

会津若松市地域公共交通 総合連携計画

平成22年3月18日

会津若松市

目 次

1 . はじめに	1
2 . 会津若松市地域公共交通総合連携計画の基本方針	2
3 . 会津若松市地域公共交通総合連携計画の区域	2
4 . 会津若松市地域公共交通総合連携計画の目標	3
5 . 目標を達成するために行う事業及び実施主体	6
6 . 計画期間	8
【参考資料1】方針、目標の設定について	9
【参考資料2】方針別施策メニューの設定について	17

1. はじめに

(1) 会津若松市の概況

会津若松市は、福島県の西部、会津盆地の東南に位置し、市域面積は 383.03 k m²、地形は東西に約 20 km、南北に約 29 km、海拔は 218.32mで山林面積が約 45%を占めており、平成 21 年 7 月 1 日現在で、人口 127,811 人、世帯数 48,782 世帯を有する。

市内の公共交通は、JR 磐越西線及び只見線、会津鉄道会津線の鉄道網と、JR 会津若松駅及び中心市街地と市の郊外部等を結ぶ路線バス（平成 21 年 2 月 1 日現在、『若松市街地生活路線』が 24 系統、『生活交通路線』7 系統、『市町村生活交通路線』5 系統、合計 36 系統）が運行されている。また、市民の利便性の向上及び市内中心部と支所所管地域との交流促進、さらには主要公共施設等の利用促進を図るためのコミュニティバス（みなづる号、ピカリン号）が運行されている。

その他、湊、大戸、北会津及び河東地域における通学困難区域の児童・生徒の通学の用に供するため、送迎バス（タクシー）を運行されている。

(2) 会津若松市の公共交通をとりまく課題

会津若松市における公共交通をとりまく主な課題は以下の 3 点である。

課題 公共交通空白・不便地域の解消

市内には人口が集積する市街地と集落が点在する地域など、様々な特性を有する地域が存在する。今後ますます高齢社会が進行するなかにあって、バスサービスの提供が受けにくい地域に対する対策（既存路線の再編、有効活用、乗合タクシー等の導入）が必要である。

課題 路線バス利用者数の減少

生活交通路線及び市町村生活交通路線については、利用者数の減少と運行経費の増大等を要因に欠損補助額は年々増加しており、その維持確保がますます困難な状況に陥っている。路線の見直し(再編)及び実効性のある利用促進策を確立する必要がある。

課題 コミュニティバスの利用促進

市の交通政策としてコミュニティバス路線が 2 路線存在する。平成 20 年度の一便あたりの乗車人数は北会津地域巡回バスが 7.62 人、河東地域コミュニティバスが 3.08 人でともに低迷しており、見直し及び利用促進策により、持続可能な運行体制を確立する必要がある。

(3) 連携計画策定の目的

地域公共交通は、社会経済活動の基盤であり、高齢者等の交通弱者の移動手段としての機能のみならず、環境、交通安全、観光振興、さらには中心市街地活性化など、まちづくりとも密接な関わりを有することから、市民の利便性をより向上させるとともに、ユニバーサルデザインに配慮した交通政策を計画的に展開するための指針とすべく、連携計画を策定する。

2. 会津若松市地域公共交通総合連携計画の基本方針

本計画の前提となる全体理念、及び3つの基本方針を以下のように定める。

全体理念

交通、まち、市民の連携による“会津若松ネットワーク”の構築

3つの基本方針

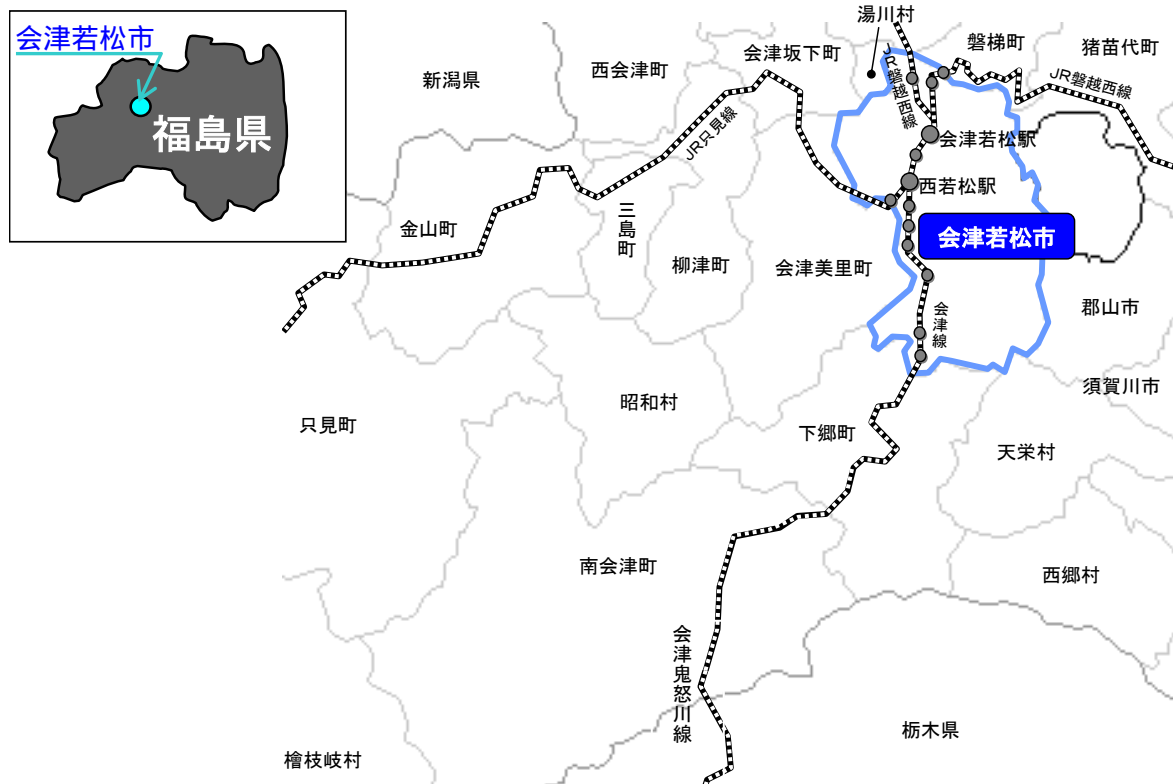
方針1	方針2	方針3
市民が移動しやすい公共交通体系の構築	まちの活性化につながる公共交通体系の構築	市民や地域に根付いた持続的な公共交通の実現

連携計画においては、事業実施にあたって主に以下関係者の連携がポイントである。

交通事業者	バス事業者、タクシー事業者
地域組織	商工会議所及び観光協会等の地域組織
地域住民	沿線の地域住民
関係行政	会津若松市
その他	沿線病院、商業施設、学校、企業等

3. 会津若松市地域公共交通総合連携計画の区域

会津若松市域を計画の区域とする。



4. 会津若松市地域公共交通総合連携計画の目標

基本方針を実現させるため、具体的な目標を以下のように定める。

方針1 市民が移動しやすい公共交通体系の構築

- 目標 1-1> 既存公共交通の運行の効率化と利便性向上
(既存公共交通の見直しによる公共交通サービス水準の向上)
- 目標 1-2> 既存交通資源の有効活用や新たな交通システムの導入
(既存資源活用、新たな交通システム導入による公共交通サービス水準の向上)
- 目標 1-3> 公共交通の相互連携の強化
(公共交通間の乗換えや連続利用のしやすさの向上)

方針2 まちの活性化につながる公共交通体系の構築

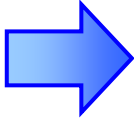



- 目標 2-1> 歩いて暮らせるまちづくりに資する公共交通機能の確保
(まち、地域の活性化、交流人口の増大)
- 目標 2-2> 観光・商業との連携強化
(観光、商業の活性化、中心市街地の来訪者の増大)

方針3 市民や地域に根付いた持続的な公共交通の実現

- 目標 3-1> 市民の利用促進
(市民の公共交通利用機会の増加、環境負荷の低減)
- 目標 3-2> 公共交通維持の意識啓発
(市民の公共交通利用意識、サポート意識の向上)

< 評価指標の設定 >

本計画の推進を通じて、目標の達成状況を確認するための評価指標を以下のとおり定める。なお、一つの評価指標が、複数の目標達成状況を確認する指標となる場合があるため、目標と評価指標の関係性について次頁に整理する。

評価指標	現状	目標の設定（平成 28 年度）
<指標 1> 市内路線バスの利用 人数の維持、増加	市内路線バスの年間利用者数 平成 20 年度 <u>230 万人 / 年</u> <small>（会津乗合株式会社 資料）</small>	 現状維持 <u>230 万人 / 年</u>
<指標 2> コミュニティバス 利用人数の増加	コミュニティバス 2 路線の 年間利用人数 平成 20 年度 <u>21,378 人 / 年</u> <small>（会津若松市 資料）</small>	 増加 <u>73,300 人 / 年</u>
<指標 3> 移動利便性が 向上した町内会数	スクールバス混乗事業により 移動利便性が向上した町内会数 平成 21 年度 <u>6 町内会</u> <small>（会津若松市 資料）</small>	 増加 <u>20 町内会</u>
<指標 4> 観光客入込数	年間観光客入込数 平成 20 年度 <u>3,317 千人</u> <small>（会津若松市 資料）</small>	 増加 <u>4,000 千人 / 年</u>
<指標 5> 地域のバス運行 サポート組織数	地域のバス運行サポート組織数 平成 21 年度 <u>2 組織</u> <small>（会津若松市 資料）</small>	 増加 <u>6 組織</u>
<指標 6> 地域住民の 参画機会の増加	シンポジウムなどの地域住民の 参画機会 平成 21 年度 <u>シンポジウムの実績なし</u>	 増加 <u>シンポジウム 1 回 / 年</u>

