

会津若松市地域公共交通計画

令和 4 (2022) 年3月

会津若松市

目次

1. 序論	1
1-1 計画の目的	2
1-2 計画の位置付け	3
1-3 計画の区域	4
1-4 計画の対象範囲	5
1-5 計画の期間	6
2. 会津若松市地域公共交通網形成計画（現行計画）の総括	7
3. 地域公共交通を取り巻く現状と課題	15
3-1 地域公共交通の現状	16
3-2 地域公共交通を取り巻く課題	21
4. 基本的な方針と目標	39
4-1 会津若松市のまちづくりの方向性	40
4-2 地域公共交通の基本的な方針	44
4-3 計画の目標	45
4-4 会津若松市の地域公共交通の将来像	50
5. 目標達成のための施策及び事業	55
5-1 施策体系	56
5-2 事業の内容	57
5-3 事業実施スケジュール	71
6. 計画の推進及び評価方法	73
6-1 計画の推進体制	74
6-2 PDCA サイクルによる評価・検証	75
6-3 評価指標・数値目標	76
参考資料	79
1 策定の経過等	80
2 実態・ニーズ調査の実施概要	86

1. 序 論

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、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）に基づく計画であり、令和2年6月の同法改正によりその作成が努力義務化された法定計画です。

「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにするとともに、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。

(2) 計画の目的

本市では、平成28年3月策定の「会津若松市地域公共交通網形成計画」の実現に向け、平成30年3月に策定した「第1期会津若松市地域公共交通再編実施計画」に基づき、同年4月に市内中心部及び湊地区・北会津地区・河東地区を重点区域とした路線再編を実施しました。

また、福島県と会津圏域6市町村（会津若松市、喜多方市、会津美里町、会津坂下町、湯川村、柳津町）による「会津圏域公共交通活性化協議会」において、令和2年3月に「会津圏域公共交通網形成計画」を、同7月には「同再編実施計画」を策定し、本市も会津圏域の取組と市内路線の一体的な再編に向け、同8月に「第2期会津若松市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。これらに基づき、同10月に複数市町村に跨る広域路線バスの路線再編等を行い、令和3年9月には会津圏域公共交通の再編実施計画（利便増進実施計画）を改訂し、同10月及び11月に路線の再編等を実施しました。

しかし、こうした取組を進めてきた一方で、人口減少・少子高齢化の進行や、公共交通の利用者減少、担い手不足に加え、新型コロナウイルス感染症の影響など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。また、公共交通は免許を持たない高齢者や学生等の外出支援、交通事故防止のための移動手段であり、交流人口増大による地域の活性化に繋がるなど、まちづくりを支える大切な機能の一つとして社会的な要請は一層高まっています。

このような社会環境の変化等とともに、地域や公共交通の現状と課題を踏まえ、目指す将来都市像の実現に向け、公共交通の役割を明らかにするとともに、地域で生活する住民のくらしとおでかけを支援し、かつ、持続可能な地域公共交通の姿を実現するため、その基本的な方針及び施策を示す基本計画として、「会津若松市地域公共交通計画」を策定します。

		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
会津圏域	会津圏域地域公共交通網形成計画					R2～7 会津圏域6市町村の広域路線を中心とした公共交通のマスタープラン		
	会津圏域地域公共交通再編実施計画					R2～7 会津圏域6市町村の広域路線の再編とそれに関わる地域内交通の一体再編		
会津若松市	会津若松市地域公共交通網形成計画	H28～R3 会津若松市の公共交通のマスタープラン						次期 R4～
	会津若松市地域公共交通再編実施計画			【第1期】H30～R2 市内路線の再編		【第2期】～R3 広域路線と市内路線の一体再編		

(3) 計画の役割

本計画は、以下の6つの役割を担うものです。

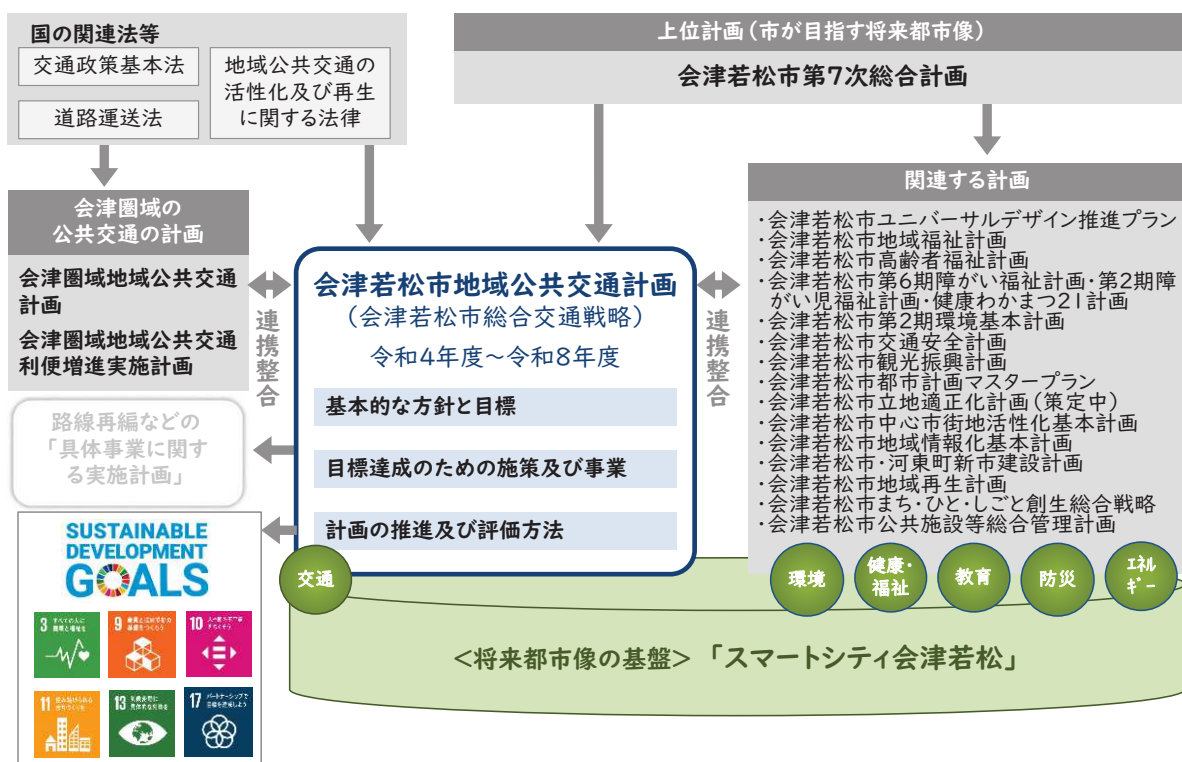
- ①本市の地域公共交通の基本計画として、地域にとって望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④本市のまちづくり（都市計画、観光、福祉等）の取組との連携・整合を確保する
- ⑤地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、継続的な改善を推進する

1-2 計画の位置付け

本計画は、本市の上位計画である「会津若松市第7次総合計画」や「都市計画マスタープラン」、「中心市街地活性化基本計画」、「立地適正化計画（策定中）」などの関連計画、さらには福島県及び会津圏域6市町村による「会津圏域地域公共交通網形成計画」、「会津圏域地域公共交通利便増進実施計画」などとの整合を図るとともに、本市の目指す将来都市像の基盤となる「スマートシティ会津若松」の実現に向け、地域公共交通の基本計画として策定します。

なお、本計画は、SDGs※の17の目標のうち、以下の目標達成に寄与するものです。

▼ 計画の位置付け



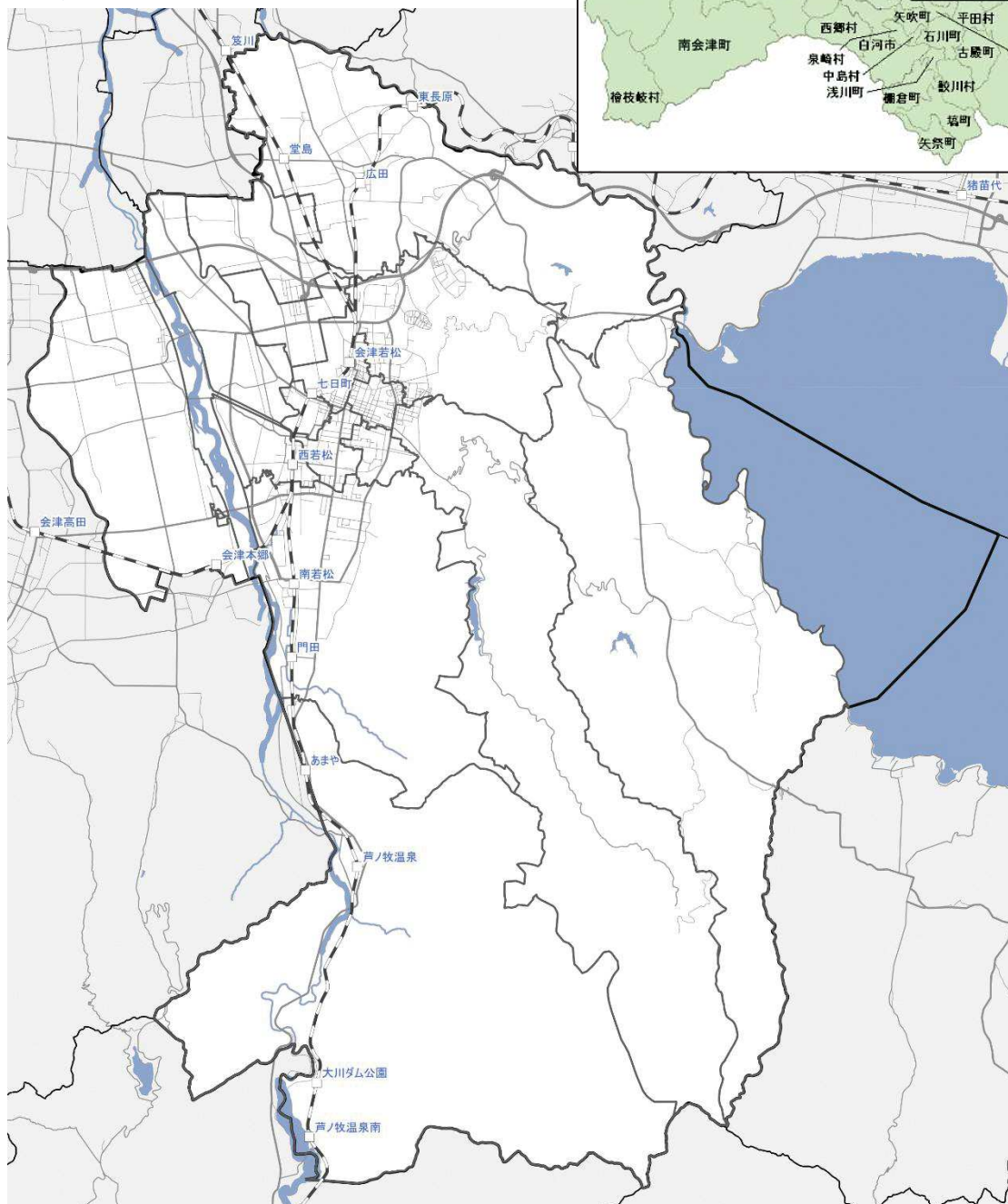
※SDGsは、貧困、エネルギー、成長・雇用、気候変動など、持続可能な社会のための17のゴールと169のターゲットから構成されています。

1-3 計画の区域

本計画の区域は、会津若松市の全域を対象とします。

なお、会津若松市には、喜多方市、会津美里町、会津坂下町、湯川村の近隣の4市町村に跨る広域バス路線が複数運行されていることから、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方・維持・再編等については、会津圏域公共交通活性化協議会と連携・調整しながら検討していきます。

▼ 計画の区域



I-4 計画の対象範囲

本計画は、鉄道・路線バス・コミュニティバス等を含む多様な交通モードの市全体の方向性を示すものであり、特にデータに基づく市内のバス路線の維持・再編と中心拠点・乗継拠点の整備に重点を置きつつ、運賃制度や利用促進策、ICT を活用した利用環境の整備、マネジメント体制のあり方なども含めた総合的な施策体系を対象としています。

- ・ 鉄道、高速バスについては、幹線的な位置づけとして、他交通モードとの接続、連携を検討します。
- ・ 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、自家用有償旅客運送（交通空白地対応）については、具体的な路線再編や確保・維持方策を検討します。
- ・ 特定目的の利用となるスクールバスや送迎バス等の個別対応の交通モードについては、公共交通を補完する交通として、連携のあり方を検討します。
- ・ なお、公共交通の利用にあたり過重な負担を伴う人については、福祉交通などの福祉施策と連携して検討します。

