成市：鹿児島県・鹿児島県内の沿線各市など）では、JR 指宿枕崎線及び肥薩線の利用促進を目的として、「かごしま満喫きっぷ」の販売を実施した。

利用期間：2023（令和5）年8月1日（火）～11月30日（木）

新発見! スポットめぐり旅

かごしま満喫きっぷは、下記のあじろの窓口で購入できます。

- 鹿児島中央駅 7:00～21:00
- 隼人駅 7:30～11:00、13:20～14:00、14:40～16:30、17:00～19:00
- 海老原駅 17:30～11:00、13:20～14:00、17:00～19:00
- 指宿駅 7:30～11:30、12:30～15:15

※各駅時刻表の時刻表を参照してください。

かごしま満喫きっぷ を販売!

【販売期間】2023. 8/1～11/29

【利用期間】2023. 8/1～11/30

鹿児島中央駅 → 枕崎線の乗車券
乗車券の合計（おとな2人・こども2人の場合）
11,080円（6,000円分のクーポンがセット）

乗車券 (枚数)	販売価格 (この料金を)	クーポン	販売数
鹿児島中央 → 指宿	2,040円 (1,020円)	1枚 500円	600セット
鹿児島中央 → 西郷雄	3,000円 (1,500円)	2枚 1,000円	100セット
鹿児島中央 → 石垣	3,000円 (1,500円)	2枚 1,000円	100セット
鹿児島中央 → 水成川	3,360円 (1,680円)	2枚 1,000円	100セット
鹿児島中央 → 枕崎	3,700円 (1,840円)	3枚 1,500円	300セット
乗車券 (枚数)	販売価格 (この料金を)	クーポン	販売数
鹿児島中央 → 大隈横川	2,260円 (1,120円)	2枚 1,000円	200セット
鹿児島中央 → 栗野	2,620円 (1,300円)	2枚 1,000円	200セット
鹿児島中央 → 吉松	3,000円 (1,500円)	2枚 1,000円	200セット
隼人 → 大隈横川	1,140円 (560円)	1枚 500円	100セット
隼人 → 栗野	1,320円 (660円)	1枚 500円	100セット
隼人 → 吉松	1,720円 (860円)	1枚 500円	100セット

【お問い合わせ】 グレープコミュニティ 〒892-0804 鹿児島県串木野町2-10 鹿児島2ビル TEL. 099-295-6869

出典：指宿市 HP

実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
JR 鹿児島本線、高速バスの利用促進	検討・実施				
周辺市町との連携協議	協議				

事業5		一般タクシーの利用促進				
内容	<p>いきいきバスやいきいきタクシーのサービス向上により、一般タクシーの利用が減少してしまうと、事業者の経営状況はさらに悪化することが予想されるため、市のホームページや「いちき串木野市公共交通マップ」への情報の掲載など、一般タクシーにおいても利用促進を図ります。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般タクシーの利用促進 					
	実施主体	いちき串木野市、交通事業者				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	一般タクシーの利用促進	実施				

事業6		高齢者福祉と連動した交通サービスの拡充				
内容	<p>高齢化の進展に歯止めがかからない状況において、地域公共交通全体のサービス向上と合わせて、高齢者への外出支援サービスを充実する必要があります。</p> <p>現状では、高齢者が外出する際の移動手段として、親族による送迎や隣近所の知人等との混乗を選択している方が多い状況であるため、まちづくり協議会や自治会等で実施する健康づくり・介護予防等の福祉施策との連携を視野に、高齢者の外出支援と連動した公共交通サービスの拡充について検討します。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○移動支援事業の継続 ○運転免許証自主返納者への支援の検討 					
	実施主体	いちき串木野市、地域住民				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	移動支援事業の継続	実施				
	運転免許証自主返納者への支援の検討	検討・適宜実施				