計画策定時のデータ整理上、指標 1～4 は現状値として平成 20 年度実績を使用した。

< 目標と評価指標の関係性 >

目標と評価指標が直接的な関係性にあるものを として示した。

区分		評価指標	<指標1> 市内路線バスの 利用人数の維持、増加	<指標2> コミュニティバス 利用人数の増加	<指標3> 移動利便性が向上した 町内会数	<指標4> 観光客入込数	<指標5> 地域のバス運行 サポート組織数	<指標6> 地域住民の参画 機会の増加
		現状	230万人/年 (H20年度)	21,378人/年 (H20年度)	スクールバス混乗事業により6町内会 (H21年度)	3,317千人 (平成20年度)	2組織 (H21年度)	・シンポジウム 実績なし
		データ	(会津乗合㈱ 資料)	(会津若松市 資料)	(会津若松市 資料)	(会津若松市 資料)	(会津若松市 資料)	—
		目標設定 (H28年度)	➡ 現状維持 (230万人/年)	➡ 増加 (73,300人/年)	➡ 増加 (20町内会)	➡ 増加 (4,000千人/年)	➡ 増加 (6組織)	➡ 増加 (シンポジウム1回/年)
方針1 市民が移動しやすい公共交通体系の構築	目標1-1 既存公共交通の運行の効率化と利便性向上	⇒	既存公共交通の運行の効率化と利便性の向上により、市内路線バス利用人数の維持を目指す	コミュニティバス運行の効率化と利便性の向上により、利用人数の増加及び収支率の改善を目指す				
	目標1-2 既存交通資源の活用や新たな交通システムの導入	⇒			既存交通資源の活用や新たな交通システムの導入により、交通空白地域等の解消を目指す			
	目標1-3 公共交通の相互連携の強化	⇒	公共交通の相互連携の強化により、市内路線バス利用人数の増加を目指す	公共交通の相互連携の強化により、コミュニティバス利用人数の増加及び収支率の改善を目指す				
方針2 まちの活性化につながる公共交通体系の構築	目標2-1 歩いて暮らせるまちづくりに資する公共交通機能の確保	⇒	歩いて暮らせるまちづくりに資する公共交通機能の確保により、市内路線バス利用人数の維持を目指す					
	目標2-2 観光・商業との連携強化	⇒			観光・商業との連携強化により、観光客等来訪者数の増加を目指す			
方針3 市民や地域に根付いた持続的な公共交通の実現	目標3-1 市民の利用促進	⇒					地域で公共交通を支える機運を高めるため、運行サポート組織の充実を目指す	
	目標3-2 公共交通維持の意識啓発	⇒						シンポジウム等の開催を通して、地域住民の参画機会の拡充を目指す

5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針ごとに定めた目標を達成するために行う事業及び実施主体を以下のように定める。

方針1 市民が移動しやすい公共交通体系の構築

目標	事業(:大項目、:個別事業)	事業	年度						
		実施主体	22	23	24	25	26	27	28
【目標1-1】 既存公共交通の運行の効率化と利便性向上	定期路線バスの運行の効率化 ・運行経路、運行ダイヤの見直し ・乗り換えシステムの構築	乗合事業者							
	みなづる号の運行の効率化、利便性向上 ・運行経路、運行ダイヤの見直し ・地域との連携 ・利用促進に係る情報発信 ・路線バスとの相互補完機能 ・地域イベントとの連携	市							
	ピカリン号の運行の効率化、利便性向上 ・運行経路、運行ダイヤの見直し ・地域との連携 ・利用促進に係る情報発信 ・スクールバス機能の付加 ・地域イベントとの連携	市							
【目標1-2】 既存交通資源の有効活用や新たな交通システムの導入	新たな交通システムの導入 ・空白地区、不便地区へのサービス提供 ・乗合タクシー等の新たな交通手段の導入検討	乗合事業者 乗用事業者							
	路線バスとスクールバスとの統合運行 ・路線バスとスクールバスの統合化 ・スクールバスの一般利用化	市 乗合事業者 貸切事業者							
	福祉バス、医療バス等の有効活用 ・福祉施設バス及び病院バスの一般高齢者等の利用	市							
【目標1-3】 公共交通の相互連携の強化	乗換拠点の整備 (乗換えによるネットワーク) ・乗換え、待合施設の整備 ・乗換え案内の整備	市 乗合事業者							
	バス交通情報提供の充実 ・路線整備、ダイヤ接続情報、利用方法等の情報提供 ・高齢者用公共交通利用マップ ・時刻表の作成、配布	市 乗合事業者 貸切事業者							
	鉄道とバス交通の運行サービス連携 ・鉄道とバスのダイヤ等の連続性の確保	乗合事業者 鉄道事業者							

方針2 まちの活性化につながる公共交通体系の構築

目標	事業(:大項目、・:個別事業)	事業	年度						
		実施主体	22	23	24	25	26	27	28
【目標2-1】 歩いて暮らせるまちづくりに資する公共交通機能の確保	中心市街地における 定期路線バス機能の維持 ・市街地生活路線の維持 ・補助路線の維持	乗合事業者 市							
	高齢者等が利用しやすい 公共交通サービスの提供 ・病院循環バスの運行と利用案内の作成 ・高齢者運賃割引制度 ・運転免許自主返納者運賃割引制度 ・バリアフリーに配慮した施設、設備等の整備	乗合事業者 商工会議所 市							
【目標2-2】 観光・商業との連携強化	観光客が利用しやすい 公共交通サービスの提供 ・観光利用促進のための沿線情報や散策路を掲載したマップの作成 ・まちなか周遊バスの充実	乗合事業者 市							
	商店街利用と公共交通利用の 相乗効果の促進 ・公共交通利用チラシの設置及び案内板の設置 ・公共交通機関利用者に対する買物割引乗車券や沿線施設割引券等の企画 ・商業施設敷地内への車両の乗り入れ	乗合事業者 商工会議所 市							

方針3 市民や地域に根付いた持続的な公共交通の実現

目標	事業(:大項目、・:個別事業)	事業 実施主体	年度						
			22	23	24	25	26	27	28
【目標3-1】 市民の利用 促進	バス交通サポート運動の推進 ・地域で支えるバスサポート組織、活動 ・バス利用に係る市民イベントの実施	市							
	企業や事業所等による通勤利用促進 ・企業モビリティマネジメント ・ノーマイカーデーの実施	市							
【目標3-2】 公共交通維 持の意識啓 発	市民が公共交通を考える機会の提供 ・公共交通利用促進フォーラム、シンポジウムの開催 ・公共交通を考えるワークショップの開催	市							
	バス停等の快適化の実施 ・地域住民による快適化サポート (美化活動) ・バス維持意識の啓発	市							

実施年度には、協議、検討、一部実施も含む。

6. 計画期間

平成22年度～平成28年度 (平成22年4月～平成29年3月)

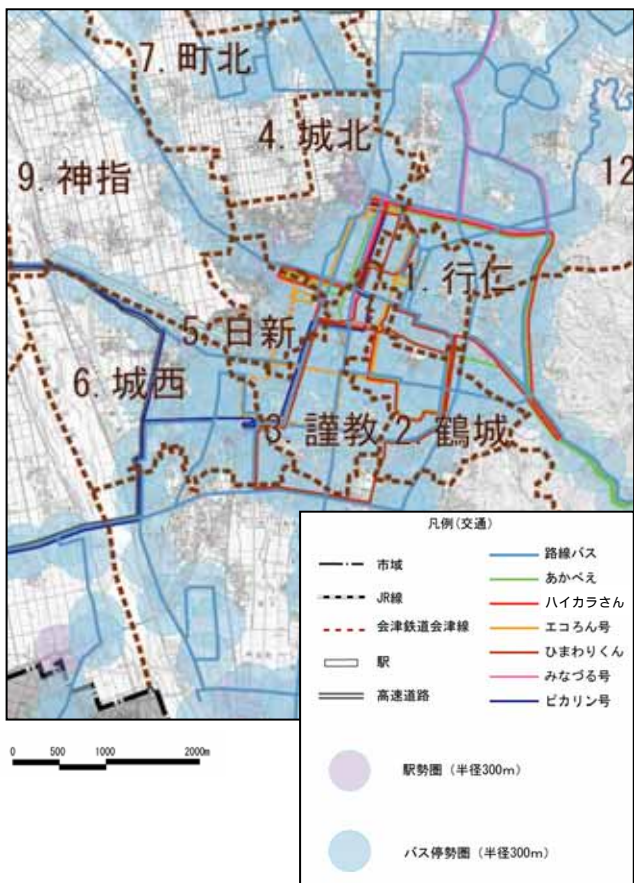
參考資料

重複路線の存在

市内の路線バスは、会津若松駅や中心部より市域を放射状に運行しているため中心部においては複数の路線が集まっている。さらに、観光、生活対応の両面から循環路線（まちなか周遊バス、市内1～6コースなど）が中心部に整備されているため、複数路線が重複する状況もみられる。また、コミュニティバス路線についても、一部路線やカバーエリアの重複などが発生している。

中心部のバス路線の整備状況・その1

中心部のバス路線の整備状況・その2(系統別)