▼ 交通モード毎の役割と本計画での検討の視点

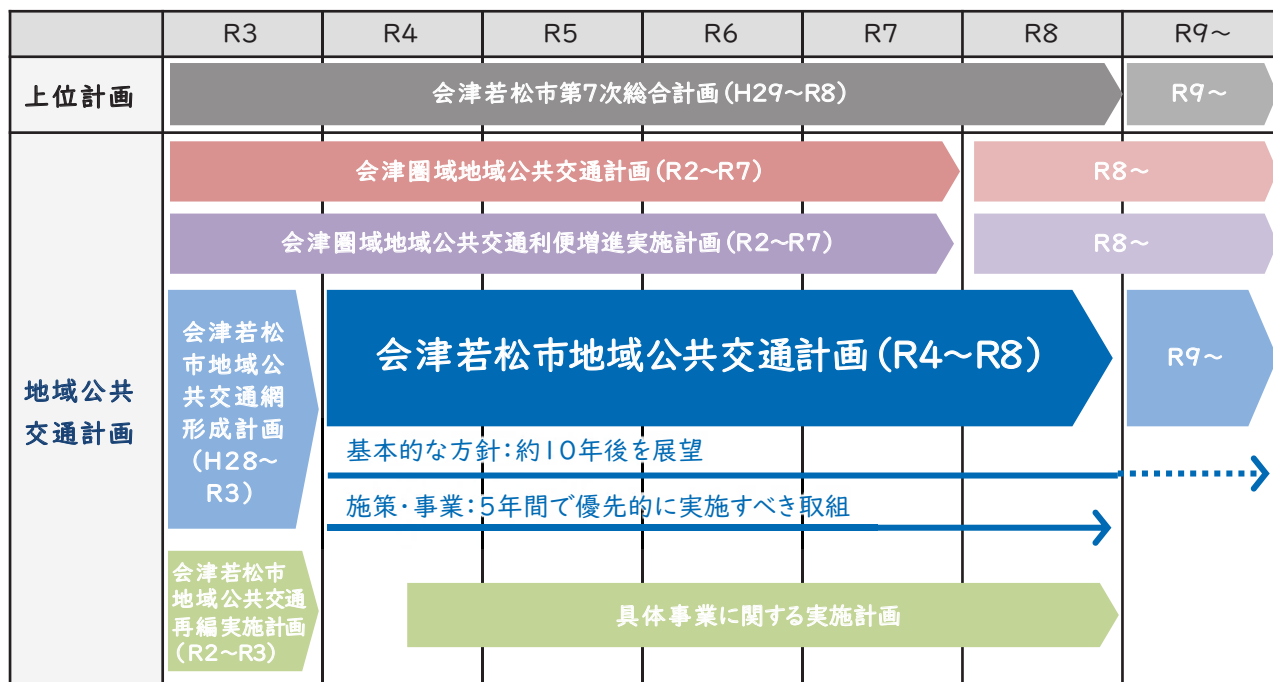
交通モード	利用特性	役割	本計画での検討の視点
鉄道	不特定の 利用	都市間交通	幹線的な位置づけとして、 他交通モードとの接続、連 携を検討
高速バス			
路線バス デマンド交通		広域路線、郊外路線、市街地路 線、地域内路線	具体的な路線再編や維持・ 確保方策を検討
地域主体コミュニティ 交通 乗合タクシー		地域内路線	
タクシー		地域内路線（路線バスでは対 応が難しい少量の需要に対応）	
自家用有償旅客運送 （交通空白地対応）		地域内路線（バス・タクシー事 業者では賄えない少量の需要 に対応）	
スクールバス 送迎バス 等	特定の 利用	特定利用者へのサービス	公共交通を補完する交通と して、連携のあり方を検討
福祉交通		福祉サービス	福祉政策と連携して検討

1-5 計画の期間

本計画の期間は、令和 4(2022)年度から令和 8(2026)年度までの 5 年間とします。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。

▼ 計画の期間



2. 会津若松市地域公共交通網形成計画（現行計画）の総括

(1) 会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和3年度）の概要

現行の会津若松市地域公共交通網形成計画では、「運動量＝市内外の交流」の増大を通じて、健康で安心して暮らせる活力あるまちづくりに貢献する公共交通を目指す」を基本的な方針として掲げ、その実現に向けて 4 つの基本目標と 6 つの戦略と各事業を位置付けています。

■基本的な方針

「運動量＝市内外の交流」の増大を通じて、健康で安心して暮らせる活力のあるまちづくりに貢献する公共交通を目指す

■基本目標

基本目標1:日常の“くらし”を支えられる交通手段を確保する

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

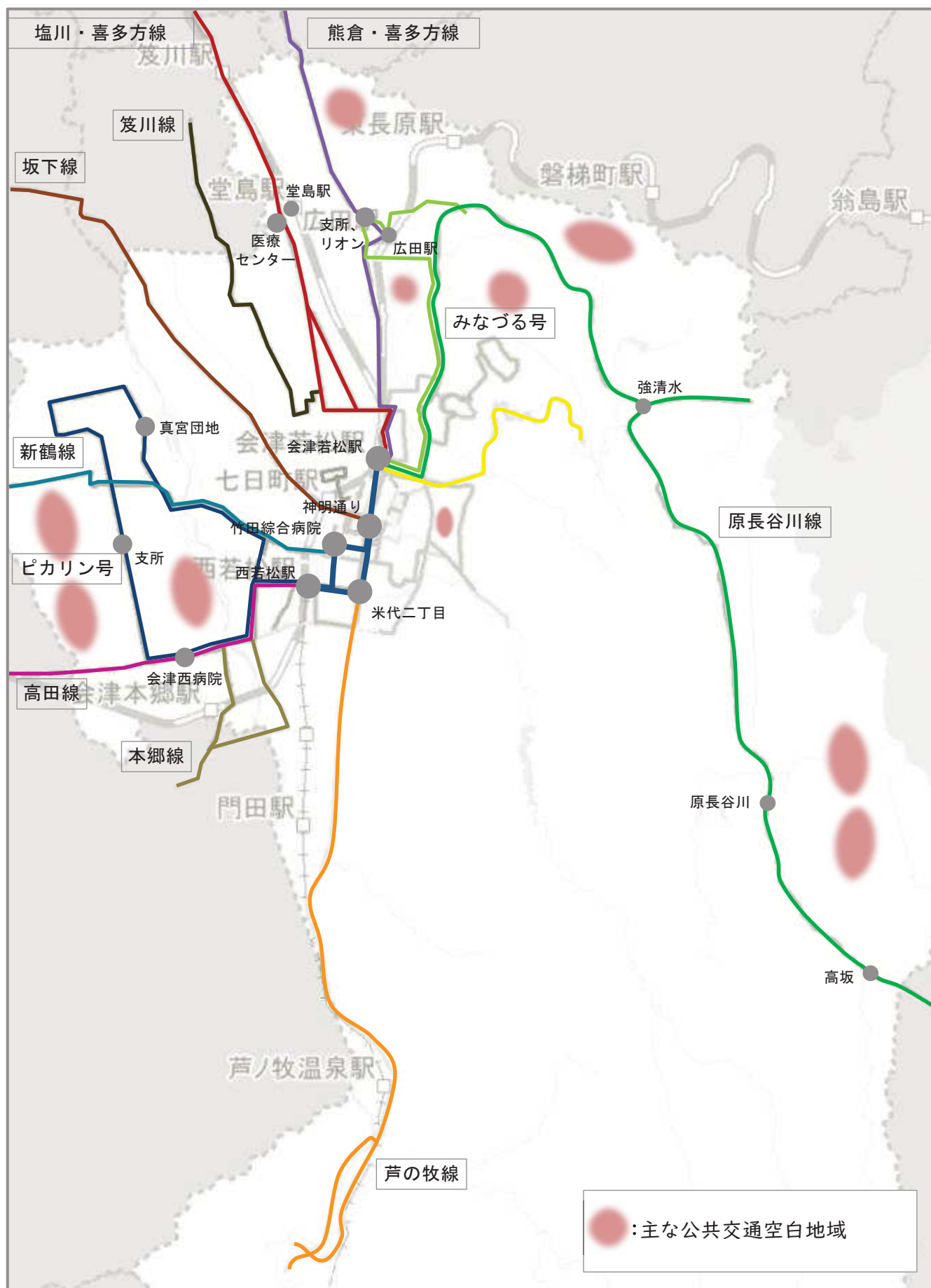
基本目標3:運行基準の確立と多様な主体の連携・協働により、持続可能な公共交通を構築する

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

■目標達成のための施策

①広域路線のサービス確保・維持戦略	
①-1 広域路線の確保・維持・改善プロジェクト	
②中心部におけるサービス向上戦略	
②-1 中心部における幹線軸の形成プロジェクト	②-2 中心部循環路線の再編プロジェクト
③「守り育てる公共交通」構築戦略	
③-1 地域内交通確保プロジェクト	③-2 地域主体コミュニティ交通プロジェクト
③-3 タクシー活用プロジェクト	
④ハブ拠点・乗継拠点形成戦略	
④-1 中心拠点の整備プロジェクト	④-2 乗継拠点・待合環境の整備プロジェクト
⑤利用環境改善戦略	
⑤-1 ICT利活用プロジェクト(バスロケ・ICカード)	⑤-2 運賃体系再構築プロジェクト
⑤-3 車両・乗場の方向別整理プロジェクト	⑤-4 情報提供ツールプロジェクト
⑤-5 みんなが利用しやすい車両導入プロジェクト	
⑥交通・まちづくり連携戦略	
⑥-1 沿線地域・商店街等との連携プロジェクト	⑥-2 福祉・健康との連携プロジェクト
⑥-3 観光との連携プロジェクト	⑥-4 モビリティマネジメント推進プロジェクト

▼ 網形成計画策定当時の公共交通ネットワーク(H27)



※市街地路線は記載していない

(2) 施策・プロジェクトの実施状況

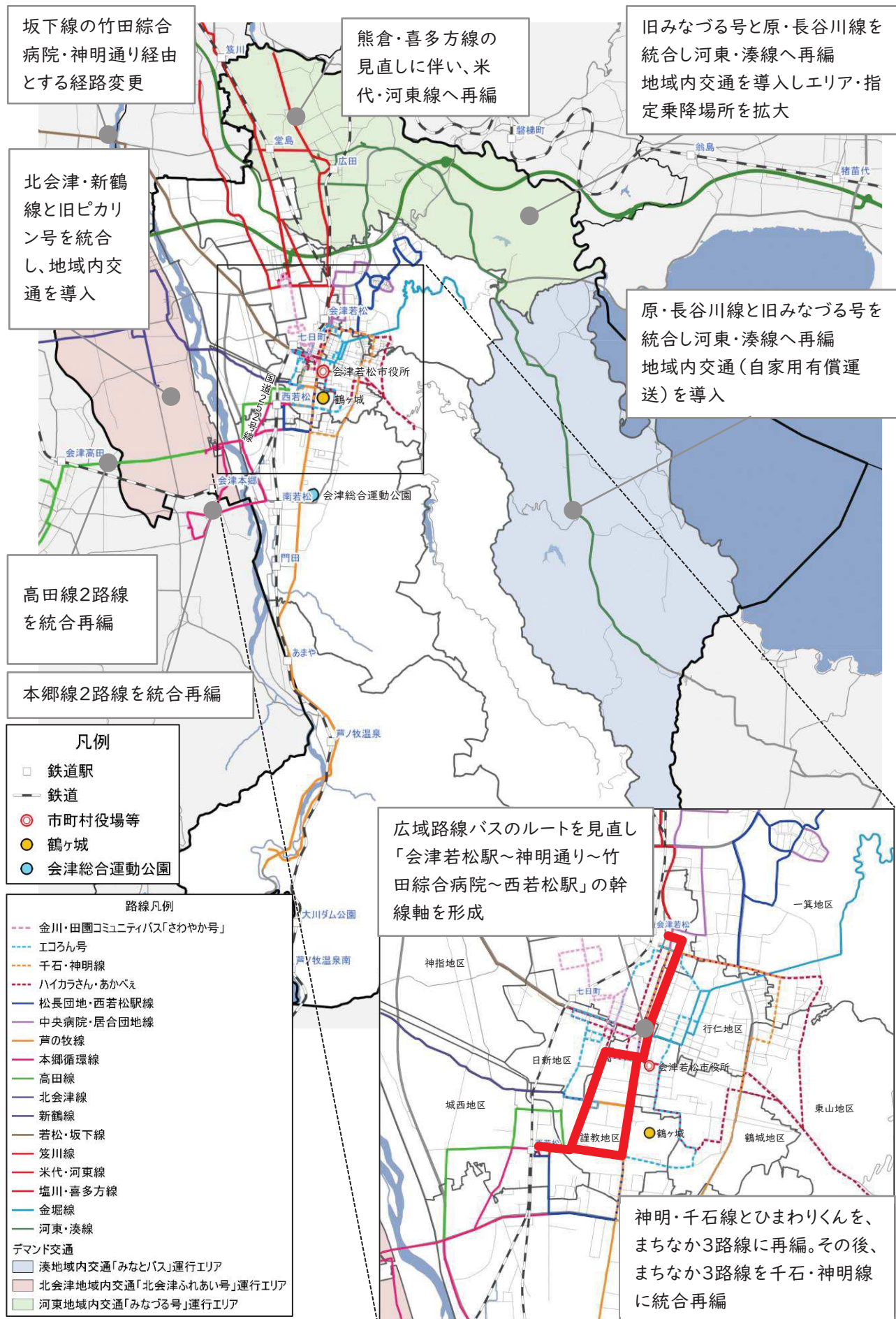
現行の会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和3年度）では、中心部の幹線軸の形成や広域路線の確保・維持・改善などを中心に取り組んできました。一方、検討にとどまったものもあります。