事業7

スクールバス、コミュニティ自動車等の地域輸送資源の活用可能性の検討

内容

スクールバスや市内の民間事業者が運行している送迎バスの活用可能性について検討を行うとともに、現在検討を進めている市内小中学校の再編にあわせて導入予定のスクールバスにおけるスクールバス車両の空き時間を活用した自家用有償運送について検討します。

また、コミュニティ自動車のさらなる活用方法の検討として、地域の輸送資源と連携した地域公共交通の再構築を進めます。

【具体事業内容】

- スクールバス及び民間送迎バスの活用可能性の検討
- コミュニティ自動車の活用方法の検討

【事例】千葉県我孫子市／送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援

市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいのある方が買い物などに利用できる外出応援事業。

市内在住の65歳以上の方、身体に障がいのある方が対象。

利用可能な送迎バス：

東葛辻仲病院、東邦病院、中央学院大学、我孫子自動車教習所等10団体が協力。



出典：我孫子市HP

【事例】静岡県湖西市／企業シャトルバス BaaS（パース）

市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに、市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を実施。(R4. 8. 1～R5. 1. 31)



出典：湖西市HP

実施主体 いちき串木野市、交通事業者、地域住民

実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	スクールバス及び民間送迎バスの活用可能性の検討	検討	➔			
コミュニティ自動車の活用方法の検討	検討・適宜実施	➔				

事業8 モビリティ・マネジメントや公共交通に関する分かりやすい情報の提供

内容	<p>地域公共交通が日常的な交通手段として選択されるように、現在作成している公共交通の情報を一元的に提供する「いちき串木野市公共交通マップ」の更新を利用者のわかりやすさに配慮して随時行います。</p> <p>また、移動目的に合わせたおでかけマップの作成など、バス停の位置や乗車方法、乗継の割引情報、運賃の支払い方法等、初めての人でも不安にならず、将来の利用促進につながるような情報について広く周知し、利用者が安心して利用できる環境づくりを実施します。</p> <p>市の玄関口となる鉄道駅等においては、来訪者への観光情報案内の強化として、デジタルサイネージ等の導入について研究を行います。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○いちき串木野市公共交通マップの更新及びおでかけマップの作成 ○デジタルサイネージ等の導入可能性の研究 					
	実施主体	いちき串木野市、交通事業者				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	いちき串木野市公共交通マップの更新及びおでかけマップの作成	実施				
	デジタルサイネージ等の導入可能性の研究	実施				

事業9 公共交通の利用促進に向けた出前講座等の実施

内容	<p>日常の外出時に片道だけでもバスを利用することで、年間の利用者数が大きく増加し、収支率の向上にも寄与するため、バスに乗ったことがない方等を対象に、知ってもらう「きっかけづくり」として、公共交通に親しむための出前講座等を実施します。</p> <p>【具体事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通に親しむための出前講座等の実施 					
	実施主体	いちき串木野市、交通事業者、地域住民				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	公共交通に親しむための出前講座等の実施	実施				

事業 10 持続可能な地区の移動手段を確保するための仕組みづくり

内容

既存の公共交通の活用及び利用促進を基本としながらも、既存公共交通でカバーできていない一部の公共交通不便地域や高齢化の進展が著しい地域に関しては、羽島地区、冠岳地区で導入・運行しているコミュニティ自動車の他地区への展開や新たな交通手段の導入など、地域住民が主体となって各地区の移動手段を確保する仕組みづくりについて検討します。

【具体事業内容】

- 地域住民主体の取組の検討（地縁交通）
- 新しい交通の導入に向けた地域の体制づくり

【事例】高知県須崎市／地域住民主体による取組み

久通地区から近隣のスーパーや病院までは約 10 km、車で 30 分程度かかり、日常生活には車が欠かせない地区。

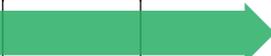
市営バス等の公共交通機関が運行していない久通地区では、市所有のワゴン車を貸与し、買い物や通院のために週に 3 回地元で運行中。



