



### 3. 基本的な方針に基づく目標と施策体系

<b>【基本目標①】 日常の“暮らし”を支えられる交通手段を確保する</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>既存路線で日常生活に使えない（使いにくい）路線については、ルートや便数のほかダイヤのあり方について検討していく。</li> <li>各地域と中心部を結ぶ広域路線に乗れば、中心部の会津若松駅・神明通り・総合病院等へ必ず行ける環境をつくっていく。</li> <li>公共交通空白・生活不便地域については、地域の実情・特性に応じて、地域住民が選択できる運行方法・手段を提供する。</li> </ul>				
最低限の交通手段が確保できているかを評価する指標（平成33年度の目標値）				
鉄道駅、バス停人口カバー率（73.9%）		公共交通空白・生活不便地域における新たな交通の確保による人口カバー率（8.6%より上昇）		
<b>【基本目標②】 気軽に楽しんで“おでかけ”できる公共交通システムを構築する</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>中心部の循環路線を集約・改善し、遠回り感なく利用しやすい中心部路線に見直す。</li> <li>会津若松駅・神明通り・総合病院等については、この区間を幹線軸と位置づけ、重点的なサービス向上を検討していくとともに、交通拠点（乗り継ぎ拠点）として位置付け、拠点や各乗場で迷わず乗ることができ、ストレスなく待てる環境をつくる。</li> <li>駅や神明通りから離れている医院・クリニックや公共・文化施設（文化センター・風雅堂等）、更には複合商業施設へ、交通拠点で中心部路線に乗り換えることでアクセスできる環境をつくる。</li> </ul>				
より便利な公共交通が提供できているかを評価する指標（平成33年度の目標値）				
路線バス利用者数 （178万人）	路線バスの分担率 （6.3%より上昇）	幹線区間のバス乗降者数 （会津若松駅前：1,062人より上昇） （神明通り：529人より上昇）		
<b>【基本目標③】 運行基準の確立と多様な主体の連携・協働により、持続可能な公共交通を構築する</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>持続的運行に向けた既存路線の見直し基準等を設定する。</li> <li>地域協働運行方式の拡充とともに、地域や近所で支える公共交通の仕組みづくりを検討する。</li> <li>既存路線で利便性を確保できている路線に対しては、積極的な利用促進を展開する。また、新規顧客の獲得に向けて、多様な主体と連携した取り組みを検討する。</li> </ul>				
公共交通の持続可能性を評価する指標（平成33年度の目標値）				
データ活用による継続的な路線の検討状況（毎年1回）	公共交通を支える住民組織数（4件）	利用促進助成事業を活用した各主体による利用促進の取組件数（12件）		
<b>【基本目標④】 まちづくりに寄与（貢献）し、地域内外の交流を促進する公共交通を構築する</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の将来像を見据えた公共交通ネットワーク（路線網と拠点）の検討を行う。</li> <li>バスでおでかけすると、健康になり、買物・飲食・観光等が便利でお得になるような仕組みづくりを検討していく。</li> </ul>				
まちづくりへの寄与（貢献）を評価する指標（平成33年度の目標値）				
中心市街地の歩行者通行量 （27,675人）	観光入込数 （370万人）	メタボ該当者及び予備群の割合 （23%）	交通事故発生件数 （550件以下）	温室効果ガス排出量 （170.6千トン）

#### 公共交通ネットワーク形成施策

**① 広域路線のサービス確保・維持戦略**  
地域内及び広域の移動を持続的に確保していくために市内公共交通網の再編を検討する。

**①-1 広域路線の確保・維持・改善プロジェクト**  
・広域路線の統合・見直しにより必要な路線の維持を図るとともに、地域特性に応じた公共交通空白地域・生活不便地域の対応を図り“暮らしの足”を確保する。  
★北会津地域におけるバスネットワーク再編 ★河東地域におけるバスネットワーク再編  
★湊地域におけるバスネットワーク再編