▼ プロジェクトの実施状況

施策				実施状況
1) 広域路線のサービス確保・維持戦略	1-1	① 広域路線の確保・維持・改善プロジェクト	湊	H29:地域内交通みなとバスを実証運行として開始(R3より本格運行) H30:原・長谷川線と旧みなづる号を河東・湊線に統合(再掲) R02:河東・湊線の見直し(再掲) R03:湊地区の地域内交通を有償化
			北会津	H30:新鶴線と旧ピカリン号を北会津線、新鶴線に統合 H30:地域内交通北会津ふれあい号を導入 R02:高田線2路線の統合再編 R02:本郷線2路線の統合再編
			河東	H30:原・長谷川線と旧みなづる号を河東・湊線に統合 H30:地域内交通みなづる号を導入 R02:塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線の統合再編(ゾーンバス化)、米代・河東線の新設 R02:地域内交通の運行エリア・指定乗降場所の拡大 R02:河東・湊線の見直し
			その他	H30:金堀線の通学利用を考慮した経路変更 R02:坂下線の市内経路変更(幹線軸乗り入れ) R03:坂下線の経路変更(坂下厚生総合病院乗り入れ)
2) 中心部におけるサービス向上戦略	2-1	a) 中心部における幹線軸形成プロジェクト		H30:塩川・喜多方線等を幹線軸を経由するルートに再編 R02:坂下線の市内経路変更(幹線軸乗り入れ)
	2-2	b) 中心部循環路線再編プロジェクト		H29:神明・千石線とひまわりくんを、まちなか3循環に再編(H29~R01年の実証として運行) R01:まちなか3循環を千石・神明線に統合再編
3) 「守り育てる公共交通」構築戦略	3-1	a) 地域内交通確保プロジェクト		H29:湊地区で地域内交通を導入(H29年度から実証として開始)(再掲) H30:北会津・河東地区で地域内交通を導入(再掲) R02:河東地区の地域内交通の運行エリア・指定乗降場所の拡大(再掲) R03:湊地区の地域内交通を有償化(再掲)
	3-2	b) 地域主体コミュニティ交通プロジェクト		R01:生活 MaaS*(バス+タクシー共通券)の実証 R02:相乗りタクシー実証 R02~:タクシーデリバリーサービスの実施
	3-3	c) タクシー活用プロジェクト		
4) ハブ拠点・乗継拠点形成戦略	4-1	a) 中心拠点の整備プロジェクト		H29:神明通りアーケードを改修 R02:会津若松駅前都市基盤整備基本構想を策定
	4-2	b) 乗り継ぎ拠点・待合環境の整備プロジェクト		H29:湊地域内交通で湊小学校前等を乗継拠点に設定 H30:北会津地域内交通で会津西病院等を乗継拠点に設定 河東地域内交通でリオンドール河東店を乗継拠点に設定 R01:本郷線の会津西病院乗入 R02:会津医療センターで広域路線と域内交通の接続を強化
5) 利用環境改善戦略	5-1	a) ICT 活用プロジェクト		H30:バスロケーションシステムの導入、路線バスデータの標準データ化(GTFS化) R01:地域内交通の標準データ化 R01以降:会津 SamuraiMaaS プロジェクト(実施中) R02, R03:まちなかコミュニティ MaaS(AI オンデマンド交通・相乗りタクシー)の実証 R03~:一部路線の AI オンデマンド交通本格運行
	5-2	b) 運賃体系再構築プロジェクト		R02:熊倉・喜多方線の再編時における乗継運賃の試行
	5-3	c) 車両・乗場の方向別整理プロジェクト		R02~:現況の整理
	5-4	d) 情報提供ツールプロジェクト		H28~:総合時刻表の作成・配布 H30:会津若松バスマップの作成・配布 R02, R03:広域バスマップの作成・配布
	5-5	e) みんなが利用しやすい車両導入プロジェクト		H28~順次:低床バスの導入 H29~順次:ユニバーサルデザインタクシーの導入
6) 交通・まちづくり連携戦略	6-1	a) 沿線地域・商店街等との連携プロジェクト		H30~:金川町・田園町住民コミュニティバスにおけるスーパー電子マネーによる運賃支払い実証(~R3) R02~:会津 SamuraiMaaS プロジェクト(実施中)再掲
	6-2	b) 福祉・健康との連携プロジェクト		R01:高齢者の外出支援に向けた関係課会議(→シニア向け安全運転診断の実施)
	6-3	c) 観光との連携プロジェクト		R01:まちなか観光 MaaS(周遊バス電子チケットスマホ決済利用)の実証 R03:まちなか観光 MaaS(AI オンデマンド交通等)の実証
	6-4	d) モビリティマネジメント推進プロジェクト		H28~継続:バス乗り方教室(R2は新型コロナウイルス感染拡大のため未実施) H28~継続:公共交通フォーラム開催(R01以降は新型コロナウイルス感染拡大のため未実施)

※MaaS(Mobility as a Service):地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

▼ 網形成計画等による路線再編を踏まえた公共交通ネットワーク(R3)



(3) 目標の達成状況

現行計画の計画期間内における目標（数値指標）の達成状況は下表のとおりであり、14の目標のうち6つ（○印）を達成しました。また、目標は未達成ながらも計画策定時より改善している目標は2つ（□印）、計画策定当時から改善が見られない目標は6つ（△印）でした。

なお、未達成の目標に関しては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により様々な活動自粛を求められたことが要因になっている面もあるため留意する必要があります。

▼ 目標の達成状況

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

数値指標	現状	目標	中間評価		評価	達成状況
鉄道駅、バス停人口カバー率	73.9% (H27)	73.9% (R3)	81.5% (H30)	83.5% (R1)	83.5% (R3)	○
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% (H27)	現状値より 上昇(R3)	23.8% (H30)	23.8% (R1)	23.8% (R3)	○
最終評価	地域内交通の運行により、公共交通のカバー率が大幅に向上し目標達成となりました。これにより、交通不便地域における日常生活の移動手段を確保することで、より多くの市民に公共交通を提供できることとなりました。					

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

数値指標		現状	目標	中間評価		評価	達成状況
路線バス利用者数		178 万人 (H26・5 カ年平均)	178 万人 (R3)	158 万人 (H30)	149 万人 (R1)	89 万人 (R2)	△
公共交通 の分担率	買い物	6.3% (H27)	現状値より 上昇 (R3)	-	-	2.0% (R3)	△
	通院	8.5% (H27)	現状値より 上昇 (R3)	-	-	4.3% (R3)	△
幹線区間 バス停 乗降者数※	会津 若松駅	564人 (H27)	現状値より 上昇 (R3)	600 人 (H30)	550 人 (R1)	680 人 (R3)	□
	神明通り	381人 (H27)	現状値より 上昇 (R3)	349 人 (H30)	296 人 (R1)	255 人 (R3)	
	竹田 総合病院	181人 (H27)	現状値より 上昇 (R3)	256 人 (H30)	235 人 (R1)	210 人 (R3)	
	米代 二丁目	74 人 (H27)	現状値より 上昇 (R3)	20 人 (H30)	22 人 (R1)	35 人 (R3)	
	西若松駅	69 人 (H27)	現状値より 上昇 (R3)	106 人 (H30)	54 人 (R1)	70 人 (R3)	
最終評価		計画策定時より幹線軸を形成する利用者数は増加したものの、公共交通の 分担率は下回っています。新型コロナウイルスの影響等もあり、利用者総数の 減少傾向に歯止めをかけるまでには至っていませんが、幹線区間の利便性向 上には寄与していると考えられます。					

※ 補助路線のみ対象。

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

数値指標	現状	目標	中間評価		評価	達成状況
データ活用による継続的な路線の検討状況	—	実施	実施	実施	毎年実施	○
公共交通を支える住民組織数	1件 (H27)	4件 (R3)	4件 (H30)	4件 (R1)	4件 (R3)	○
利用促進助成事業等を活用した各主体による利用促進の取組件数	1件 (H27)	12件 (R3)	9件 (H30)	13件 (R1)	17件 (R2)	○
最終評価	計画策定後から各種事業を実施し、目標達成となりました。地域住民と一体となった公共交通の運行や多様な利用促進の取組が展開しています。					

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

数値指標	現状	目標	中間評価		評価	達成状況
中心市街地の歩行者通行量	26,151人 (H26)	27,675人 (R3)	24,205人 (H30)	24,162人 (R1)	調査中止 (R2)	△
観光入込数	289.5万人 (H26)	345万人 (R3)	306.4万人 (H30)	260.2万人 (R1)	91.8万人 (R2)	△
メタボ該当者及び予備群の割合	32% (H26)	23% (R3)	33.0% (H29)	34.3% (R1)	35.1% (R2)	△
交通事故発生件数	平均 595件 (H23～H26)	150件 (R3)※1	345件 (H28)	202件 (R1)	202件 (R2)	□
市域の運輸部門の温室効果ガス排出量（推計値）	176.1千トン (H22)※2	173千トン (R3)	179.1千トン (H27)	179.5千トン (H28)	164.3千トン (H29)	○
最終評価	計画策定時より温室効果ガス排出量は減少したものの、その他の指標は達成できませんでした。その要因として新型コロナウイルスによる新しい生活様式への対応や外出自粛等による影響が考えられます。					

※1 現行計画策定当時は第9次交通安全計画の目標値550件を修正し、現在パブリックコメント中（令和3年12月24日～令和4年1月24日）の第11次交通安全計画の目標値を設定。令和4年3月予定の同計画決定の後、確定値とする。

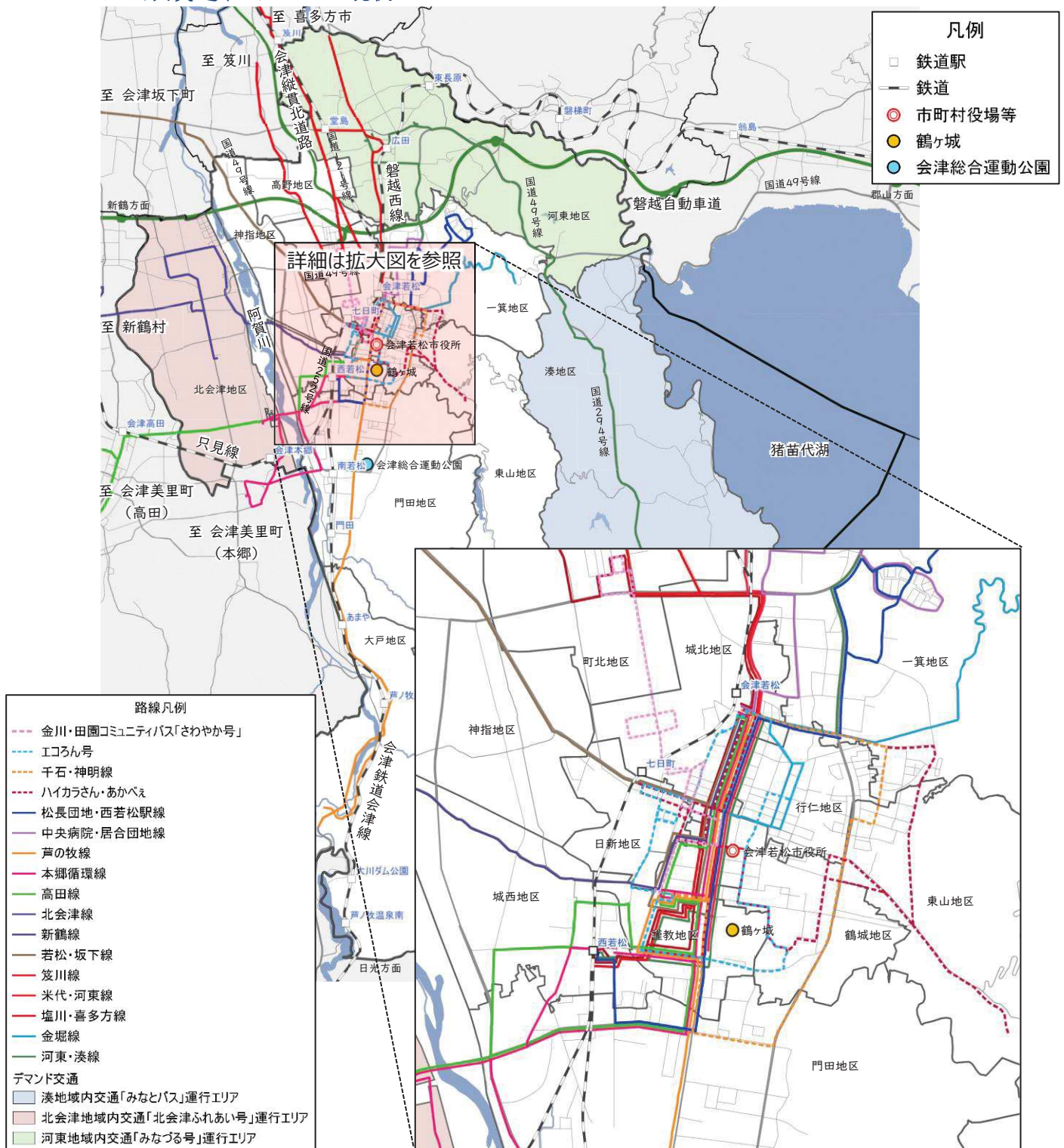
※2 現行計画策定当時の現状（推計）値 186.6千トンは、推計見直しにより修正。

3. 地域公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 地域公共交通の現状

市内には、広域の公共交通として鉄道（JR磐梯西線・JR只見線・会津鉄道会津線）と高速バス、周辺市町村とを結ぶ路線バスが運行しています。また、市域内の公共交通として、循環バスや生活路線バスに加え、交通空白地域から、広域交通へ接続する地域内交通（定時定路線のさわやか号や、みなとバス・北会津ふれあい号・みなづる号などのデマンド交通）、タクシーといった多様な公共交通機関が運行しています。

▼ 公共交通ネットワークの現状



(1) 鉄道

▼ 鉄道運行概要(令和3年4月1日現在)