出典：須崎市地域公共交通計画

実施主体 いちき串木野市、地域住民

実施工程	項目	2024	2025	2026	2027	2028
		(令和6)年	(令和7)年	(令和8)年	(令和9)年	(令和10)年
	地域住民主体の取組の検討(地縁交通)	検討・適宜実施				
	新しい交通の導入に向けた地域の体制づくり	検討・適宜実施				

事業 11		串木野新港の拠点性強化				
内容	<p>串木野新港の利用者の移動手段は主に「自家用車」「家族の送迎」となっており、公共交通を利用しない理由は、「行きたい時間に公共交通が運行していない」「公共交通の運行本数が少ないから」等の意見が挙げられています。</p> <p>今後も甬島航路（串木野新港発着のフェリー）及び串木野新港線（路線バス）の運行を維持・改善し、甬島の住民や観光客が利用しやすい移動手段を確保するとともに、市街地への誘客、立ち寄り来街者の増加策の検討及びそのための交通ネットワークの構築を目指します。</p> <p>また、串木野新港ターミナルの機能の改善検討を行い、魅力の向上を図ります。</p> <p>【具体事業内容】 ○串木野新港の拠点性強化</p>					
	実施主体	鹿児島県、いちき串木野市、交通事業者				
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	串木野新港の拠点性強化	検討・協議・適宜実施 				

事業 12		商業や観光等と連携した利用促進策の検討				
内容	<p>商業施設等の生活利便施設への移動手段としては、自家用車の利用が大半を占め、公共交通の利用は低い状況にあります。また、観光施設等の観光資源を巡る際も自家用車が選択されることが多く、観光客等には移動手段としての公共交通がほぼ認知されていない状況であると言えます。</p> <p>市街地部に多く立地している生活利便施設は市内周辺部からも利用が多く、また市全域に点在する観光施設等の観光資源には市外からも数多く来訪しているため、商業施設や観光施設等の目的地側と公共交通が連携する必要があります。</p> <p>そのため、商業施設や観光施設等と連携し、いきいきタクシーの乗降場所の追加や、企業広告収入以外の利用促進に資する取組み等、利用時のインセンティブを付与し、利用したくなる公共交通になるような利用促進策を検討します。</p> <p>【具体事業内容】 ○商業や観光等と連携した利用促進策の検討</p>					
	実施主体	いちき串木野市、交通事業者、市内関連事業者、地域住民				
実施工程	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	商業や観光等と連携した利用促進策の検討	検討・協議・適宜実施 				

内容

鉄道駅（串木野駅、神村学園前駅、市来駅）は、市の玄関口かつ市内を運行している各公共交通が接続する交通結節点であり、待合環境や乗継利便性、賑わいの向上を図ります。あわせて、主要な商業施設や医療施設等についても結節点と捉え、いきいきバス木原基地線の再編検討とともに、待合空間の整備についても検討します。

また、高齢者をはじめ子どもや障がい者等のすべての人が使いやすく、環境負荷の少ない生活交通を目指し、ノンステップ車両やEV 車両等の導入を検討します。

【具体事業内容】

- 鉄道駅における待合環境・乗継利便性の向上に向けた検討
- 市内主要施設における待合空間の整備検討
- ノンステップ車両やEV 車両等の導入検討

【事例】宮崎県日南市／日南駅のコミュニティスペース（九州 DREAM STATION 事業）

2020（令和2）年に、駅舎の一部をコミュニティスペースとして、地元の特産品・飫肥杉を使用したぬくもりあふれる空間にリニューアルした。Wi-Fi も完備しており、列車の待ち時間を過ごすだけでなく、勉強や打ち合わせなど幅広く利用されている。