---

**② 中心部におけるサービス向上戦略**  
幹線区間の形成・強化、循環路線の再編・充実を通じて、中心部のサービス充実とネットワーク全体の活性化を図る。

**②-1 中心部における幹線軸の形成プロジェクト**  
・路線再編により「会津若松駅～神明通り～竹田総合病院～西若松駅」の幹線軸を形成する。  
・その上で、幹線軸で戦略的なサービス向上を図る

**②-2 中心部循環路線の再編プロジェクト**  
・中心部における循環路線（生活路線）を再編し、東西移動の利便性を向上させる。

---

**③ 「守り育てる公共交通」構築戦略**  
地域の特性や実情に応じて、地域・住民が選択できる制度・仕組みを検討・構築する。

**③-1 地域内交通確保プロジェクト**  
・選択できる交通手段と基本的なサービス水準を示し、運行の仕方について地域の特性・実情に応じて地域・住民が決める仕組みを構築する。

**③-2 地域主体コミュニティ交通プロジェクト**  
・地域協働運行方式の導入可能性を検討する。  
・交通資源が無い地域については、自家用有償旅客運送の導入について検討する。

**③-3 タクシー活用プロジェクト**  
・グループタクシー等、タクシー活用方策を検討する。

---

**④ ハブ拠点・乗継拠点形成戦略**  
幹線軸・広域路線・地域内路線等が連携したネットワークの構築に向け、交通拠点の機能を整備する。

**④-1 中心拠点の整備プロジェクト**  
・幹線軸を形成する、会津若松駅・神明通り・竹田総合病院・西若松駅を交通拠点と位置づけ、乗継・待合環境の充実を図る。

**④-2 乗継拠点・待合環境の整備プロジェクト**  
・地域内の支所や公民館、スーパーやコンビニなどを活用した乗継・待合環境の充実を図る。

---

**⑤ 利用環境改善戦略**  
持続可能で誰もが利用しやすい公共交通を目指す。

**⑤-1 ICT活用プロジェクト**  
・ICカードやバスロケーションサービスの導入を目指す。

**⑤-2 運賃体系再構築プロジェクト**  
・高齢者フリーパスの拡充やICカード等を活用した利用しやすい運賃体系の構築を目指す。

**⑤-3 車両・乗場の方向別整理プロジェクト**  
・分りやすい方向幕や車両ラッピング等の充実を図る。

**⑤-4 情報提供ツールプロジェクト**  
・地区別時刻表など分りやすい情報提供を行う。

**⑤-5 みんなが利用しやすい車両導入プロジェクト**  
・低床バスの導入を継続して進める。

---

**⑥ 交通・まちづくり連携戦略**  
沿線地域や商業、福祉、健康、観光など多様な分野のまちづくり活動と連携した取り組みを検討・実施する。

**⑥-1 沿線地域・商店街等との連携プロジェクト**  
・地域や商店街等と連携した取り組み拡充する。

**⑥-2 福祉・健康との連携プロジェクト**  
・高齢者・障がい者福祉や健康づくりと連携した取り組みを展開する。

**⑥-3 観光との連携プロジェクト**  
・ハイカラさん、あかべえの運行など、観光客向けのサービスを継続・拡充する。

### 4. 施策の進め方と計画の評価

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「住民」の三者が連携し、一体となって目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指す  
本計画に基づく各種プロジェクトや目標値の評価のみならず、継続的に公共交通網を改善していくための仕組みづくり及びその運用・マネジメント体制を構築していく

- 乗降データ、地域データ、利用者ニーズ等の各種データを活用した「継続的な検討と改善」
- 持続可能な公共交通を目指すための運行基準の設定と仕組みの構築
- 各種プロジェクトやバスネットワークの継続的・一体的なマネジメント体制の構築
- PDC Aサイクルによる施策の推進

#### ＜公共交通ネットワーク形成の方針＞

- ① 交通モードの選択・連携による対応**  
・バスを基軸として、基本目標の実現を目指す。なお、地域内移動において、バスでは対応が難しい地域では、地域主体コミュニティ交通（住民主体プチバス等）や、行政と事業者が協力したタクシーの活用等によって対応を図る。
- ② バスネットワーク再編の対応**  
・郊外部から中心部への有機的・連動的な再編を図り、交通拠点の形成によりネットワーク全体を機能させる