事業者	路線名	駅名	運行本数		有人駅	運賃(円)															
			上り	下り		会津線						只見線				磐越西線					
						西若松駅	南若松駅	門田駅	あまや駅	芦ノ牧温泉駅	大川ダム公園駅	芦ノ牧温泉南駅	会津若松駅	七日町駅	西若松駅	会津本郷駅	堂島駅	会津若松駅	広田駅	東長原駅	
会津鉄道(株)	会津線	西若松駅	14	14	○	—	200	270	310	420	630	630	190	150	—	190	210	190	210	240	
		南若松駅	14	14	—	200	—	200	270	310	520	520	390	350	200	390	410	390	410	440	
		門田駅	14	14	—	270	200	—	200	270	420	520	460	420	270	460	480	460	480	510	
		あまや駅	14	14	—	310	270	200	—	200	310	420	500	460	310	500	520	500	520	550	
		芦ノ牧温泉駅	14	14	○	420	310	270	200	—	270	310	610	570	420	610	630	610	630	660	
		大川ダム公園駅	14	14	—	630	520	420	310	270	—	200	820	780	630	820	840	820	840	870	
		芦ノ牧温泉南駅	14	14	—	630	520	520	420	310	200	—	820	780	630	820	840	820	840	870	
客東 鉄日 道(株)旅	只見線	会津若松駅	22	22	○	190	390	460	500	610	820	820	—	150	190	190	—	190	200		
		七日町駅	22	22	—	150	350	420	460	570	780	780	150	—	150	190	210	150	190	210	
		西若松駅	22	22	○	—	200	270	310	420	630	630	190	150	—	190	210	190	210	240	
		会津本郷駅	7	7	—	190	390	460	500	610	820	820	210	190	190	—	240	190	240	240	
客東 鉄日 道(株)旅	磐越西線	堂島駅	5	5	—	210	410	480	520	630	840	840	190	210	210	240	—	190	240	240	
		会津若松駅	17	17	○	190	390	460	500	610	820	820	—	150	190	210	190	—	190	200	
		広田駅	12	12	—	210	410	480	520	630	840	840	190	190	210	240	240	190	—	150	
		東長原駅	12	12	—	240	440	510	550	660	870	870	200	210	240	240	240	200	150	—	

資料: 会津鉄道(株)HP、東日本旅客鉄道(株)HP

(2) 高速バス

▼ 高速バス運行概要(令和3年11月1日現在)

運行区間	運行事業者	運行本数	運賃
新宿・東京 ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)、ジュイアールバス関東(株)	12本	4,900円
仙台 ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)、ジュイアールバス東北(株)	12本(月~木:8本)	3,100円
新潟(新潟空港) ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)、新潟交通(株)	4本	2,520円
福島(仙台空港) ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)、福島交通(株)	10本(平日:16本)	3,300円
仙台国際空港 ⇄ 福島 ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)、福島交通(株)	3本(平日:6本)	3,300円
いわき ⇄ 郡山 ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)、福島交通(株)、新常磐交通(株)	38本(平日:62本)	2,600円
野沢 ⇄ 会津若松	会津乗合自動車(株)	4本	630円

※新型コロナウイルスの影響により通常時より減便

資料: 上記各社 HP

(3) 路線バス

▼ 路線バス運行概要（令和4年3月18日現在）

路線名	運行経由			運行形態	運行事業者	運行本数				運行日	運賃 (最大)
	起点	経由	終点			平日		休日			
						上り	下り	上り	下り		
高田線	若松駅前バスターミナル	住吉町 年貢町	永井野	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	24	24	24	24	全日 平日・土曜	750円
本郷循環線	若松駅前バスターミナル	(工業団地)本郷庁舎 本郷庁舎(上米塚)	若松駅前バスターミナル	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	14	—	14	—	全日	530円
若松・坂下線	若松駅前バスターミナル	坂下東小学校・竹田病院・ 七日町	坂下営業所	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	16	16	11	11	全日	780円
塩川・喜多方線	西若松駅東口	竹田・アピオ・塩川	喜多方駅	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	11	12	9	9	全日	1,070円
河東・湊線	西若松駅東口	米竹 竹田病院	高坂	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	8	8	4	4	全日	1,300円
北会津線	若松駅前バスターミナル	真宮南	北会津支所・下荒井	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	7	7	7	7	全日	480円
笈川線	西若松駅東口	米竹 竹田病院	笈川学校前	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	6	6	6	6	全日	720円
ハイカラさん(周遊バス) あかべえ	若松駅前	飯盛山・武家屋敷 鶴ヶ城・七日町	若松駅前	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	11	16	9	15	全日	210円
千石・神明線	若松駅前	神明通り・年貢町・八角町 神明通り・竹田病院・ 年貢町・八角町	若松駅前	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	11	11	6	7	全日	270円
松長団地・西若松駅線	若松駅前	大塚山、北滝沢	西若松駅東口	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	11	11	9	9	全日	960円
中央病院・居合団地線	若松駅前	会津中央病院前 山見町・居合団地	若松駅前	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	9	—	6	—	全日	370円
オリンパス通勤線	松長団地	千石・年貢町	オリンパス前	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	6	6	—	—	全日	—
エコろん号	富士の湯	竹田病院前	富士の湯	定時定路線型	(資) 広田タクシー	7	—	7	—	全日	210円
金堀線	若松駅前	会津短大南口	金堀	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	5	3	3	2	平日・土曜	500円
米代・河東線	米代二丁目	北柳原・広田駅前	島	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	4	4	2	1	全日	650円
芦の牧線	若松駅前		大川発電所前	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	11	11	11	10	全日	780円
新鶴線	下荒井		新鶴温泉	定時定路線型	会津乗合自動車(株)	3	4	3	4	全日	530円

資料：会津乗合自動車(株)

(4) 地域内交通

▼ 地域内交通運行概要（令和3年4月1日現在）

路線名	運行本数 (本/日)		運行時間帯	運行日	運賃	運営主体	運行事業者	運行形態
	上り	下り						
金川町・田園町住 民コミュニティバス 「さわやか号」	3	3	9:35～13:56	月～金	大人 300円 小人 150円 ※小人:6歳から12歳 (小学生まで)	金川町・田園町住 民コミュニティバス 運営協議会	会津乗合自動車(株)	路線定期 運行
みなとバス	—	—	8:00～17:00	火～金	無料 ※R3.10より有償化 1日券300円	NPO法人みんなと 湊まちづくりネット ワーク	NPO法人みんなと湊ま ちづくりネットワーク	区域運行
北会津ふれあい号	3 (4)	3	8:10～17:10 (冬期間は7:20 ～17:10)	月～土	指定乗降場所～地域内 目的地300円 指定乗降場所～地域外 目的地500円	北会津地域づくり 委員会	会津通商(株) (葵タクシー)	
みなづる号	6	6	7:00～16:00	月～金	目的地～目的地300円 指定乗降場所～目的地 500円	河東地域づくり委 員会	(資) 広田タクシー	

(5) 乗用タクシー

▼ 乗用タクシー運行概要（令和3年5月1日現在）

事業者名	車いすのまま乗車可	乗降支援の有無	タクシー保有数	左うち主に市内使用数
若松タクシー（会津交通（株））	○	スロープ、リフト、乗降介助	95	52
あいづタクシー（会津乗合自動車（株））	○	スロープ	97	91
葵タクシー（会津通商（株））	×	×	39	25
白虎タクシー（株）	×	×	34	34
（資）広田タクシー	○	スロープ	22	19

(6) その他の交通

▼ 貸切バス運行概要（令和3年5月1日現在）

事業者名	乗降支援の有無	貸切バス数	左うち主に市内使用数
会津乗合自動車（株）	×	35	17
（資）広田タクシー	×	21	18
会津交通（株）	状況によって、乗降介助可、車いす貸出1台（事前相談必要）	34	20
イズミ交通（株）	状況によって、乗降介助可、車いす貸出1台（事前相談必要）	15	15

▼ 小中学校スクールバス運行概要（令和3年12月1日現在）

運行地区	運行コース	運行事業者	備考
湊地区（湊小学校・湊中学校）	戸ノロ・鶴の浦コース、双潟コース ※（臨時貸切）赤井・原コース夏期	会津交通（株）	※路線バス（河東・湊線）乗車児童生徒が学校行事等により路線バス時刻に合わない場合に臨時運行
大戸地区（大戸小学校）	黒森コース	会津交通（株）	
北会津地区（北会津中学校・荒館小学校）	川南コース、水季の里コース、麻生・宮袋コース、和泉・本田コース、（臨時貸切）真宮コース	イズミ交通（株）、会津乗合自動車（株）	路線バス（北会津・新鶴線）乗車生徒が学校行事等により路線バス時刻に合わない場合に臨時運行
河東地区（河東学園小学校・河東学園中学校）	1コース～7コース	（資）広田タクシー	

▼ 送迎バス運行概要（令和3年4月1日現在）

区分	運行主体
病院送迎バス	（財）温知会 会津中央病院
診療所送迎バス	（医）癒水会 会津クリニック
宿泊施設の送迎バス	東山グランドホテル、御宿東鳳、くつろぎ宿千代滝、ホテル伏見荘、月のあかり、今昔亭、原瀧、向瀧、庄助の宿 瀧の湯、東山パークホテル新風月、芦ノ牧グランドホテル、芦ノ牧プリンスホテル、丸峰、仙峡閣、大川荘、不動館 小谷の湯、大江戸温泉物語 あいづ、料理旅館 田事
ハイスクールエクスプレス※	会津乗合自動車（株）

※高校生の通学用の会員制（貸切）バス

▼ 介護・福祉送迎バス運行概要（令和3年 5月1日現在）

事業者名	車いすのまま乗車可	乗降支援の有無	タクシー保有数	左うち主に市内使用数
介護タクシー 会津	○	スロープ、リフト、乗降介助	3	3
介護タクシー アイリス	○	スロープ	1	1
介護タクシー あかり	○	スロープ	2	2
介護タクシー うさぎ	○	スロープ、乗降アシスト装置	1	1
介護タクシー たいよう	○	スロープ・リフト・電動ステップ・乗降介助	2	2
介護タクシー つくし	○	スロープ、リフト	2	2
介護タクシー ともちゃん	○	スロープ	1	1
介護タクシー ハッピーロード ランラン（㈱山田屋）	○	スロープ・乗降介助	2	2
介護タクシー ひまわり 若松営業所	○	スロープ	3	1
介護タクシー もも	○	スロープ（ウインチ付き）	-	-
介護タクシー 夢21	○	×	2	2
介護福祉タクシー 絆	○	スロープ、乗降介助	1	1
介護福祉タクシー シオタ	○	スロープ	-	-
介護福祉タクシー つる亀	○	リフト	1	1
介護福祉タクシー はびねす	○	スロープ	-	-
介護福祉タクシー やすらぎ	○	スロープ、リフト、電動ステップ、乗降介助	3	3
ネットケアプランニング	○	スロープ、リフト、電動ステップ、乗降介助	3	3
ふれあいづスマイル	○	スロープ、乗降介助	1	1
民間救急・介護タクシー レインボー	○	リフト、乗降介助	3	3
ライフケア 和	○	スロープ、乗降介助	1	1
介護タクシー 縁（えん）	○	スロープ、リフト、電動ステップ、乗降介助	4	4
マイルド介護タクシー	○	スロープ、リフト	-	-
介護タクシーこもれば	×	×	1	1

(7) 交通拠点

▼ 交通拠点概要

種類	拠点場所	
① 中心拠点	会津若松駅	
	神明通り	
	竹田総合病院	
	西若松駅	
② 乗継拠点	湊	湊小学校、強清水 など
	北会津	会津西病院、北会津支所 など
	河東	会津医療センター、河東支所、広田駅 など

3-2 地域公共交通を取り巻く課題

「市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性」の実現に向けては、会津若松市における地域の現状や地域公共交通の現状、実態・ニーズ調査結果等を踏まえると、会津若松市地域公共交通計画において以下のような課題に対応した取組を進めていく必要があると考えられます。

【会津若松市の地域公共交通を取り巻く現状と課題】

課題①：各地域で安心して暮らせるために、日常生活の移動手段としてより便利な公共交通の確保が必要

- 運転免許を持たない移動制約者の外出支援が必要
- 公共交通空白地域における地域の実態を踏まえた移動手段の確保が必要
- 市民の日常生活を支える移動手段の確保が必要
- 利用者ニーズに見合った公共交通の見直しが必要

課題②：市民・来訪者にとって気軽に利用できる便利で分かりやすい公共交通への改善が必要

- 中心部の循環路線のみではカバーしきれない移動需要への対応が必要
- 中心部において形成されている「幹線軸」の維持及び利便性向上が必要
- 乗り継ぎ拠点の整備、路線間の接続改善が必要
- 車両やバス待ち環境の改善が必要

課題③：持続可能な公共交通への改善が必要

- 利用の少ない路線・区間について、更なる効率化・収支改善に繋がる見直しが必要
- 「日常利用」と「観光利用」の需要の集約化が必要
- 地域協働の取組により公共交通をみんなで支える仕組みづくりが必要

課題④：まちづくりと連動した公共交通の改善が必要

- 観光・商業・健康・環境などの多様な分野のまちづくりや観光振興と連携した公共交通の見直しが必要
- 異業種連携による取組・サービスとその効果の「見える化」が必要

課題①：各地域で安心して暮らせるために、日常生活の移動手段としてより便利な公共交通の確保が必要

対応する施策
(P56 参照)