出典：九州 DREAM STATION

【事例】千葉県長柄町／ボランティアによる手作りバス待合所

町内に快適かつ素敵なバス待合所が欲しい長柄町と地元の間伐材を利用してモデルハウスを作りたい地元 NPO 法人の思惑が一致して、プロジェクトが開始。

地元 NPO 法人が中心となり、地元土建組合や大学生など計7団体のボランティアの参加・協力があり、平成30年3月にログハウス風のバス待合所が完成。



出典：関東運輸局提出資料

実施主体

いちき串木野市、交通事業者

実施工程

項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
鉄道駅における待合環境・乗継利便性の向上に向けた検討	検討・協議・適宜実施				
市内主要施設における待合空間の整備検討	検討・協議・適宜実施				
ノンステップ車両やEV 車両等の導入検討	検討・適宜実施				

事業 14		交通事業者が抱える運転手不足への対応				
内容	<p>市内の公共交通の担い手である運転手の高齢化や人員不足が交通事業者にとって大きな課題となっており、地域の公共交通サービスを確保・充実する上では運転手の確保が必要不可欠です。</p> <p>交通事業者のホームページ等で運転手の求人を継続的に発信しているものの、運転手確保に苦慮している状況であるため、現在行っている市立ハローワークによる合同企業面談会等の継続的開催など、積極的に協力していきます。</p> <p>【具体事業内容】</p> <p>○市立ハローワークによる合同企業面談会等での人材確保支援</p>					
	実施主体					
実施工程	いちき串木野市、交通事業者（国、県）					
	項目	2024 (令和6)年	2025 (令和7)年	2026 (令和8)年	2027 (令和9)年	2028 (令和10)年
	市立ハローワークによる合同企業面談会等での人材確保支援	実施				

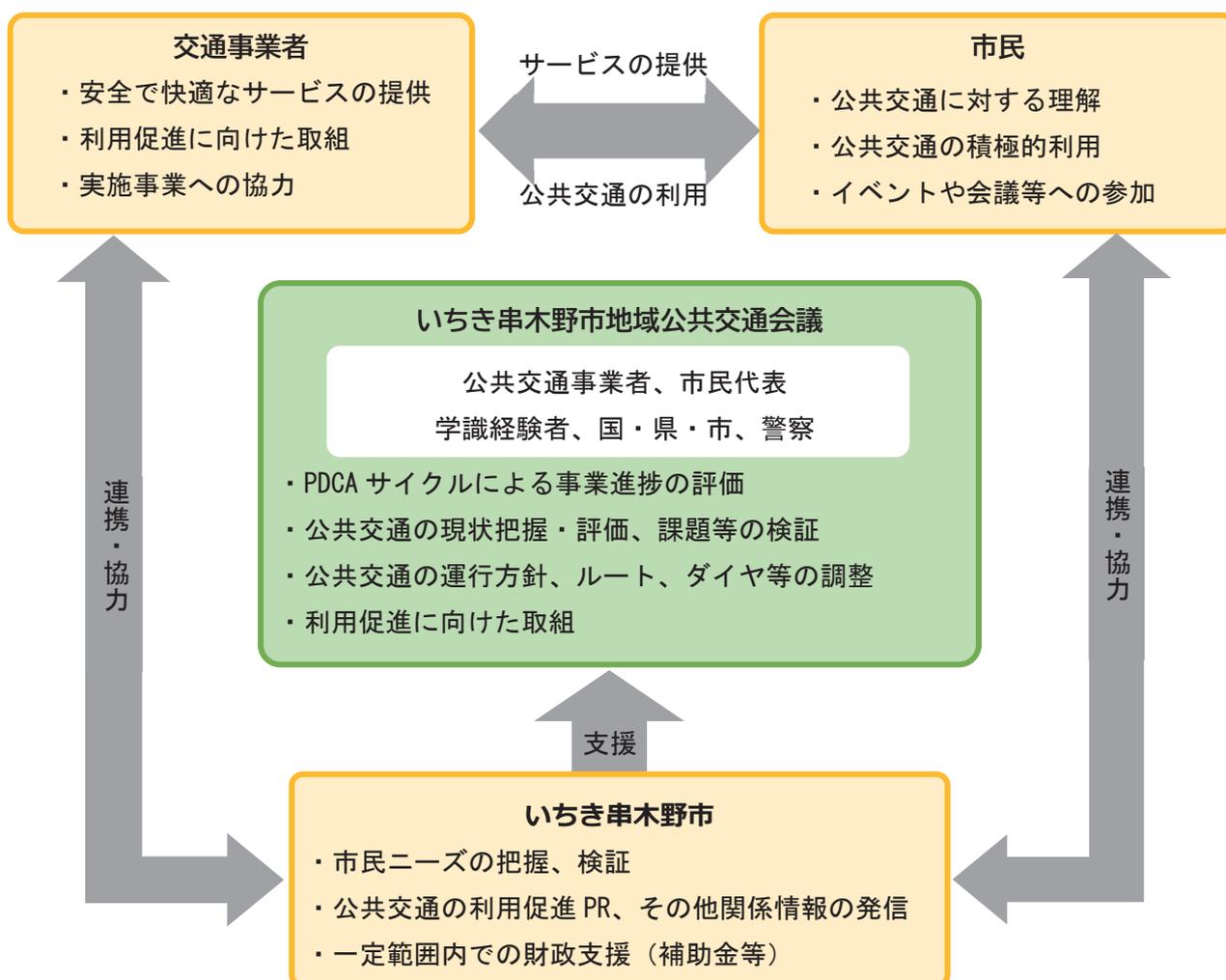
10. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能なネットワークを図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけではなく、市民自らが公共交通を「守っていく」という意識を持ち主体的に関ることが重要です。また、公共交通を、魅力ある、利用しやすいものとしていくために、市民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠となります。