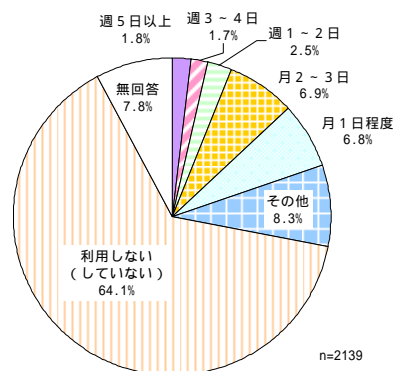
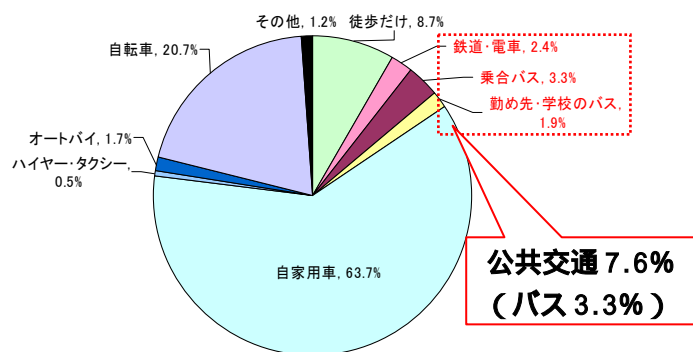


市民のバス利用状況

市民の通勤通学における利用交通手段は、自家用車利用の63.7%、自転車利用の20.7%に比べ公共交通は7.6%と低く、乗合バスはわずか3.3%の利用である。市民アンケート結果をみても、バスの利用頻度は「利用しない(していない)」が64.1%と最も高い割合を占めており、週1回以上の利用回答は1割にも満たない状況である。

通勤通学における利用交通手段(15歳以上の市内在住者)
【出典:H12 国勢調査】

市民のバスの利用頻度【市民アンケート】



バス運行に対する市の欠損補助状況

平成 14 年 2 月、バスサービスの向上・多様化を図るため需給調整規制の廃止を柱とする改正道路運送法が施行されて以降、過疎・中山間地域等においては不採算路線からの撤退が進むなど全国的な問題となっている。会津若松市では、市内のバス路線維持の観点から、一部の路線について、生活交通路線及び市町村生活交通路線として欠損補助を行っている。利用者数の減少等を要因に欠損補助額は年々増加しており、平成 20 年度の実績で、欠損補助額は約 4,500 万円となっている。今後の市内バス路線を維持するため、路線の見直し（効率化）や実効性のある利用促進策の確立が課題となっている。

「生活交通路線」の欠損実績【会津若松市環境生活課資料】

内容	合計	内訳						
		本郷	住吉町経由永井野	年貢町経由永井野	七日町・坂下	塩川・喜多方	熊倉・喜多方	原・長谷川
平成20年度欠損実績(A)	22,912,721	1,080,321	1,042,489	1,374,046	2,461,748	3,811,289	2,912,704	10,230,124
収支率55%を満す分の補助額(B)	2,097,005	0	0	0	0	0	450,581	1,646,424
欠損補助要請額(A+B)	25,009,726	1,080,321	1,042,489	1,374,046	2,461,748	3,811,289	3,363,285	11,876,548

「市町村生活交通路線」の欠損実績【会津若松市環境生活課資料】

内容	合計	内訳				
		金堀	循環芦の牧	新鶴温泉	笈川	高坂
平成20年度欠損実績	20,185,217	4,788,349	7,771,108	2,821,189	4,661,403	143,168

スクールバスの運行

湊、大戸、北会津及び河東地域における通学困難区域の児童・生徒の通学の用に供するため、送迎バス（タクシー）を運行している。また、『市遠距離通学の助成に関する規則』に基づき、通学距離等一定の要件に合致し、路線バス等の交通機関を利用する児童・生徒へ対しては定期乗車券等を支給している。

平成 21 年 4 月より、湊、大戸地区においてスクールバスの一般混乗運行を開始し、またスクールバス利用者が一般バス路線を利用できるようダイヤの改善等の工夫も行っている。

公共交通を考える上で、スクールバス運行や児童・生徒の通学の観点からも、公共交通体系としての運行の効率化、交通手段の確保の検討が必要となる。

方針1の設定

公共交通の整備状況

公共交通空白・不便地域の存在

重複路線の存在

市民のバス利用状況

バス運行への市の欠損補助状況

スクールバスの運行

方針1 市民が移動しやすい公共交通体系の構築

< 目標 1-1 > 既存公共交通の運行の効率化と利便性向上

< 目標 1-2 > 既存交通資源の有効活用や

新たな交通システムの導入

< 目標 1-3 > 公共交通の相互連携の強化

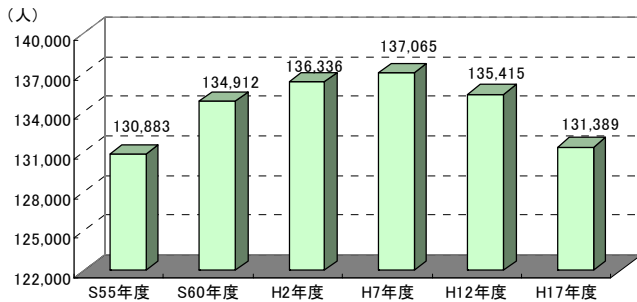
2) 地域の特性、公共交通の利用実態

人口減少、少子化、人口分布

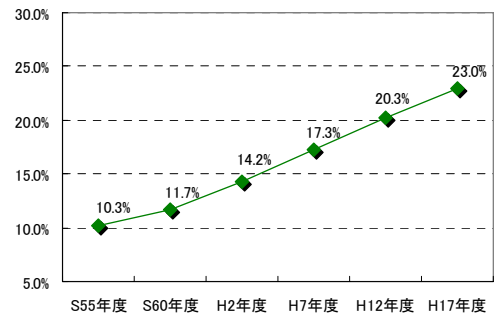
会津若松市の人口は、平成7年度をピークに減少傾向にあり、平成17年度では131,389人（対平成12年比-3.1ポイント）に減少している。一方、高齢化率は、平成17年度では23.0%となり、昭和55年度に比較し2.2倍に上昇している。市内の人口の減少、通学客の減少などが公共交通利用者の減少の一因となっていると考えられる。

人口密度、高齢化率の分布をみると、中心部において人口密度が高くなる一方、高齢化率は市の周辺部（郊外部）において高い傾向がみられる。次項にて示すが、高齢者は外出手段としてバス交通に依存する年齢層であり、高齢化率の高い郊外部への対応も含めた公共交通の整備が必要となる。

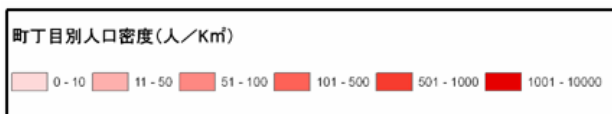
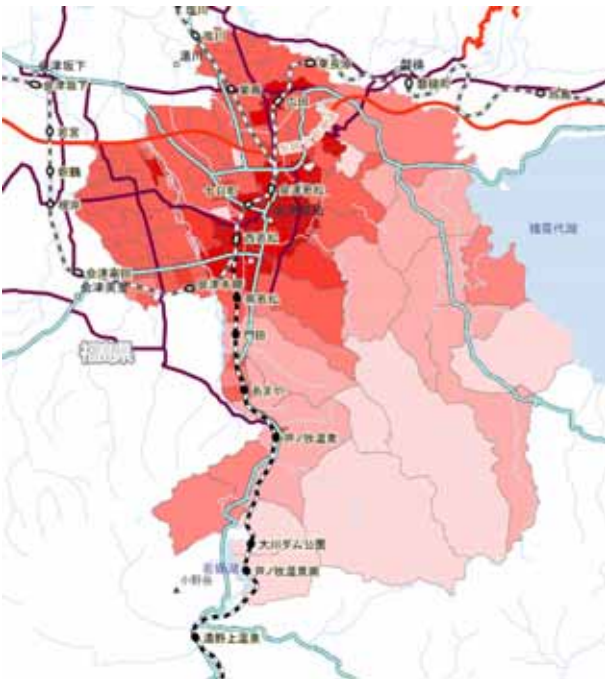
会津若松市の人口推移【国勢調査】



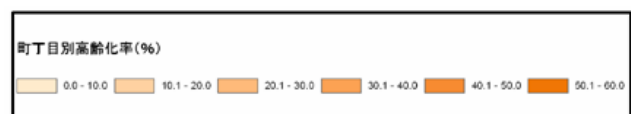
会津若松市の高齢化率推移【国勢調査】



会津若松市の人口密度分布【H17年度国勢調査】



会津若松市の高齢化率分布【H17年度国勢調査】



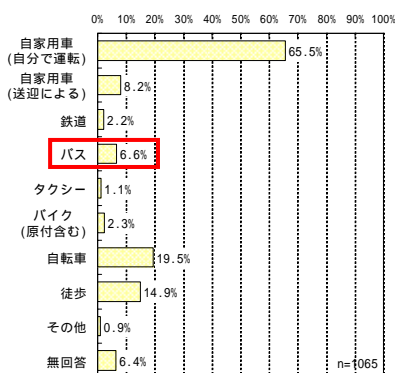
生活利用としての公共交通利用

生活交通としてのバス交通の利用状況を目的別にみると、「通勤・通学」、「通院」、「買物」の全てで自動車への依存が強く、バスの利用割合は「通勤・通学」、「通院」は1割に満たない。比較的利用割合の高い「買物」においても1割強程度である。(市民アンケート結果)