施策1

施策2

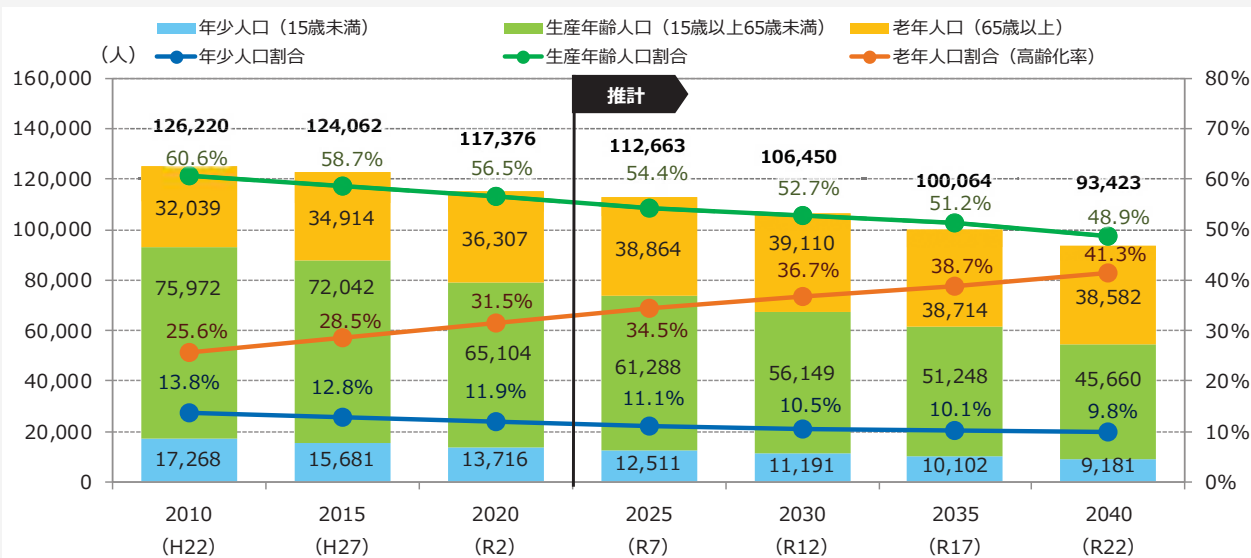
施策3

■ 運転免許を持たない移動制約者の外出支援が必要

○2020年(令和2年)までの人口の推移をみると、今後も減少傾向が続くことが予想されます。

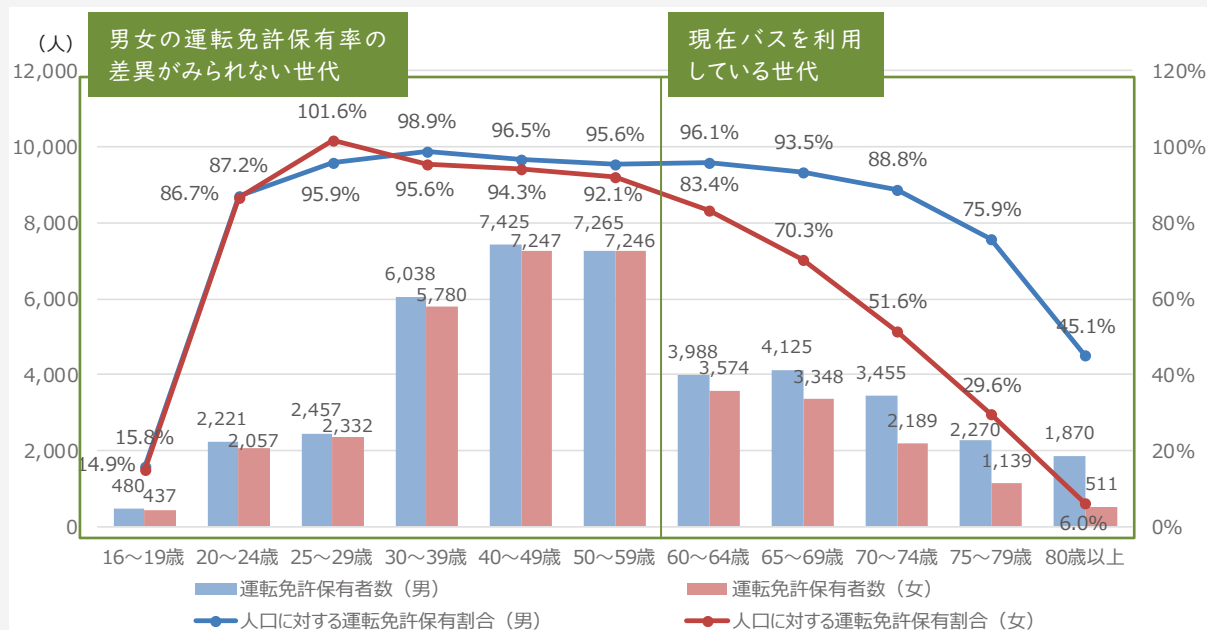
○車を利用できない方々の日常生活における移動手段の確保が必要です。

▼ 年齢3区分別人口及び人口割合の推移と予測



資料：国勢調査及び第2期会津若松市+まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（現状推計 人口推移）

▼ 性別・年代別運転免許保有者数（令和元年12月末現在）

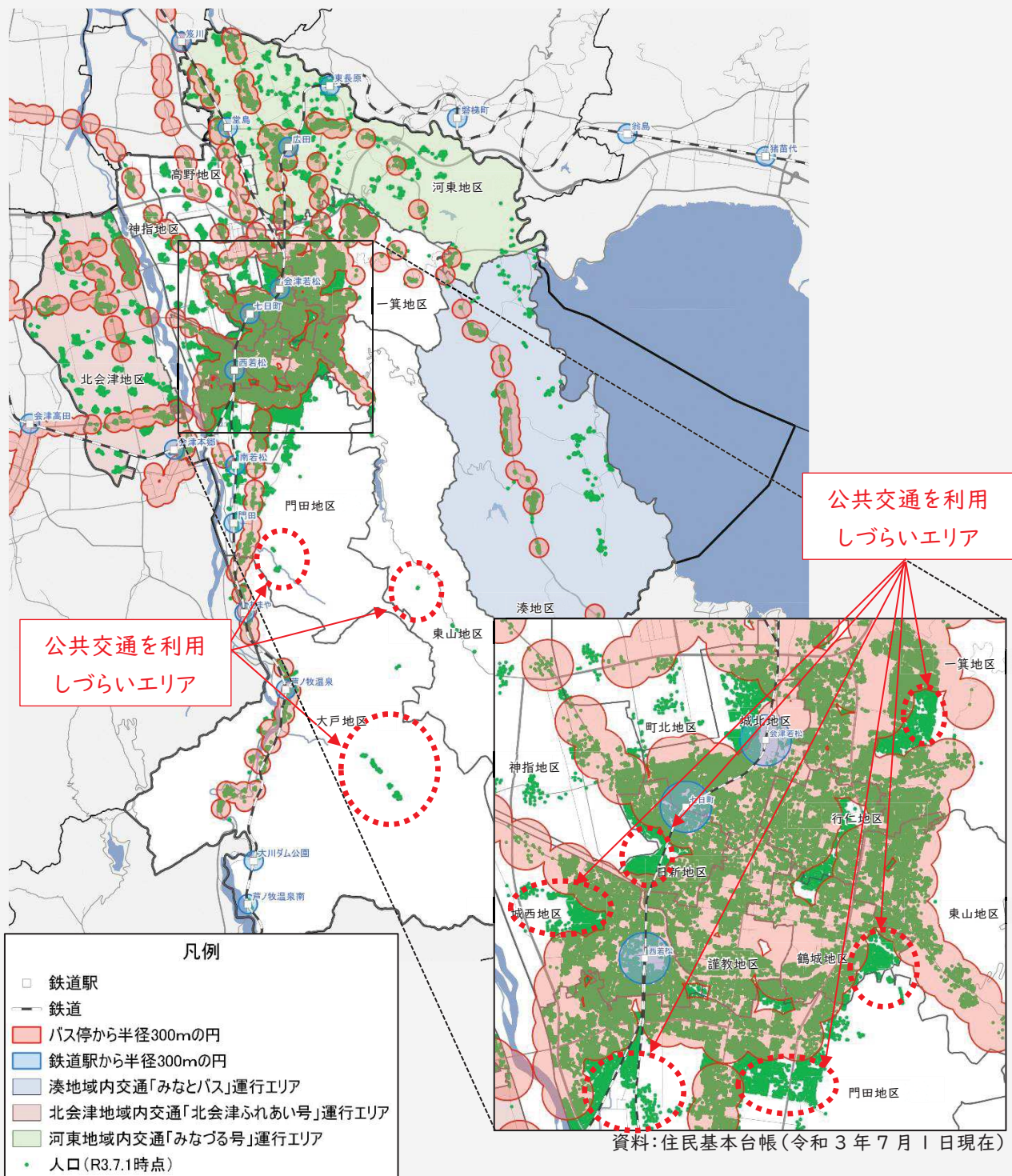


※人口はR2.1.1時点「福島県の推計人口(福島県現住人口調査)」から作成したため、一部100%を超えている

■公共交通空白地域における地域の実態を踏まえた移動手段の確保が必要

○市内には公共交通空白地域が存在しており、買物や通院などの利便性を踏まえた交通手段確保が必要です。

▼公共交通空白地域図

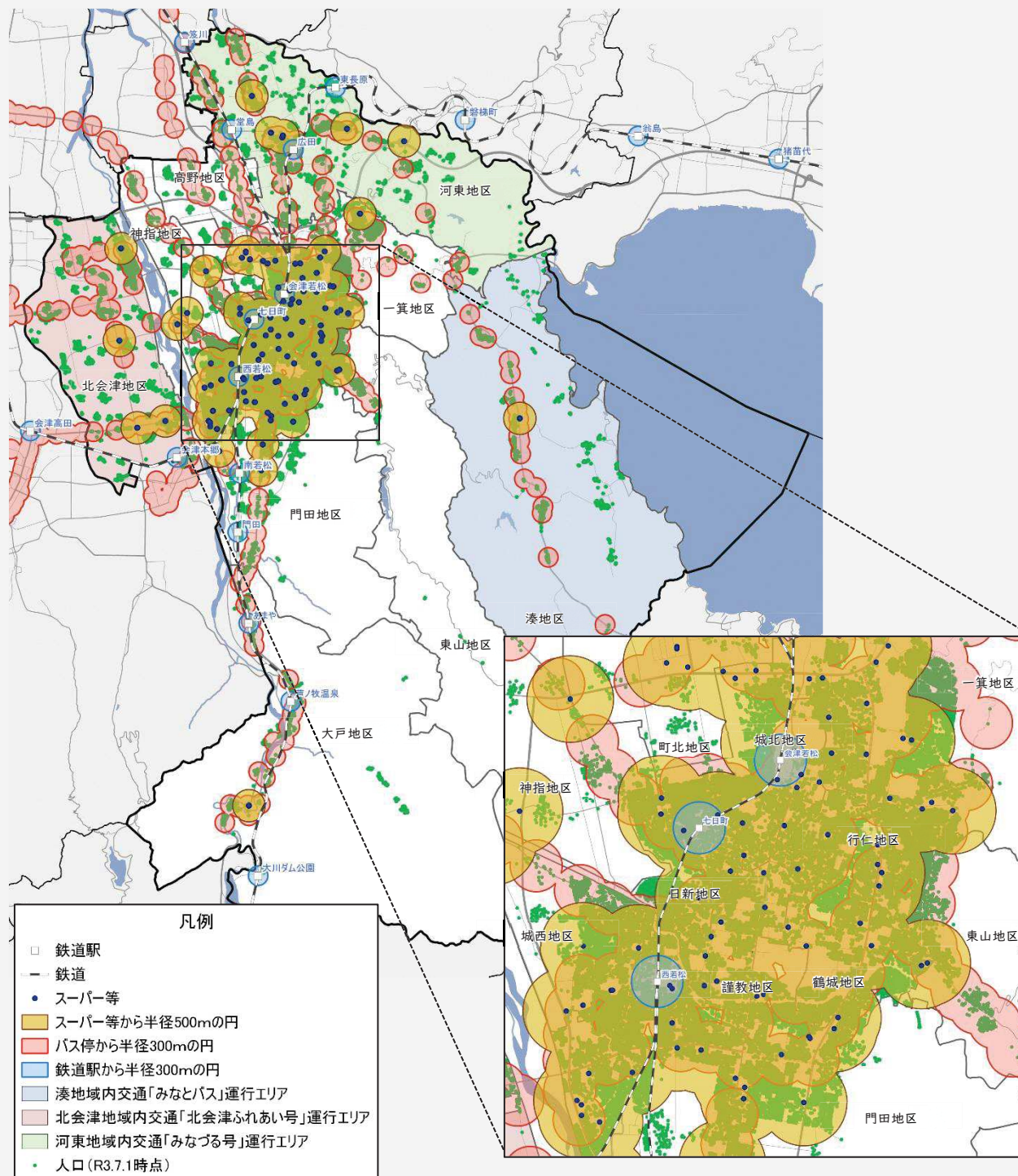


項目	人口(人)	割合	概要
公共交通空白地域	19,136	16.5%	市街地・集落のうち駅・バス停勢力圏(300m)及び地域内交通の運行エリアに含まれないエリア