地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、以下のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進めます。

■本計画推進のための実施体制



(2) PDCAサイクルの実行

「いちき串木野市地域公共交通計画」の推進にあたっては、地域の人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の大きな変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図ることが必要です。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行います。

なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施する PDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対する PDCA」を組み合わせる関係者全員で共有することとし、「いちき串木野市地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指します。

- **事業実施状況の評価（年に1回実施）**

当該年度に実施した事業の評価を検証する。

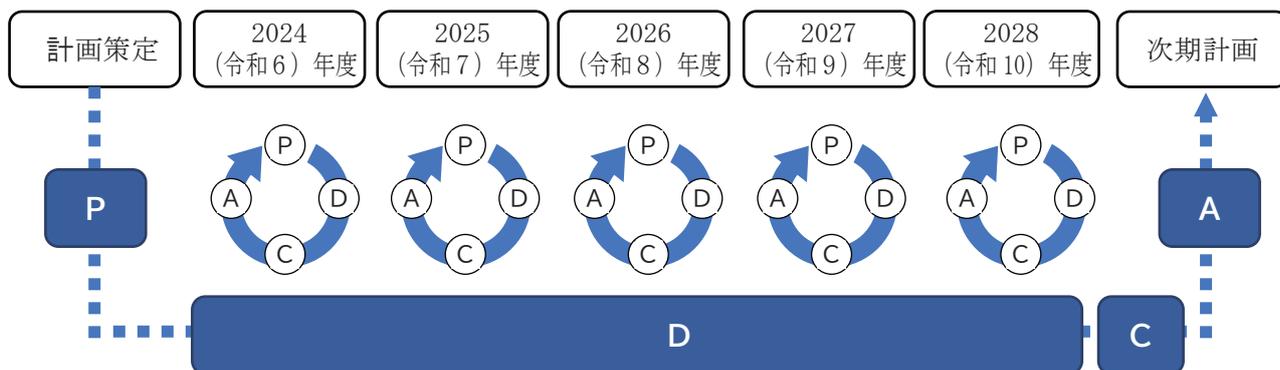
- **目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）**