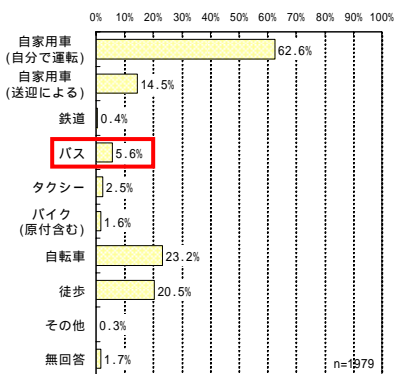
また、年齢別のバスの利用頻度をみると、65歳以上の高齢者において路線バスの利用割合が高くなっており、高齢者ほどバス交通に依存している傾向が把握できる。なお、高齢者のバス利用目的では「買物」及び「通院」の割合が高い。一方、10代では「通勤・通学」の割合が高くなっているものの、10代の通勤・通学時の交通手段において、バス利用の割合は2割に満たない(自転車または自動車の送迎に依存している)

今後は、路線バスの運行サービスの向上を図るなど、生活交通として高齢者等にやさしい交通手段を目指すとともに、幅広い年齢層に利用されるような運行体系の構築が求められる。

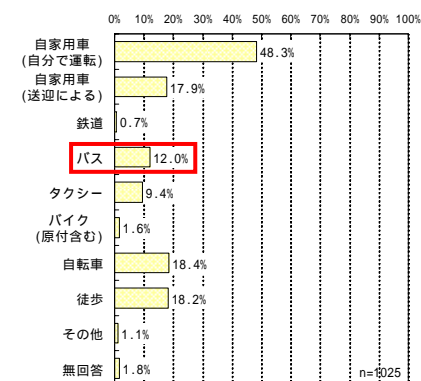
通勤・通学時の交通手段(通勤・通学者のみ回答)
【市民アンケート】



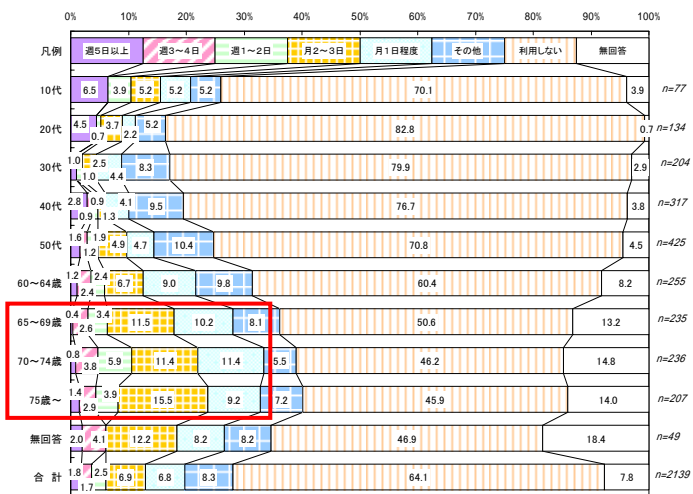
通院時の交通手段(通院者のみ回答)
【市民アンケート】



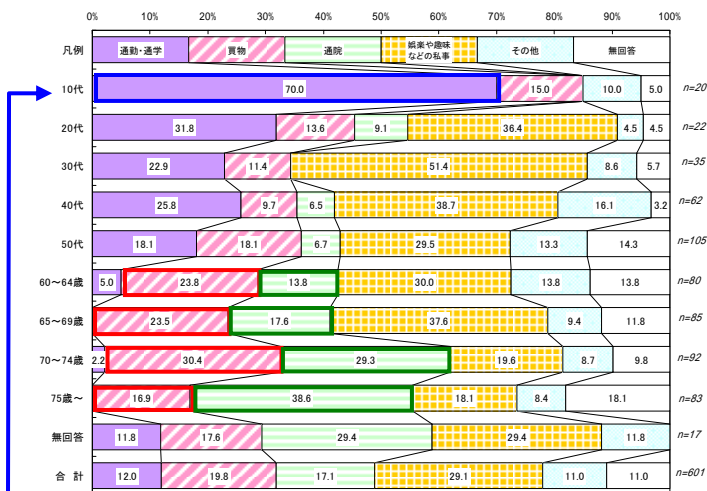
買物時の交通手段(買物に出かける方のみ回答)
【市民アンケート】



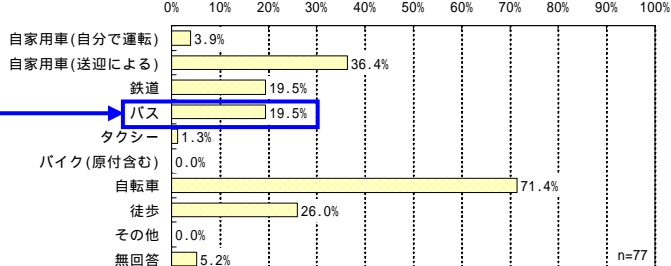
路線バスの利用頻度(年齢別)【市民アンケート】



路線バスの利用目的(年齢別)【市民アンケート】



通勤・通学時の交通手段(10代の回答)【市民アンケート】



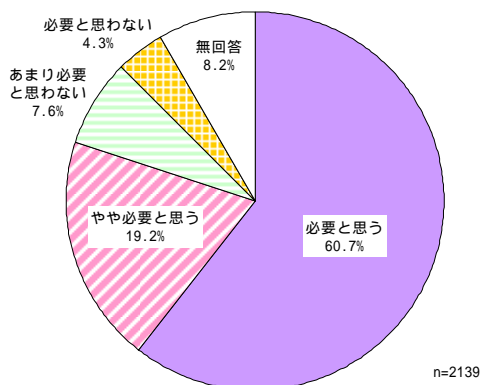
バス交通に対する市民ニーズ

市民アンケートの結果では、市の中心部への距離が遠い地域（大戸地区や湊地区）においてバスサービスを必要とする意見が多くなっている。また、路線バス必要性の理由として、「バスがあると将来の移動手段について安心感が得られるから」が36.8%と高く、次いで「バスが無いと自由に利用できる移動手段がなくなる」との回答が12.0%であり、現在や将来においてバスが必要とする意見が多く見られた。

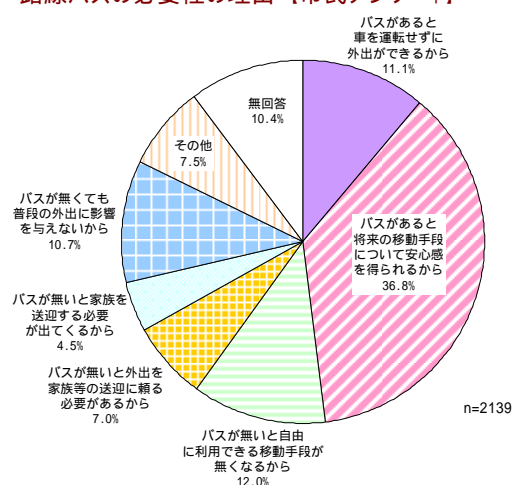
自宅付近のバス停留所までの距離が「遠い」「やや遠い」と感じている市民（全体の14.2%）の新たな交通サービスが導入された場合の利用意向は、「積極的に利用したい」「利用したい」が約6割となっている。

今後は、公共交通利用者に対してはニーズに対する改善を図り、満足度の向上や利用頻度の増加、また現在の公共交通非利用者（自動車依存層）に対しては、利用につなげる取り組みが必要となる。

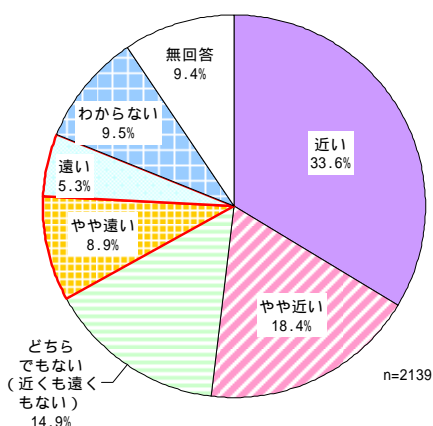
路線バスの必要性【市民アンケート】



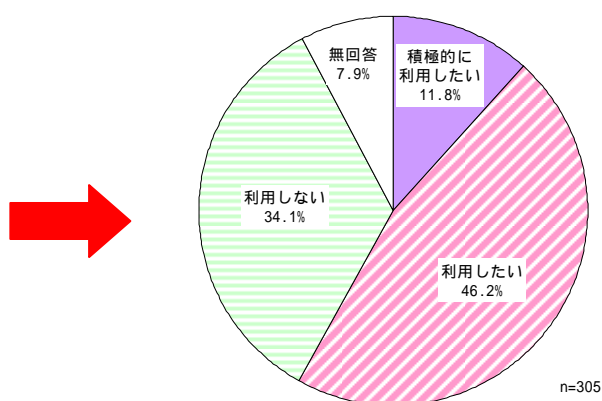
路線バスの必要性の理由【市民アンケート】



自宅付近のバス停留所までの距離【市民アンケート】



新たな交通サービスが導入された場合の利用意向
(自宅付近のバス停留所までの距離で「遠い」「やや遠い」(赤枠内)と回答した方のみ回答)【市民アンケート】

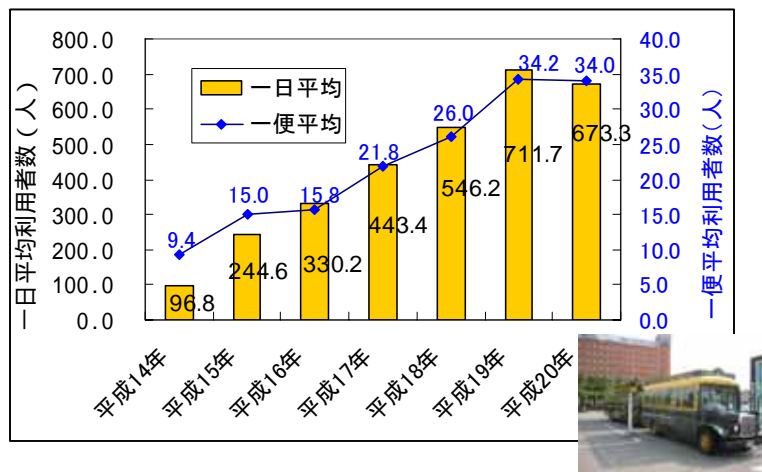


バスの観光利用

会津若松市内には多くの観光施設（鶴ヶ城、会津武家屋敷、飯盛山、東山温泉など）が集積しており、多くの観光客が訪れている。市内を周遊する観光客の足として、観光周遊バス「ハイカラさん」が運行されており、利用者数は増加傾向にあり、平成20年度の一便平均の利用者数は34人と定着している。