■市民の日常生活を支える移動手段の確保が必要

○市民の日常生活を支え、目的地にアクセスできる移動手段の確保が求められています。

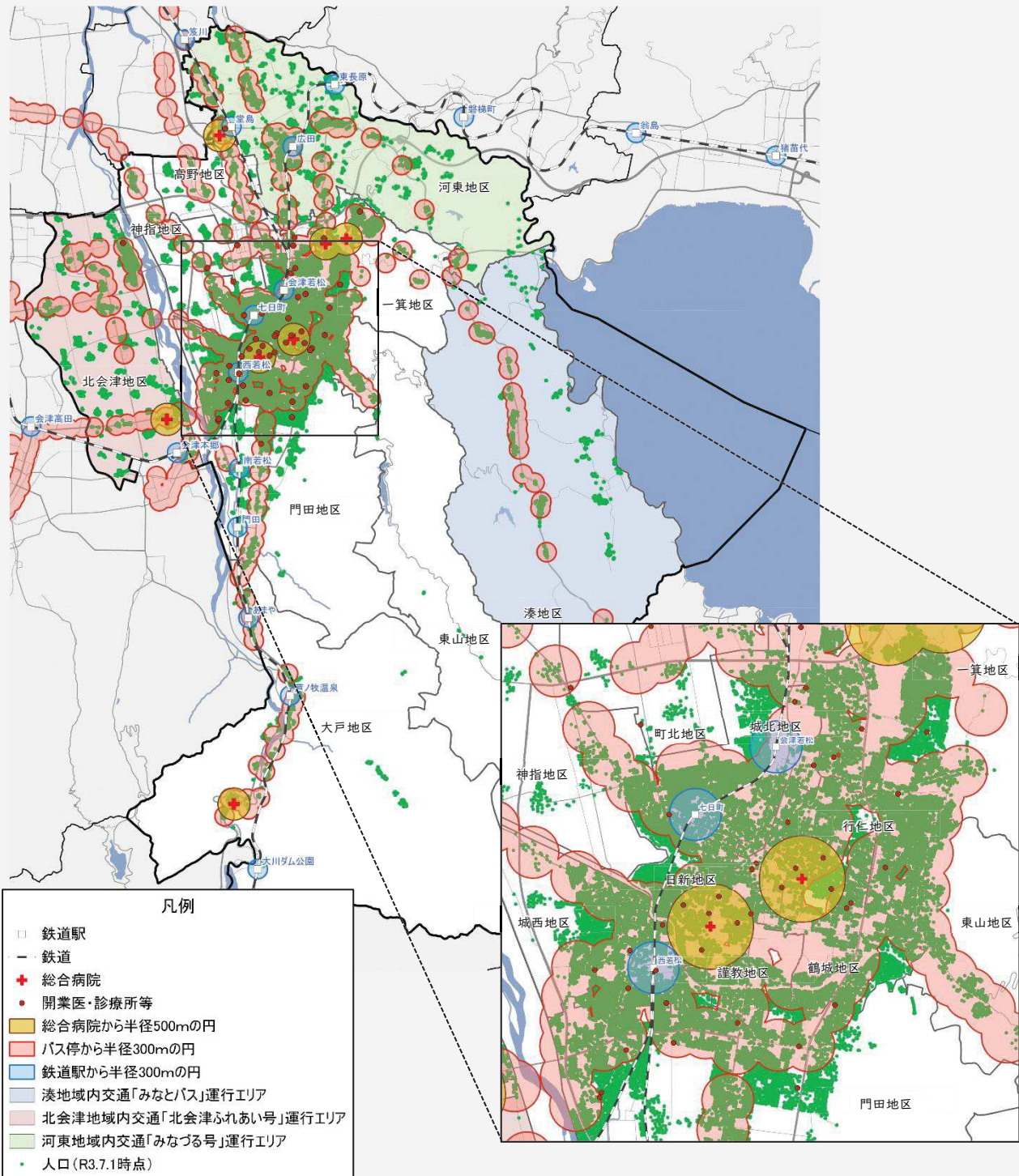
▼スーパー・コンビニエンスストア等の分布と公共交通カバーエリア(バス停・鉄道駅等)

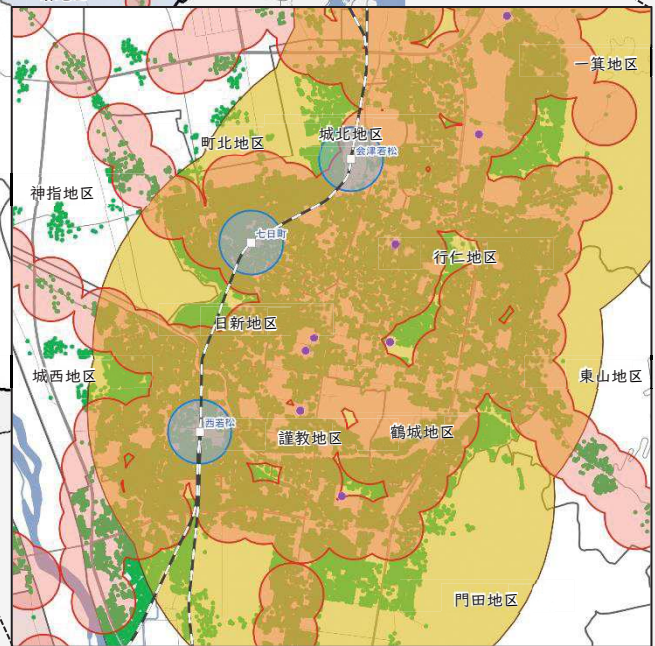


資料:住民基本台帳(令和3年7月1日現在)、全国都道府県別ショッピングセンター一覧(R2.6.30)、全国スーパーマーケットマップ(R2.6.30)、日本全国ドラッグストアチェーンマップ(R2.8.5)、iタウンページ(R2.6.30)

※「スーパー等」＝「スーパー・コンビニ・ドラッグストア」

▼ 医療施設の分布と公共交通カバーエリア(バス停・鉄道駅等)



[illegible]

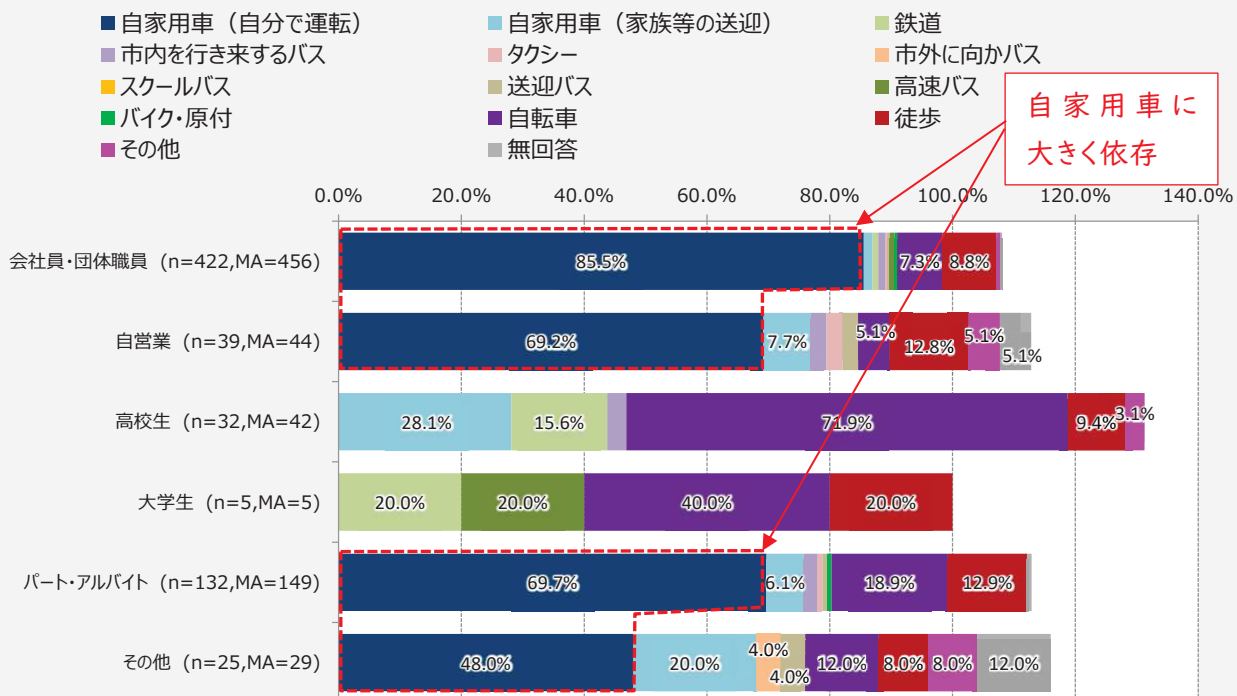
- 凡例

 - 鉄道駅
 - 鉄道
 - 高等学校
 - 高等学校から半径2kmの円
 - バス停から半径300mの円
 - 鉄道駅から半径300mの円
 - 湊地域内交通「みなとバス」運行エリア
 - 北会津地域内交通「北会津ふれあい号」運行エリア
 - 河東地域内交通「みなづ号」運行エリア
 - 人口 (R3.7.1時点)

27

- 高齢者の通院・買物や高校生の通学は、家族等の送迎の割合が多い傾向ですが、それに代わる公共交通は必要不可欠な移動手段であり、公共交通のサービス見直しが求められます。
- 自家用車の割合が高く、公共交通の割合が低い状況ですが、より利用しやすい公共交通へと見直す必要があります。

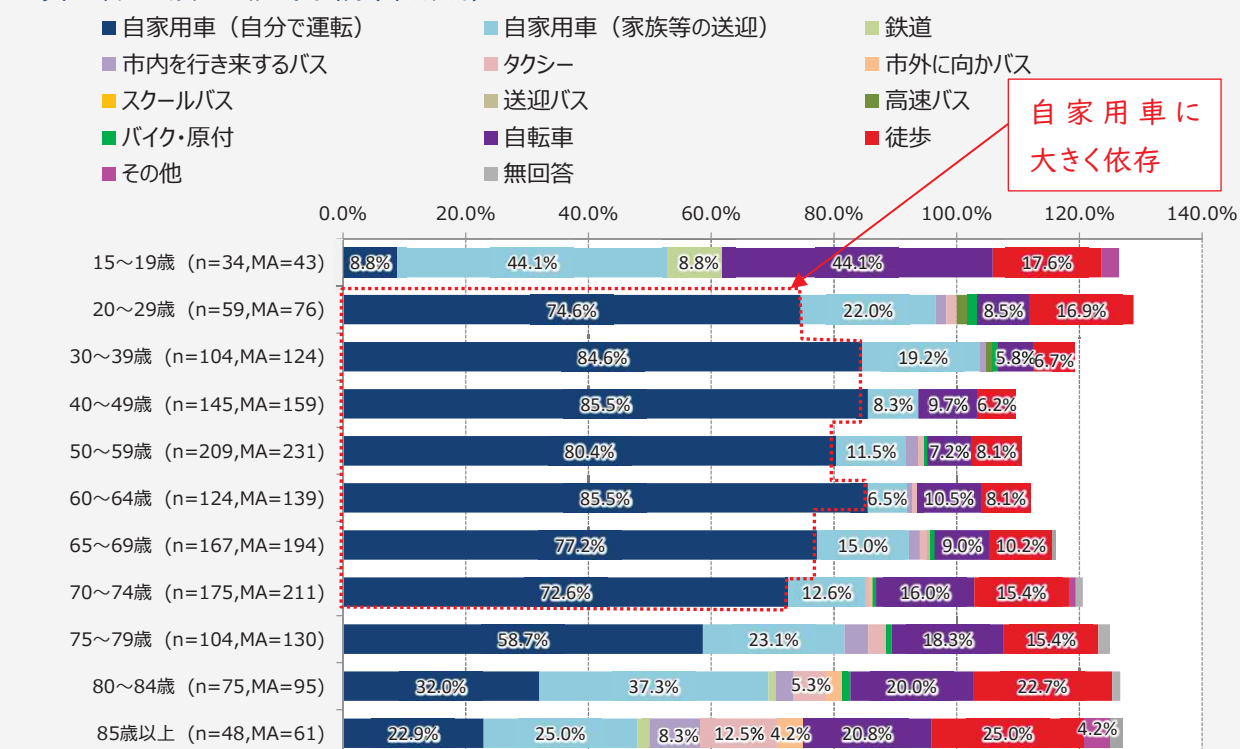
▼ 通勤・通学等の場合の移動手段（属性別）



自家用車に大きく依存

※移動手段を複数選択形式にしたため合計値が100%を上回る。
※nはアンケートの回答者数を指し、MAは回答数を指す。

▼ 買い物の場合の移動手段（年齢別）



自家用車に大きく依存

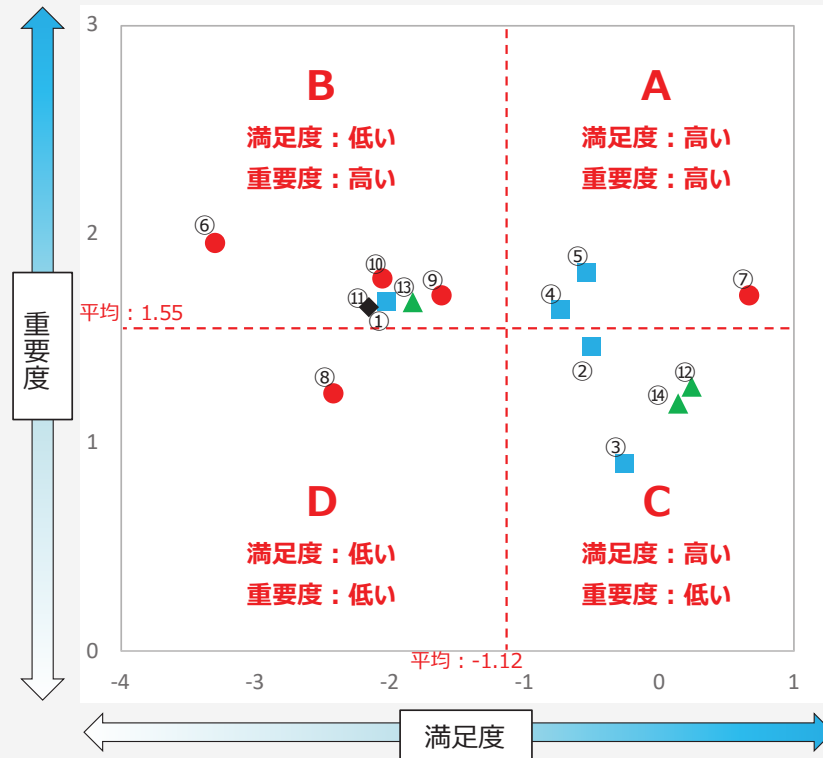
※移動手段を複数選択形式にしたため合計値が100%を上回る。
※nはアンケートの回答者数を指し、MAは回答数を指す。