計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCA サイクルの概要

項目		事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P	Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	いちき串木野市地域公共交通計画の策定
D	Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C	Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A	Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	いちき串木野市地域公共交通計画の見直しの検討

■PDCA サイクルの概念



(3) 計画の評価方法及びスケジュール

計画期間における PDCA サイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は以下の通りとします。

計画最終年度においては、事業者から提供される利用実績データや市民アンケート調査等による市民の公共交通に関する満足度・移動行動等を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価を実施し、施策の見直しや新たな施策を追加する等、次期計画に反映します。また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うこととします。

■評価スケジュール

	2024 (令和6)年度	2025 (令和7)年度	2026 (令和8)年度	2027 (令和9)年度	2028 (令和10)年度
① 公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
② 市民アンケート調査					●
③ 公共交通利用者アンケート調査					●
④ 事業実施状況の評価	●	●	●	●	●
⑤ 本計画の評価・検証			○		●
⑥ 公共交通体系の評価			○		●
⑦ いちき串木野市地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●

●実施 ○必要に応じて実施

参考資料

(1) いちき串木野市地域公共交通会議委員名簿

所属	職名	委員名
いちき串木野市	副市長	出水 喜三彦
鹿児島交通株式会社	乗合営業部次長	本山 正太郎
山光交通有限会社	代表取締役	山崎 典男
第一交通株式会社 串木野営業所	所長	田中 初己
公益社団法人 鹿児島県バス協会	事務局長	山口 重幸
一般社団法人 鹿児島県タクシー協会	専務理事	山口 俊則
いちき串木野市まちづくり連絡協議会	れいめい羽島協議会長	枇榔 秋信
いちき串木野市まちづくり連絡協議会	川上コミュニティ協議会長	田淵 明
いちき串木野市地域女性団体連絡協議会	会長	塩屋 かよ子
いちき串木野市高齢者クラブ連合会	事務局員	祐下 和美
いちき串木野市身体障害者協会	会長	浅井 重己
九州運輸局鹿児島運輸支局	主席運輸企画専門官	南 崇
九州運輸局鹿児島運輸支局谷山港庁舎	主席運輸企画専門官	西村 英明
私鉄鹿児島交通労働組合	執行委員長	岡 良二
いちき串木野警察署	交通課長	山内 智美
鹿児島地域振興局	総務企画課長	神之田 光洋
鹿児島大学	名誉教授	井上 佳朗
鹿児島県総合政策部交通政策課	陸上交通係長	末永 陽一
鹿児島国道事務所阿久根維持出張所	所長	松永 裕樹
甕島商船株式会社	総務部長	清水 孝一
いちき串木野市	企画政策課長	山崎 達治
いちき串木野市	財政課長	立野 美恵子
いちき串木野市	教育委員会教育総務課長	吉永 康彦
いちき串木野市	都市建設課長	吉見 和幸