公共交通と観光の活性化を相乗効果ととらえ、連携策を行っていくことが必要である。

観光周遊バス「ハイカラさん」の利用状況（経年変化）
【会津若松市観光課（会津若松市HP）】



バス交通と中心市街地活性化の関係性

会津若松市の中心市街地活性化の取り組みとして行われた『歩いて暮らせるまちづくり』社会実験では、人と車の共生や人と人のふれあい、賑わいが目標とされ、さらに身近な交通手段としてバスやジャンボタクシーの運行がメニューとされている。福島県商業まちづくり推進条例においても商業まちづくりのための公共交通機関の活用や利用促進が示されている。

こうした取り組みを受け、中心市街地や商店と公共交通活性化として一体的に取り組むことで、双方の活性化の促進が期待できる。

歩いて暮らせるまちづくりの取り組み【会津若松市中心市街地活性化協議会報告書（H20.3）】



方針2の設定

人口減少、少子化、人口分布

生活利用としての公共交通利用

バス交通に対する市民ニーズ

バスの観光利用

バス交通と中心市街地活性化

方針2 まちの活性化につながる公共交通体系の構築

<目標 2-1> 歩いて暮らせるまちづくりに資する

公共交通機能の確保

<目標 2-2> 観光・商業との連携強化

3) 公共交通の地域との関わり

公共交通への関心向上の必要性

市民の公共交通への関心については、市民アンケートの結果より、自宅付近のバス停の位置は知っているものの、バスの運行時間、経路・行き先、運賃など「知らない」、「わかりにくい」という回答者が5割以上となっており、決して関心が高いとはいえない。また、バスの運行情報の認知方法としては、市や事業者の路線案内（パンフレットやホームページ）を見て知ったという回答者が3割程度となっている。市民の公共交通への関心を高めるためには、市や事業者の路線案内だけでなく、あらゆる生活及び観光の場面において、公共交通の運行情報に触れる機会を増やし、市民の公共交通の利用促進を図っていく必要がある。

市民参画及び地域交流の可能性

市民参画については、市民アンケートの結果より、住民によるバス路線計画への取り組み意向として、「企画に対し意見・要望をのべる」が2割を占め、「回数券の購入など運行費用を負担する」「停留所付近の清掃や植栽などの維持管理を行う」がそれぞれ1割を超えており、市民の意識は確実にあることが分かる。この潜在的な参画意識を引き出すための取り組みが公共交通の利用促進につながると考えられる。

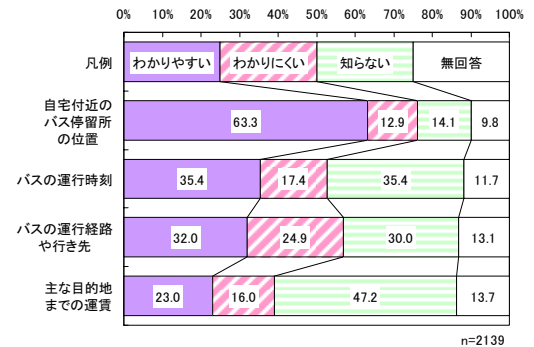
また、バス路線沿線の商店街や各種施設などと連携し、交通事業者単独ではなく、地域全体として公共交通を支え合っていくことが重要である。

地域のサポート体制の形成

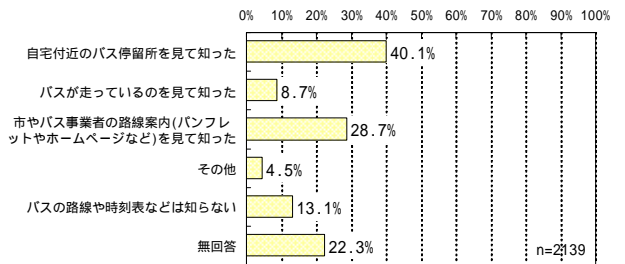
コミュニティバスについては、北会津地域及び河東地域それぞれに各関係機関、団体の代表者により構成する『運行サポート委員会』を組織するとともに、パンフレットや市政だよりなどをはじめとするさまざまな媒体を通して利用促進に努めてきた経過にある。

今後は、コミュニティバスだけでなく路線バス等においても、地域のサポート体制を形成し地域でバス等の公共交通を支える機運を高め、持続可能な運行体制を確立していくことが必要である。

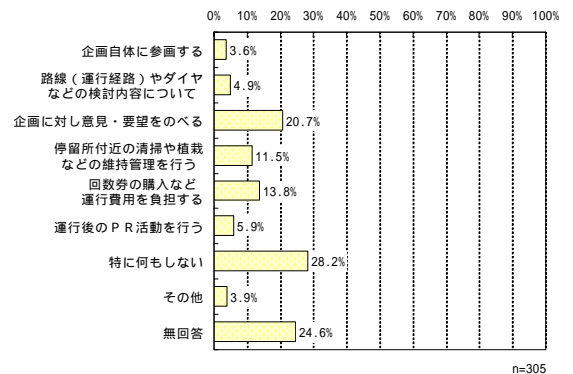
バス路線や運行情報の認知状況【市民アンケート】



バス路線や運行情報の認知方法【市民アンケート】



地域のバスの見直しについて一住民によるバス路線計画への取り組み意向【市民アンケート】



北会津地域巡回バス運行サポート委員会 平成18年6月27日設立【ピカリン号資料】

1 会津若松市	
2 あいづ農業協同組合北会津支店	
3 J A あいづ北会津周年農業観光協会	→ 副委員長
4 北会津地区認定農業者協議会	
5 北会津商工会	→ 委員長
6 会津若松市社会福祉協議会北会津支所	
7 荒井地区区長会	
8 鏡の内地区区長会	
9 川南地区区長会	
10 北会津三校PTA連絡会	
11 会津乗合自動車株式会社	
12 企業組合びかりん村	
13 ホテルの里朝市グループ	
14 会津若松市教育委員会北会津公民館	

方針3の設定

公共交通への関心向上の必要性

市民参画及び地域交流の可能性

地域のサポート体制の形成

方針3 市民や地域に根付いた持続的な公共交通の実現

<目標3-1> 市民の利用促進

<目標3-2> 公共交通維持の意識啓発

方針1 市民が移動しやすい公共交通体系の構築

< 目標 1-1 > 既存公共交通の運行の効率化と利便性向上

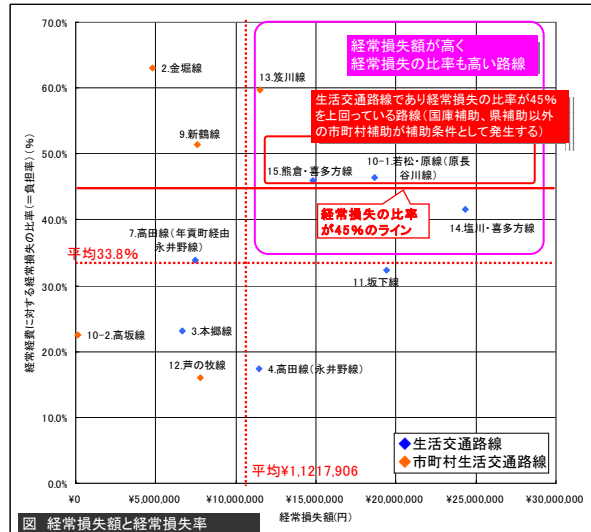
定期路線バスの運行の効率化

会津若松市では、市内のバス路線維持の観点から、一部の路線について、生活交通路線及び市町村生活交通路線として欠損補助を行っている。利用者数の減少等を要因に欠損補助額は年々増加しており、路線によっては今後の存続について課題を抱える。

経常損失額、経常損失の比率について個別にみると、「10-1.若松・原線（長谷川線）」、「13. 笈川線」、「14. 塩川・喜多方線」、「15.熊倉・喜多方線」の4路線が経常損失額と経常損失の比率の両者の視点では課題となる路線である。

このような定期路線バスを中心として、コスト縮減及び運行サービスの維持・増進を図るため、運行効率化に向けた施策に取り組む必要がある。

経常損失額、経常損失の比率



市内を運行、または近隣市町村と結ぶ、生活交通路線や市町村生活交通路線について運行の効率化を図り、運行サービスの維持及び利用促進を図る。
【施策メニュー】 ・運行経路、運行ダイヤの見直し ・乗り換えシステムの構築