■利用者ニーズに見合った公共交通の見直しが必要

○公共交通に不慣れな方は、バスの乗り方や利用方法などに不安を感じています。また、免許返納後の移動手段として公共交通を考えている人にとって分かりやすい利用案内が必要です。

○住民アンケート結果によると、下図 B（満足度：低い、重要度：高い）に属する項目は、運行本数や運賃に関する内容の意見があり、見直しが求められています。

▼ 満足度・重要度



凡例		
①～⑤	鉄道	■
⑥～⑩	路線バス	●
⑪	鉄道・バス共通	◆
⑫～⑭	タクシー	▲

※満足度は、「 $((満足 \times 10) + (やや満足 \times 5) + (やや不満 \times (-5)) + (不満 \times (-10))) / (満足、やや満足、普通、やや不満、不満の回答数の合計)$ 」で算出した

※重要度は、「 $((重要である \times 5) + (重要ではない \times (-5))) / (重要である、どちらでもない、重要ではないの回答数の合計)$ 」で算出した

▼ 満足度・重要度

赤字：平均以下の数値
赤枠：Bに属する項目

	各項目	満足度	重要度
鉄道に関する事	①1日の運行本数・運行時間	-2.02	1.68
	②自宅・目的地から最寄り駅までの距離	-0.51	1.46
	③待合所での待ちやすさ	-0.25	0.90
	④運賃の設定	-0.73	1.64
	⑤利用方法・運行情報のわかりやすさ	-0.54	1.82
路線バスに関する事	⑥最寄りバス路線の1日の運行本数・運行時間	-3.30	1.96
	⑦自宅や目的地から最寄りバス停までの距離	0.68	1.71
	⑧待合所や停留所での待ちやすさ	-2.41	1.23
	⑨運賃の設定	-1.61	1.70
鉄道バス共通	⑩利用方法・運行情報のわかりやすさ	-2.05	1.78
	⑪乗り継ぎ時間の設定	-2.14	1.65
タクシーに関する事	⑫待ち時間・運行台数	0.25	1.27
	⑬運賃の設定	-1.83	1.67
	⑭利用方法・運行情報のわかりやすさ	0.15	1.18
平均		-1.12	1.55

資料：市民アンケート

課題②： 市民・来訪者にとって気軽に利用できる便利で分かりやすい公共交通への改善が必要

対応する施策
(P56 参照)

施策3

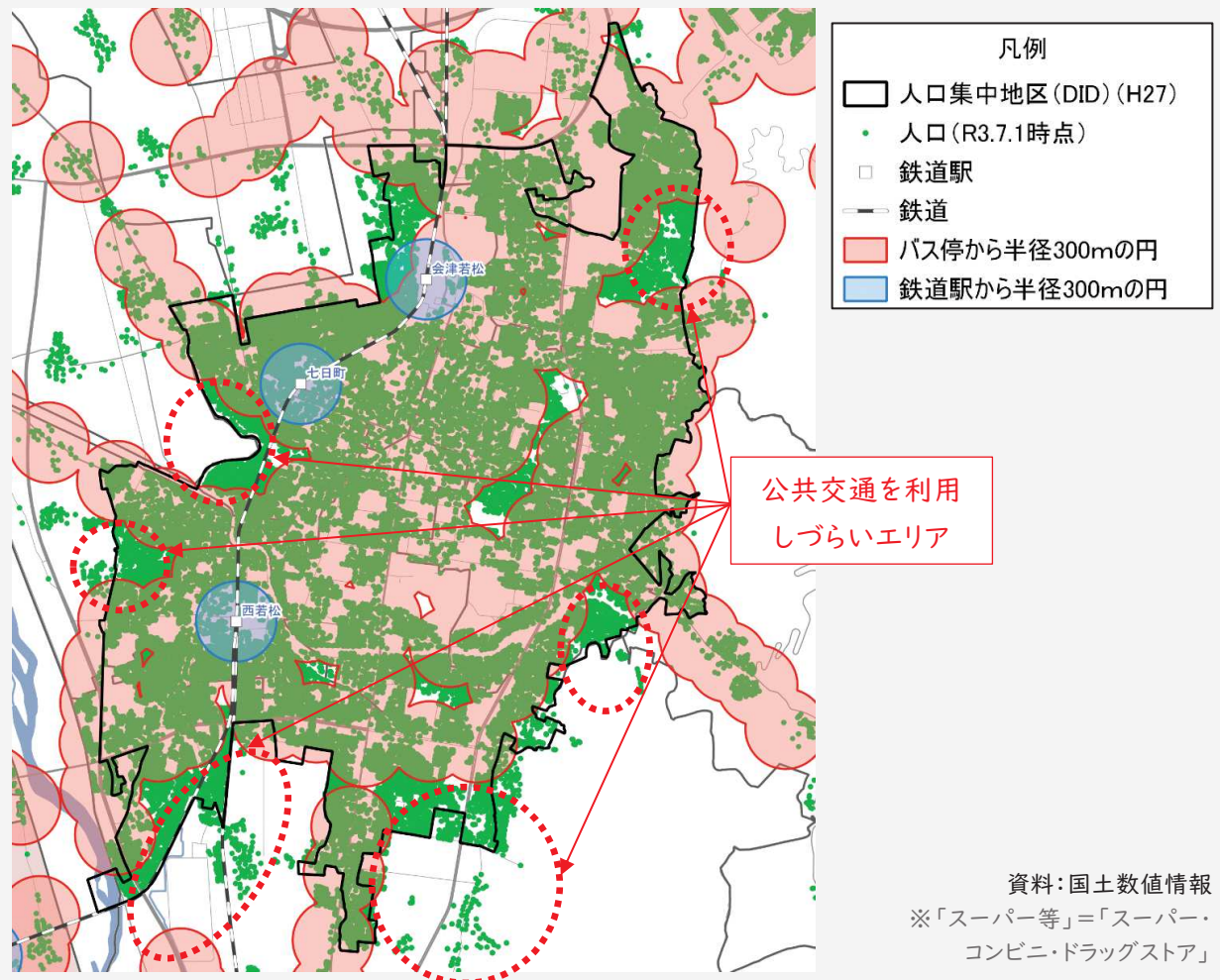
施策4

施策5

■ 中心部の循環路線のみではカバーしきれない移動需要への対応が必要

- 本市の中心部はコンパクトな市街地でありながら、城下町特有の道路・町割り状況（一方通行が多い、道路幅員が狭く入り組んでいる）から、バスの運行に制約があり、まちなかでの移動が不便な状況となっています。
- 中心部の循環路線は、まちなか周遊バス（ハイカラさん・あかべえ）、千石・神明線、エコろん号が運行しており、これまで複数回に渡り循環路線の再編・統合を行ってきていますが、上記の課題解決に至っておらず、中心部の一部に公共交通が利用しづらいエリアが生じています。
- 中心部の東西を移動しやすい路線がなく、循環路線で神明通りや病院、文化センター等へ移動する場合、遠回りを利用しにくいという意見があります。

▼ 人口集中地区（DID）



	人口（人）	面積（km ² ）	全域に占める人口集中地区の人口割合（％）	全域に占める人口集中地区の面積割合（％）
人口集中地区（DID） H27	87,065	16.68	70.2	4.4

※DID は人口集中地区を指し、人口密度が1 平方キロあたり 4,000 人以上で、人口が 5,000 人以上の地域のこと

■中心部において形成されている「幹線軸」の維持及び利便性向上が必要

- 前計画で若松駅前～神明通り～竹田総合病院～西若松駅の区間は、「幹線軸」として位置付けており、郊外部からの路線が集まる多頻度運行区間（120 本/日程度）となっています。また、朝夕の通勤時間帯には、竹田総合病院ではなく米代二丁目を経由することで、通勤通学利用に対応しています。
- 今後、「幹線軸」の維持及び利便性向上を図ることで、市内各所から市中心部の都市機能や駅へのアクセス利便性を確保するとともに、中心部内の移動しやすさの向上を図ることや「幹線軸」をより多くの方に知っていただく取組が必要です。

▼ 幹線軸の利用者数の推移

（単位：人/日）	H27	H30	R1	R3
若松駅前	564	600	524	337
神明通り	381	349	276	169
竹田病院前	181	256	222	179
米代 2 丁目	74	20	20	24
西若松駅東口	69	106	40	40
合計	1,269	1,331	1,082	749

対象路線：本郷線、高田線、坂下線、塩川・喜多方線、熊倉・喜多方線（R2以降は米代・河東線）、
原長谷川線（H30 以降は河東・湊線）、北会津線、新鶴線、笈川線、芦の牧線、金堀線
資料：乗降調査

■ 乗り継ぎ拠点の整備、路線間の接続改善が必要

- 会津若松駅は鉄道及び多くのバス路線の乗継拠点となっているものの、駅前バス停とバスターミナルに路線別で起終点が分かれています。また、駅前は乗降場所を区画線で表示してあるだけで分かりにくく、横断時の危険性、雨・風除けがない、といった課題への対応が必要です。
- 神明通りと竹田綜合病院は乗降者が多く、乗り継ぎの拠点であり、施設・店舗等と連携した待合環境の改善が必要です。
- バス同士や鉄道とバス間で接続が合わない便・ダイヤがあり、通学や通院ニーズに合わせた改善が必要です。

▼ 交通結節点における課題

会津若松駅	①バス乗り場が「駅前広場」と道路を挟んだ向かいの「バスターミナル」の2箇所に分かれています（駅前広場は主に市内路線、駅前バスターミナルは主に広域路線と高速バス）。 ②バス乗り場は乗降場所を区画線で表示してあるだけで分かりにくく、歩行者とバスの平面交差が発生し危険である。 ③駅改札からバス乗り場が離れており分かりにくい。また、バス案内所の位置が分かりにくい（案内表示が「観光案内所」となっている）。 ④「大町通り・中央通り」を経由したまちなかへ誘導動線が弱い。
神明通り	①アーケードの上屋はあるものの、ベンチや風よけ、待合室がない。 ②バス路線の総合案内や乗継案内がない。 ③スマートシティ構想に沿った商店街全体での Wi-Fi 環境整備と連携する必要がある。
竹田綜合病院	①病院施設と連携した待合環境の改善が必要。 ②バス位置情報の提供など乗継環境整備が必要。
西若松駅	①バス乗場案内がなく、また、バス乗り場間が離れており乗り継ぎ利用がしにくい。

▼ 会津若松駅前の横断歩道のない車道場所



目的地を目指して行きたいが、経由地を見ても分かりづらい

どのバスに乗ればどこに行くのかが分かりづらい



■車両やバス待ち環境の改善が必要

- 高齢者からは、ステップが高い、荷物を持って上がる時や降りる時が大変という声があります。
- バス停に屋根や雨風をしのげる場所が求められています。

■市民アンケート結果より

- バス停が道路沿いにあり、目の前を自動車が通っているため危険と感じ、とても怖い。
- バス停などせまい歩道にしか立てず、歩行者の邪魔になる。
- 子供や高齢者が普段から利用しやすい環境にして欲しい。
- バス停も屋根がないところがあるので、特に冬のことを考えると、椅子と屋根を付けてほしい
- 特に冬にバスが来るのか来ないのかも分からずひたすら待って凍死するかもと思い職場に戻ったことがあり、トラウマになり、天気の悪い時はタクシーに乗ることにしました。バスは時間以外の情報が全くなく、来たのか来ないのか遅れているのかどうか等全く分からず定刻に来ないと不安になります。

■民生委員・児童委員アンケート結果より

- バスのステップが高いと、足腰の悪い人は乗りにくい。
- 公共交通の場合、乗降場所まで遠い・冬期間、待ち時間、雪などで寒い。
- ふれあい号の乗降場所までの移動が大変（遠い）。

課題③： 持続可能な公共交通への改善が必要

対応する施策
(P56 参照)