(2) 計画策定の経過

時期	審議内容等
5月31日(水)	第1回 いちき串木野市地域公共交通会議 ・いちき串木野市地域公共交通計画策定について ・業務委託公募型プロポーザル(案)について
7月11日(火)	第2回 いちき串木野市地域公共交通会議 ・本業務で実施する調査内容について ・策定スケジュールについて
9月～10月	アンケート調査の実施 ・市民アンケート調査 15歳以上の市民を対象 3,200人 回収数 1,303票 回収率 40.7% ・高校生アンケート(串木野高校、市来農芸高校) ・中学生アンケート(串木野中学校、串木野に市中学校、羽島中学校、生冠中学校、市来中学校の3年生) ・公共交通利用者アンケート 串木野駅、神村学園前駅、市来駅、串木野新港 路線バス・いきいきバス・いきいきタクシー ・交通事業者等アンケート・ヒアリング JR九州、鹿児島交通、第一交通、串木野タクシー、甌島商船、関係団体・事業者、近隣自治体 ・地区まちづくり協議会ヒアリング 市内16地区のまちづくり協議会
10月23日(月)	第3回 いちき串木野市地域公共交通会議 ・前回の公共交通会議でいただいた意見のフィードバック ・各種調査結果の報告(速報値) ・いちき串木野市地域公共交通計画骨子の提示 ・今後のスケジュールについて
11月27日(月)	第4回 いちき串木野市地域公共交通会議 ・前回の公共交通会議でいただいた意見のフィードバック ・いちき串木野市地域公共交通計画素案(案)の提示 ・今後のスケジュールについて
1月25日(木)	第5回 いちき串木野市地域公共交通会議 ・前回の公共交通会議でいただいた意見のフィードバック ・いちき串木野市地域公共交通計画素案について ・パブリックコメントの実施について ・住民意見交換会の実施について ・今後のスケジュールについて
2月7日(水)～ 2月20日(火)	パブリックコメントの実施
2月13日(火)～ 2月28日(水)	住民意見交換会の実施 ・7地区 (中央地区、照島地区、湊町地区、湊地区、野平地区、羽島地区、荒川地区)
3月6日(水)	第6回 いちき串木野市地域公共交通会議 ・前回の公共交通会議でいただいた意見のフィードバック ・パブリックコメントの結果について ・住民意見交換会の結果について ・いちき串木野市地域公共交通計画書(案)の承認

(3) いちき串木野市地域公共交通会議設置要綱

○いちき串木野市地域公共交通会議設置要綱

平成23年5月13日告示第72号

改正

平成24年3月30日告示第43号

平成26年3月31日告示第45号

平成30年4月1日告示第92号

令和5年5月30日告示第176号

いちき串木野市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、市内における需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項並びに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）第6条第1項の規定及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）第8条第1項の規定に基づく地域公共交通計画の作成及び実施に必要な事項を協議するための組織として、いちき串木野市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃・料金等に関すること。
- (2) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1号に規定する自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 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）第5条第1項及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）第17条第1項の規定による地域公共交通計画の作成、事業実施及び評価・見直しに関すること。
- (4) 交通会議の運営方法に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、必要な事項

(組織)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 副市長
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
 - (3) 一般貸切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者の代表
 - (4) 公益社団法人鹿児島県バス協会の代表
 - (5) 一般社団法人鹿児島県タクシー協会の代表
 - (6) 市民又は利用者の代表
 - (7) 国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局の代表
 - (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
 - (9) いちき串木野警察署の代表
 - (10) 鹿児島地域振興局の代表
 - (11) 学識経験者
 - (12) 道路管理者
 - (13) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める者
- (任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(職務)

第5条 交通会議に会長を置き、副市長をもってこれに充てる。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集する。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 会長は、会議の議長となり、議事を整理する。

4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会長は、必要と認めるときは、委員以外の者に会議への出席を求めることができる。

(会議の特例)

第7条 会長は、会議の議事について特に緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がない場合

又はやむを得ない事由がある場合と認めるときは、議事の概要を記載した書面を全ての委員に回付し、その賛否を問い、会議に代えることができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 委員及び委員の属する団体等の関係者は、交通会議において協議が調った事項については、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、水産商工課において処理する。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に関する経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(会計事務に関する事項)

第11条 交通会議の予算編成、現金の出納その他会計事務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第12条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成23年5月19日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の日以後最初に委嘱された委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず、平成25年3月31日までとする。

附 則 (平成24年3月30日告示第43号)

この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

附 則 (平成26年3月31日告示第45号)

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則 (平成30年4月1日告示第92号)

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

附 則 (令和5年5月30日告示第176号)

この要綱は、令和5年5月31日から施行する。

いちき串木野市地域公共交通計画

発行年月:令和6年3月(令和8年1月一部改訂)

発行:いちき串木野市地域公共交通会議(事務局:いちき串木野市役所 水産商工課)

〒896-8601 いちき串木野市昭和通 133 番地1

TEL:(0996)33-5638【直通】



いちき串木野市