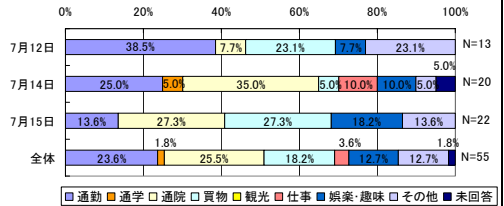
みなづる号の運行の効率化、利便性向上

みなづる号は河東地域のコミュニティバスとして運行されているが、利用者数が伸び悩んでいる。

各種調査結果をみると、「利用者調査」より、観光利用が少なく、通勤・通院利用が多いことから、生活交通としての機能を強化し、会津藩校日新館や飯盛山等の観光地を回るルートは見直す必要がある。さらに、「沿線アンケート調査」では、「便数が少ない」が23.6%と最も多く、次いで「目的地まで時間がかかる」が16.0%となっている。ルート見直しで目的地までの所要時間が短縮されることにより、増便の可能性が広がる。

河東地域の住民ニーズに合ったバスとなるよう、運行の効率化及び利便性向上につながる施策に取り組む必要がある。

みなづる号の利用目的 【利用者調査】



みなづる号が河東地域の住民にとって利用しやすいバスとなるよう、需要に応じた適切な運行サービスを提供し、利便性の向上及び利用促進を図る。
【施策メニュー】 ・運行経路、運行ダイヤの見直し ・地域との連携
 ・利用促進に係る情報発信 ・路線バスとの相互補完機能
 ・地域イベントとの連携

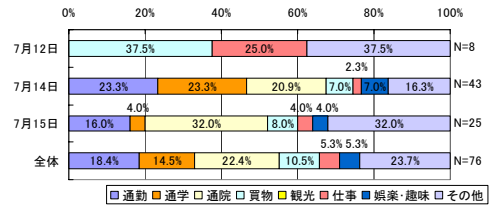
ピカリン号の運行の効率化、利便性向上

ピカリン号は北会津地区のコミュニティバスとして運行されているが、利用者数が伸び悩んでいる。

各種調査結果を見ると、「利用者調査」より、通勤・通院利用が多いことから、生活交通としての機能を強化し、現状で1便あたりの所要時間80分を短縮させる必要もある。さらに、「沿線アンケート調査」では、「便数が少ない」が43.6%と最も多く、次いで「目的地まで時間がかかる」が22.9%となっている。

北会津地区の住民ニーズに合ったバスとなるよう、運行の効率化及び利便性向上につながる施策に取り組む必要がある。

ピカリン号の利用目的【利用者調査】



ピカリン号に対する不満点【沿線アンケート調査】

不満点	件数	割合 (%)
自宅から停留所が遠い	15	6.5
目的地まで時間がかかる	50	22.9
目的地まで乗換えが必要	24	11.0
目的地までの路線がない	37	17.0
便数が少ない	95	43.6
バス停や路線が分からない	9	4.1
始発の時刻が早い	11	5.0
始発の時刻が遅い	11	5.0
終発の時刻が早い	32	14.7
終発の時刻が遅い	3	1.4
その他	40	18.3
無回答	62	28.4
合計	218	100.0



ピカリン号が北会津地域の住民にとって利用しやすいバスとなるよう、需要に応じた適切な運行サービスを設定し、利便性の向上及び利用促進を図る。

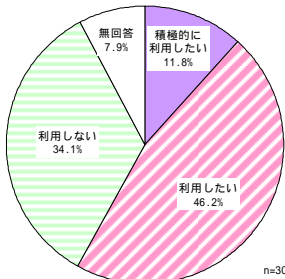
- 【施策メニュー】
- ・運行経路、運行ダイヤの見直し
 - ・地域との連携
 - ・利用促進に係る情報発信
 - ・スクールバス機能の付加
 - ・地域イベントとの連携

<目標 1-2> 既存交通資源の有効活用や新たな交通システムの導入

新たな交通システムの導入

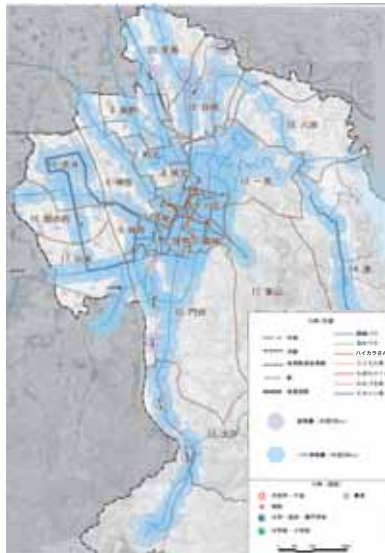
市内郊外部においては交通空白地域、交通不便地域が存在しており、地域に見合った施策として、新たな交通システムの導入が考えられる。市民アンケートの結果より、導入された場合、一定程度の利用が見込める。

新たな交通サービスが導入された場合の利用意向【市民アンケート】



※自宅付近のバス停留所までの距離で「遠い」「やや遠い」(赤枠内)と回答した305人のみ回答

駅・バス停勢力圏半径 500mの状況



バス路線のサービス状況(平日の運行本数)



需要や道路などの地域条件により通常のバス車両等での対応が困難な地域においては、その地域に見合った適切な運行サービスの提供を図る。

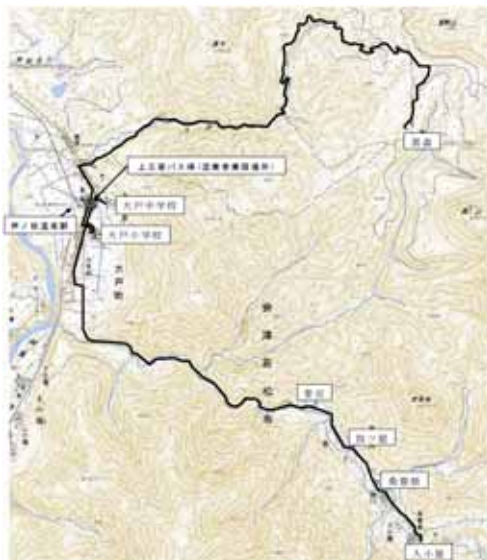
- 【施策メニュー】
- ・空白地区、不便地区へのサービス提供
 - ・乗合タクシー等の新たな交通手段の導入検討

路線バスとスクールバスとの統合運行

湊、大戸地区においては、平成 21 年 4 月より、スクールバスの一般混乗運行を開始している。

児童・生徒の通学対応と地域住民の生活交通を組み合わせた効率化策であるが、既存資源活用による公共交通サービス提供の手法として湊、大戸地区の状況を検証し、他の地区においても、スクールバスの有効活用や、スクールバスと路線バスとの統合化などの取り組みを検討する。

大戸地区のスクールバス路線図



湊地区のスクールバス路線図



既存資源活用による公共交通サービス提供の手法として、スクールバスの有効活用や、スクールバスと路線バスとの統合化などの取り組みを検討する。

- 【施策メニュー】
- ・路線バスとスクールバスの統合化
 - ・スクールバスの一般利用化

福祉バス、医療バス等の有効活用

市内の郊外部においては、バス停勢圏や駅勢圏に含まれないエリアや集落等（交通空白地域）が存在し、また、路線バスが運行されているものの運行本数が少なく、サービス水準が低い不便地域も存在している。このような地域では、特に高齢者等の交通弱者といわれる方々にとって、中心市街地への買い物や医療機関の受診等において不便を来していることから、解決策の一つとして、福祉バスや医療バス等、法人や団体が運行するバスを有効活用する方策が考えられる。

有効活用事例として、他自治体（千葉県我孫子市）では、平成 17 年 3 月より、高齢者や障がい者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われている。施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の 65 歳以上の高齢者または障がい者であり、1 人で乗降できるが、介助者の同伴で乗降できる者となっている。（介助者も利用可）

団体・法人の送迎バス
有効活用事例（我孫子市）
【国土交通省資料】



市内公共交通の体系を考える上で、バスや乗合タクシーのように、道路運送法第 4 条に基づく公共交通の確保が第一であるが、これらが困難な場合の手法として、必要に応じた活用検討を行う。



道路運送法第 4 条に基づく公共交通の確保が第一であるが、これらが困難な場合の手法として、既存資源（福祉バスや医療バス等）の活用検討を行う。

- 【施策メニュー】
- ・福祉施設バス及び病院バスの一般高齢者等の利用

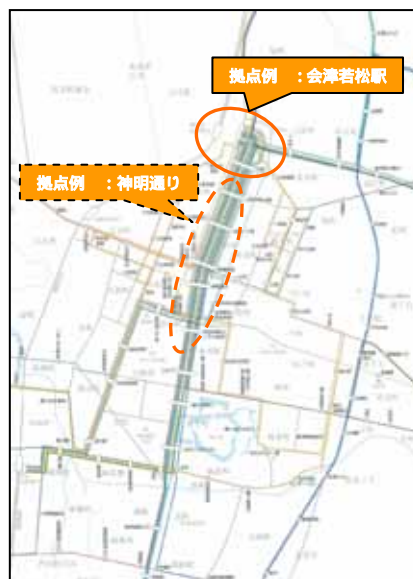
<目標 1-3> 公共交通の相互連携強化

乗換拠点の整備（乗換えによるネットワーク）

市内の路線バスは、会津若松駅や中心部（神明通りなど）より市域を放射状に運行している。また、観光、生活対応の両面から循環路線（まちなか周遊バス、市内1～6コースなど）も中心部に整備されている。

路線バスとコミュニティバス、路線バスと路線バス、路線バスと鉄道といった種類の異なる交通システムの乗換拠点を整備するとともに、パークアンドバスライドおよびサイクルアンドバスライドなどの取組みを通して、全市的に効率的な公共交通ネットワークの形成を図り、利用者の利便性向上や利用促進に繋げる。

中心市街地における乗換拠点の例



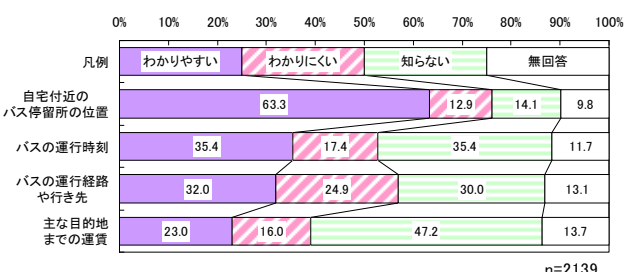
バス間の乗換拠点を整備することで、会津若松市内の公共交通ネットワーク体系の構築を図る。

- 【施策メニュー】
- ・乗換え、待合施設の整備
 - ・乗換え案内の整備

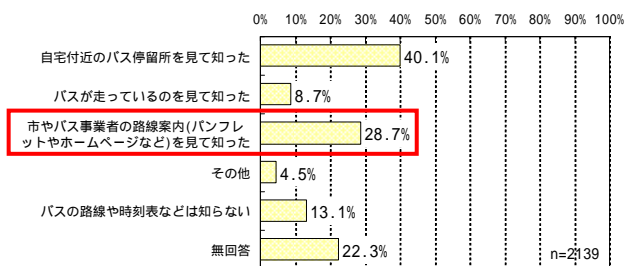
バス交通情報提供の充実

市民の公共交通への関心については、市民アンケートの結果より、自宅付近のバス停の位置は知っているものの、バスの運行時間、経路・行き先、運賃など「知らない」、「わかりにくい」という回答者が5割以上となっており、決して関心が高いとはいえない。また、バスの運行情報の認知方法としては、市や事業者の路線案内（パンフレットやホームページ）を見て知ったという回答者が3割程度となっている。市民の公共交通への関心を高めるためには、市や事業者の路線案内だけでなく、あらゆる生活及び観光の場面において、公共交通の運行情報に触れる機会を増やし、市民の公共交通の利用促進を図っていく必要がある。

バス路線や運行情報の認知状況【市民アンケート】



バス路線や運行情報の認知方法【市民アンケート】



市民への路線バスの認知度向上、利用促進を図るため、市民に対してバス交通情報の提供を充実させる。

- 【施策メニュー】
- ・路線整備、ダイヤ接続情報、利用方法等の情報提供
 - ・高齢者用公共交通利用マップ
 - ・時刻表の作成、配布

鉄道とバス交通の運行サービス連携

鉄道とバス交通の連携については、会津ぐるっとカード（JR・会津鉄道・会津バス・磐梯東都バス利用時の共通カード）やレール&バス共通定期券（会津バスと会津鉄道の共通定期券）が発売されており、更なるPRが必要である。

また、PRの面だけでなく、ダイヤ設定やレール&バスライドなどソフト・ハード両面での連携が市民のスムーズな移動に寄与すると考えられる。

会津バスと会津鉄道の共通定期券のPR 【会津鉄道HP(会社概要 沿革)】

平成16年	3月18日	AIZU圏線エクスプレス号東武東上線温泉駅乗り入れ開始
	7月1日	極上の会津2006キャンペーン1
	7月2日	両道会員バスしもごらベルトライン号2出発式。
	7月13日	『ここらのふる里・東武の会津』キャンペーン1
平成19年	1月11日	ここらのふる里南会津観光誘客連絡会設立
	4月1日	『ここらのふる里・東武の会津』キャンペーン2
	4月25日	レール&バス共通定期券発売開始。
	7月1日	極上の会津2007キャンペーン2
	7月16日	会津鉄道開業20周年記念式典
平成20年	3月15日	ダイヤ改正。
	4月1日	『ここらのふる里・東武の会津』キャンペーン3
	4月19日	二次交通両道バスしもごらベルトライン号1運行開始
	4月24日	芦ノ牧温泉駅マスコット猫「いすな君(駅長)」委嘱状交付式、駅長オフィシャルグッズの販売開始 芦ノ牧温泉駅記念入場券発売開始

会津乗合自動車ヒアリング【会津線ヒアリング結果】

【会津線と路線バスの乗り継ぎや、ネットワーク上の課題】

- ・連携にはレール&バスライド的連携が必要であるが、特に西若松駅からの連携や、接続案内の強化が必要。
- ・バスは極力鉄道の時刻に合わせたダイヤを組んでいるが、鉄道事業者からバス事業者へのダイヤ改正の連絡が遅いため、鉄道に接続したダイヤ設定には苦慮している。
- ・会津鉄道との共通定期券を発売しているが利用者が少ない。PRの必要性あり。



市民が公共交通機関を利用してスムーズな移動ができるよう、鉄道とバス交通の運行サービスの連携を図る。

【施策メニュー】 ・鉄道とバスのダイヤ等の連続性の確保

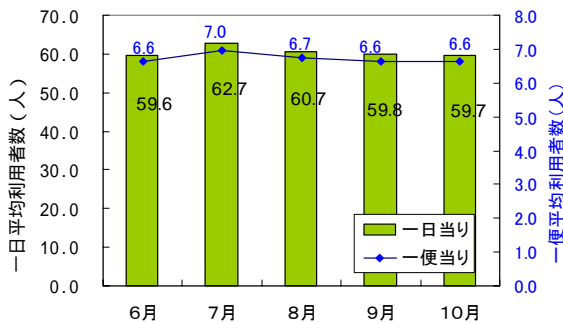
高齢者等が利用しやすい公共交通サービスの提供

路線バスの利用実態（年齢層別）では、高齢者層においてバス利用の割合が高く、高齢者層が外出手段としてバス交通に依存している傾向が把握できた。高齢者のバス利用の目的としては通院や私事、買物といった目的の利用が多い一方、バス交通に対する満足度としては、運行本数などに対して増やして欲しいなど満足度が低い傾向が見られる。

平成 21 年 4 月より、病院循環バス「ひまわりくん」の実証実験が開始されているが、会津若松市内の医療機関へ通院する利用者（主に高齢者）が多数いることから、通院ニーズへの対応路線として計画、運行されている。現状として、一便あたり 6.6~7.0 人の利用であり、一定の利用が見られている。

このように、バス交通に外出を依存する高齢者等にとって利用しやすい公共交通サービスをより充実させるとともに適切な情報提供や案内板の整備などの対応が必要である。

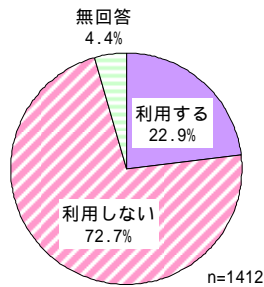
病院循環バス「ひまわりくん」の利用状況（H21.6～10）
【会津若松市資料】



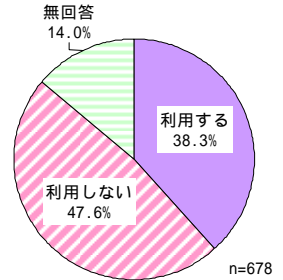
『ひまわりくんの特徴』
高齢者等にやさしい低床車両や分かりやすい運賃設定により、利用者の利便性向上を図っている。



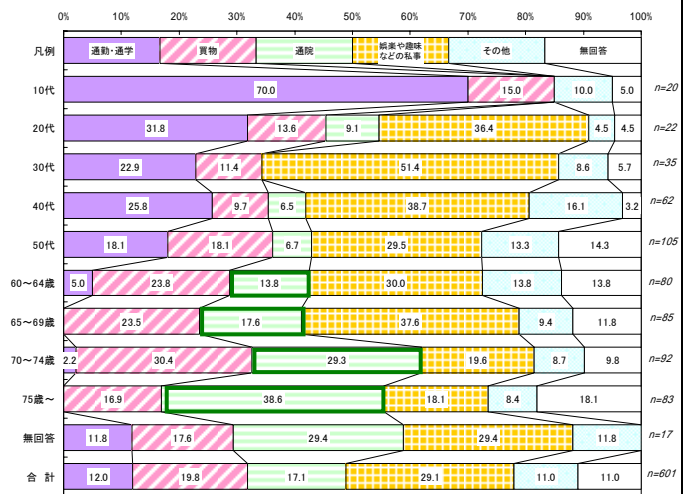
10代～65歳未満の
路線バス利用割合
【市民アンケート】



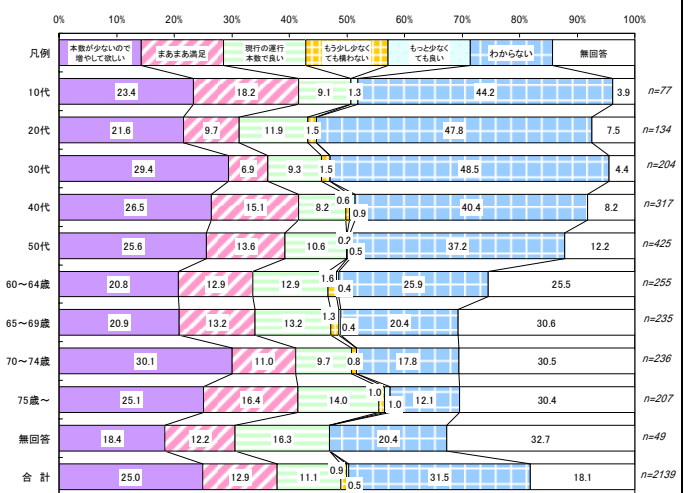
高齢者(65歳以上)の
路線バス利用割合
【市民アンケート】



路線バスの利用目的(年齢別)【市民アンケート】



路線バス運行本数の満足度(年齢別)【市民アンケート】



バス交通に依存する傾向の高い高齢者等にとって、利用しやすい公共交通サービスの提供や、案内の整備などの対応を行う。

- 【施策メニュー】
- ・病院循環バスの運行と利用案内の作成
 - ・高齢者運賃割引制度
 - ・運転免許自主返納者運賃割引制度
 - ・バリアフリーに配慮した施設、設備等の整備

<目標 2-2> 観光・商業との連携強化

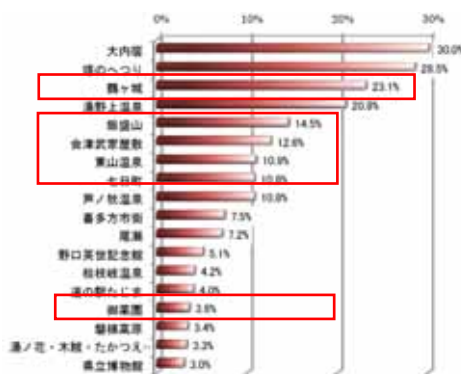
観光客が利用しやすい公共交通サービスの提供

会津若松市内には、様々な観光地、観光・文化イベントが多く分布しており、市内に訪れる観光客の立寄り率の高い施設も多い（鶴ヶ城、飯盛山、会津武家屋敷など）。

また、ハイカラさんやあかべえは識別しやすい特殊車両が使用されており、一目瞭然で分かりやすいことが利用しやすさ、利用促進につながっている。（会津乗合ヒアリング）

今後、市内の観光交通としての公共交通の利用を促進するためには、現状のハイカラさん、あかべえの利便性を維持するとともに、観光客に分かりやすい情報を提供することが必要である。

会津 首都圏間県外利用者の会津の主な観光スポット立寄り率【アナリーゼふくしま】



まちなか周遊バス「ハイカラさん」



観光施設などと連携し、公共交通の活性化を目指した一体的な取り組みを行う。
【施策メニュー】 ・観光利用促進のための沿線情報や散策路を掲載したマップの作成
 ・まちなか周遊バスの充実

商店街利用と公共交通利用の相乗効果の促進

会津若松市の中心市街地活性化の取り組みとして行われた『歩いて暮らせるまちづくり』社会実験では人と車の共生や人と人のふれあい、賑わいが目標とされ、さらに身近な交通手段としてバスやジャンボタクシーの運行がメニューとされている。福島県商業まちづくり推進条例においても商業まちづくりのための公共交通機関の活用や利用促進が示されている。

中心市街地や商店と公共交通活性化は一体的に取り組むことで相乗効果も期待できる。

1) 歩いて暮らせるまちづくり会津若松地区社会実験（会津若松市中心市街地活性化協議会：平成 20 年 3 月）

施策目標 「車中心のまち」 社会から
 『人と車が共生するまち』～歩く人を優先し、人と車が共生するまち～
 『人と人がふれあうまち』～人と人との出会いが増え、コミュニケーションが活発になるまち～
 『賑わいのあるまち』～歩く人で賑わい、歩く楽しみが得られ、快適で心地よいまち～
社会実験のポイント ポイントの一つとして、身近な交通手段として「まちなか循環バス・ジャンボタクシーによるコミュニティバスの運行」が掲げられた。

2) 福島県商業まちづくり推進条例（福島県：平成 17 年 10 月 18 日制定）

歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり

・自動車を利用しなくても、自宅から徒歩、自転車、**公共交通機関**などでいける範囲に、医・食・住・遊などの日常生活に必要な諸機能が集約され、誰もが安全に快適に暮らせるまち。

環境への負荷の少ない持続可能なまちづくり

・自動車の利用を抑制し、**公共交通機関**の利用を促進させることにより無駄なエネルギーの消費が抑制されたまち。

中心市街地や商店と公共交通活性化を目指した、一体的な取り組みを行う。
【施策メニュー】 ・公共交通利用チラシの設置及び案内板の設置
 ・公共交通機関利用者に対する買物割引乗車券や沿線施設割引券等の企画
 ・商業施設敷地内への車両の乗り入れ

方針3 市民や地域に根付いた持続的な公共交通の実現

<目標 3-1> 市民の利用促進

バス交通サポート運動の推進

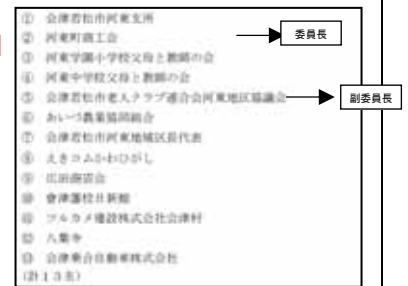
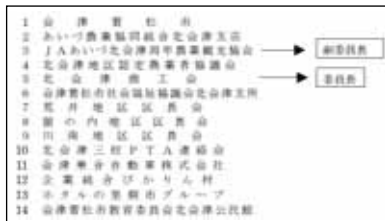
コミュニティバスについては、北会津地域及び河東地域それぞれに各関係機関、団体の代表者により構成する『運行サポート委員会』を組織するとともに、パンフレットや市政だよりなどをはじめとするさまざまな媒体を通して利用促進に努めてきた経過にある。

今後は、コミュニティバスだけでなく路線バス等においても、地域のサポート体制を形成し地域でバス等の公共交通を支える機運を高め、持続可能な運行体制を確立していくことが必要である。

さらに地域住民が一丸となって、路線バスの利用促進を目的とした情報発信や市民イベントを実施することで、バス交通に対する市民の意識は高まるものと考えられる。

河東地域コミュニティバス運行サポート委員会
平成 20 年 5 月 22 日
[第 2 回会津若松市地域公共交通会議資料]

北会津地域巡回バス運行サポート委員会
平成 18 年 5 月 27 日設立【ピカリン号資料】



地域住民全体で支えるバス交通のサポート体制を構築し、路線バスの利用促進を目的とした情報発信や市民イベントを実施する。

- 【施策メニュー】
- ・地域で支えるバスサポート組織、活動
 - ・バス利用に係る市民イベントの実施

企業や事業所等による通勤利用促進

市内における通勤・通学時の利用交通手段を年齢別にみると、自家用車（自分で運転）が 65.5%と最も多く、バスが 6.6%と極めて少ないのが現状である。

各企業が自主的にモビリティ・マネジメントに取り組み、各社員に対して通勤時の移動手段をマイカーから、バスをはじめとした公共交通に転換させることにより環境負荷を低減させるとともに、公共交通の利用促進を図る必要がある。

また、モビリティ・マネジメントの実施にあたっては、企業や事業者が連携し、ノーマイカーデーの実施等を個別ではなく、地域全体として実施することが重要である。

通勤・通学で利用する交通手段（年齢別）

【市民アンケート】

	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (送迎用車)	鉄道	バス	タクシー	バイク (原付含む)	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
10代	3.9	26	15	15	1	0	55	20	0	4	77
20代	7.2	36.4	19.5	19.5	1.3	0.0	71.4	26.0	0.0	5.2	100.0
30代	66.7	7	0	6	2	5	18	14	0	9	108
40代	132	6.5	0.0	5.6	1.9	4.6	16.7	13.0	0.0	8.3	100.0
50代	78.6	7.7	0.6	3.0	0.0	0.6	15.5	15.5	0.6	3.0	100.0
60代	201	12	0	14	2	5	46	29	2	9	265
70代	78.8	4.7	0.0	5.5	0.8	2.0	17.6	11.4	0.8	3.5	100.0
80代	194	9	3	19	3	6	39	43	4	20	262
90代	68.8	3.2	1.1	6.7	1.1	2.1	13.5	15.2	1.4	7.1	100.0
60-64歳	53	6	3	6	3	3	16	15	1	12	92
65-69歳	57.6	6.5	3.3	6.5	3.3	3.3	17.4	16.3	1.1	13.0	100.0
70-74歳	23	3	0	1	0	3	3	7	1	4	40
75歳-	57.5	7.5	0.0	2.5	0.0	7.5	7.5	17.5	2.5	10.0	100.0
無回答	8	6	0	1	0	1	5	3	0	1	19
合計	42.1	31.6	0.0	5.3	0.0	5.3	26.3	15.8	0.0	5.3	100.0
	9	1	0	0	0	0	0	0	0	3	7
	42.9	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	42.9	100.0
	9	2	1	3	1	0	2	2	1	1	17
	60.3	11.8	5.9	17.6	5.9	0.0	11.8	11.8	5.9	5.9	100.0
	696	87	23	70	12	24	208	169	10	68	1065
合計	65.5	8.2	2.2	6.6	1.1	2.3	19.5	14.9	0.9	6.4	100.0



地域全体で公共交通を利用する機会を生み出すため、企業や事業者が連携し、通勤時の公共交通の利用促進を図る。

- 【施策メニュー】
- ・企業モビリティマネジメント
 - ・ノーマイカーデーの実施