施策1

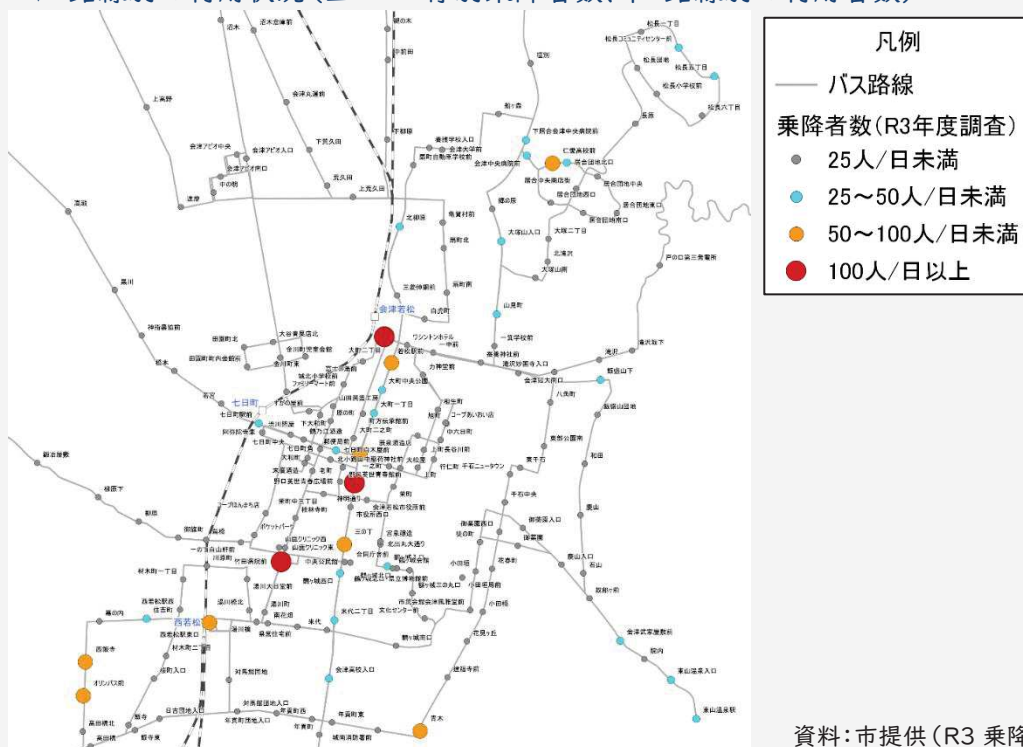
施策2

施策6

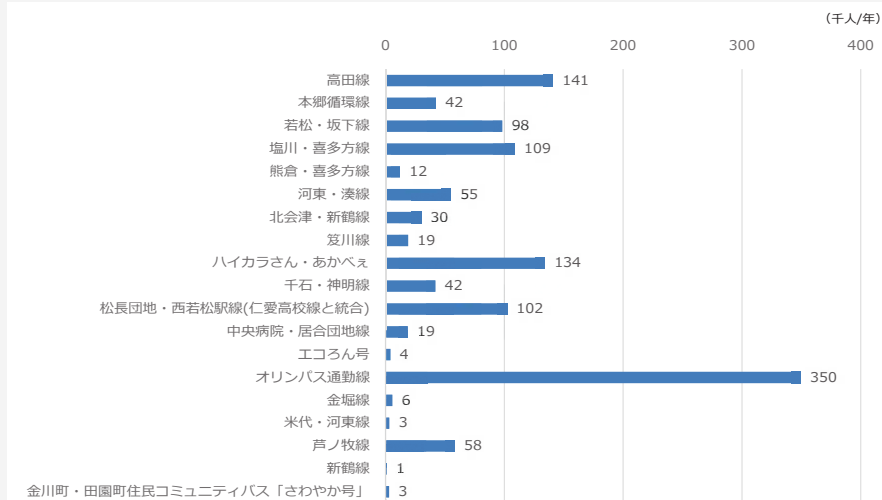
■利用の少ない路線・区間について、更なる効率化・収支改善に繋がる見直しが必要

- 利用の少ない路線や、収支率が低い路線、利用の低い区間などについて、持続可能性確保の観点から運行効率化に向けた運行形態や運行方法等のあり方を検討する必要があります。
- これまで、中心部及び湊地区・北会津地区・河東地区を重点課題地域として路線の再編・見直しを行ってきていますが、更なる効率化・収支改善が必要な路線や、新たに再編・見直しの検討が必要な路線があります。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、様々な活動自粛を求められたことが要因になっている面もあるため留意する必要があります。

▼ 路線別の利用状況 (上:バス停別乗降者数、下:路線別の利用者数)



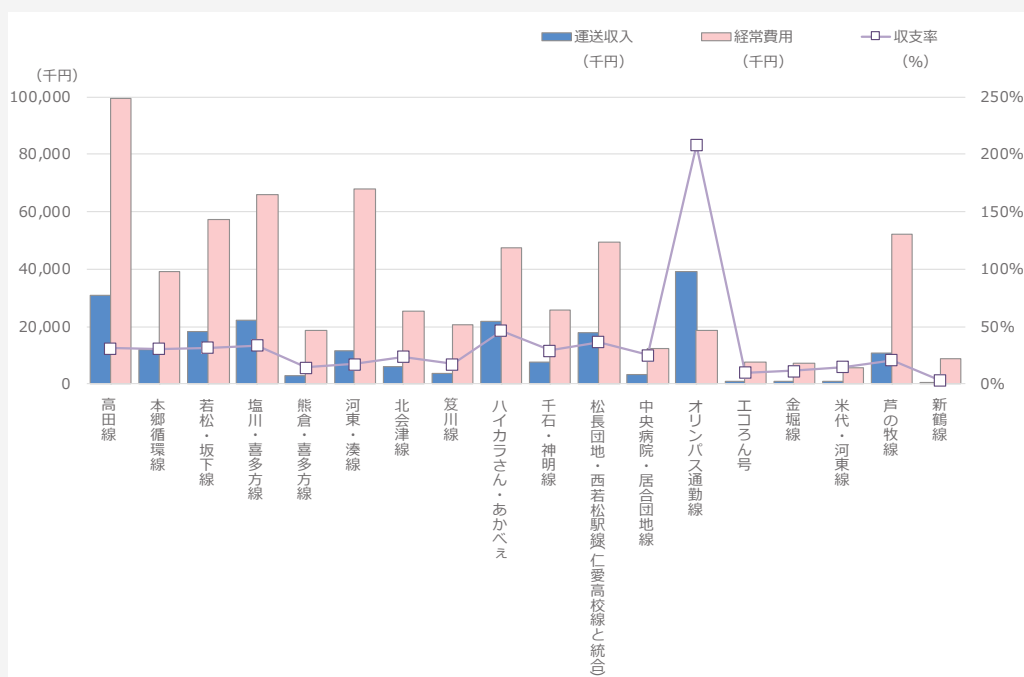
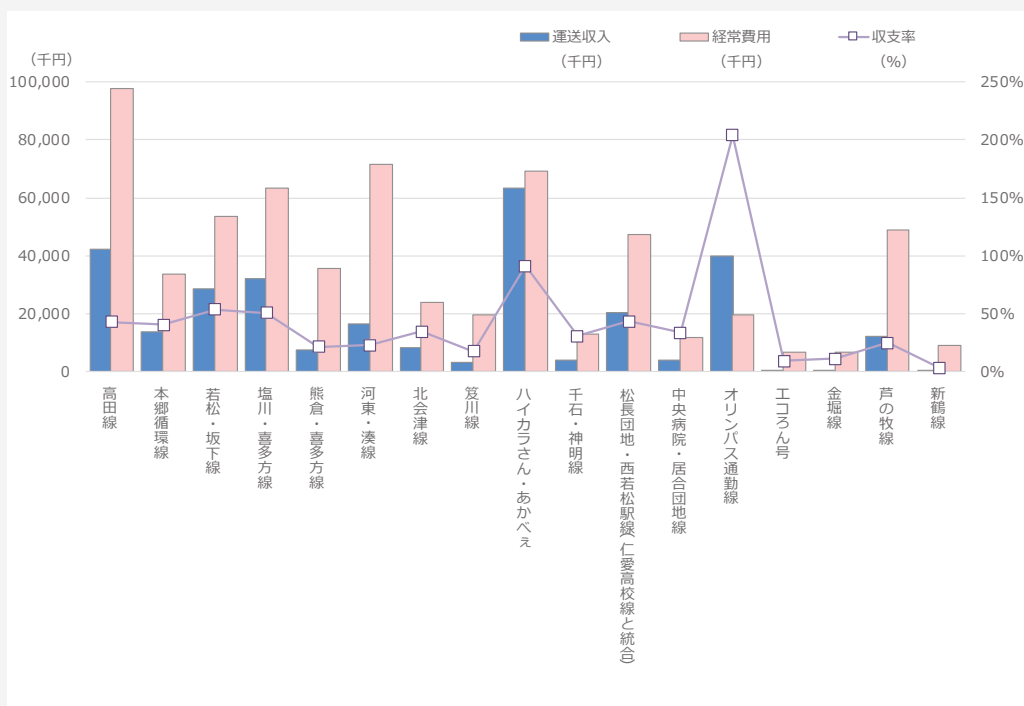
資料:市提供(R3 乗降者数調査)



資料:市提供(R2 年度利用者数)

▼ 路線別の収支状況

(上:令和元年度の実績、下:令和2年度の実績(新型コロナウイルスの影響あり))



■「日常利用」と「観光利用」の需要の集約化が必要

- 本市は年間 300 万人の観光客が訪れる観光都市であり、市内観光施設を循環する「まちなか周遊バス(ハイカラさん、あかべえ)」は多くの観光客に利用されています。また、中心部の東西移動を支えるバス路線が少ないことから、市民の生活路線としての利用も見られます。
- 人口減少や少子化の進行により公共交通の需要が減少し続ける中、「日常利用」だけではなく、「観光利用」を増やすことは、公共交通の持続性を高める上で欠かせません。
- 「まちなか周遊バス(ハイカラさん、あかべえ)」を成功モデルとしながら、中心部の他の循環路線や会津地域を繋ぐ広域路線においても、「日常」と「観光」の需要を集約化することが必要です。

■地域協働の取組により公共交通をみんなで支える仕組みづくりが必要

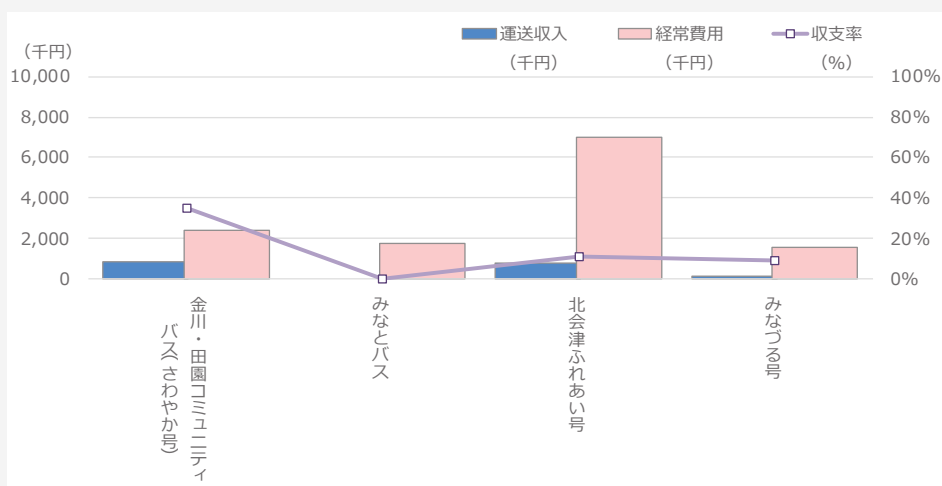
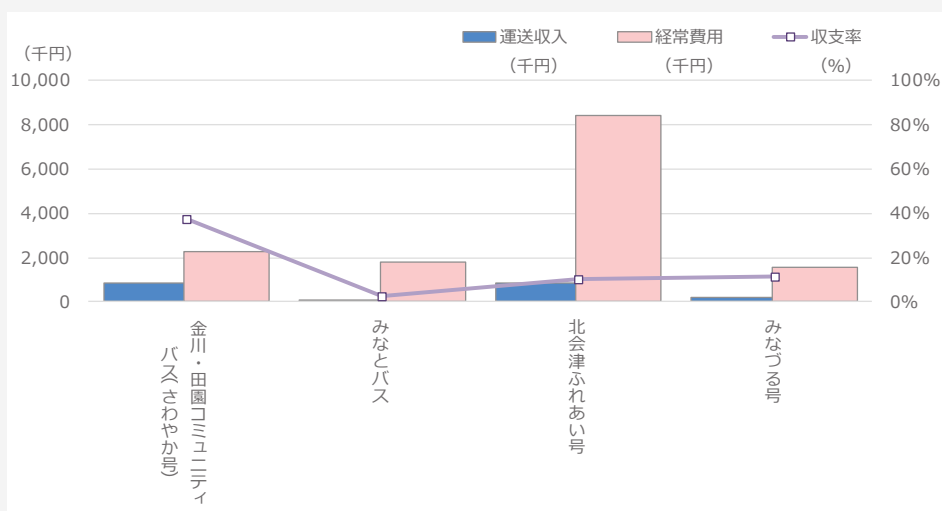
- 本市の金川町・田園町では住民組織が運営主体となり、交通事業者及び市が連携する仕組みにより、住民コミュニティバスを運行しています。また、湊地区・北会津地区・河東地区においても、住民組織によるデマンド交通※等の導入・運行を行っています。
- 一方、地域における地域住民の関与の度合いや活動状況によって、公共交通の利用状況に大きな差異が見られており、市内の成功モデルを参考にしつつ、公共交通を地域で支える新たな仕組みづくりが必要となっています。

※デマンド交通：電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟に運行を行う乗合サービス。経路・時刻表が決まっているセミデマンド型や、予約に応じてドアツードアで運行するフルデマンド型などがある。

▼ 市内の地域内交通（左から「さわやか号」「みなづる号」「北会津ふれあい号」「みなとバス」）



▼ 市内の地域内交通の収支率（上：令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）の実績、下：令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）の実績（新型コロナウイルスの影響あり））



※みなとバスはボランティア輸送（令和3年10月～自家用有償旅客運送）

課題④： まちづくりと連動した公共交通の改善が必要

対応する施策
(P56 参照)

施策4

施策5

施策6

■観光・商業・健康・環境などの多様な分野のまちづくりや観光振興と連携した公共交通の見直しが必要

- 本市のコンパクトな都市構造の特性を踏まえ、都市計画マスタープランにおける「連環都市構造の構築によるコンパクトな都市の形成」に寄与するとともに、策定中の立地適正化計画と連動した公共交通であることが求められています。
- 多くの観光客に利用されている「まちなか周遊バス」の1日フリー乗車券や、「会津ぐるっとカード」「大内宿共通割引きっぷ」など観光客向けフリーパスの取組も行っています。更なる観光まちづくりと連携した公共交通の取組が求められています。
- 商業施設とバスが連携した取組を継続・拡充し、商業・中心市街地活性化に貢献すると共に公共交通の利用増加につながる取組が必要です。
- 市内の企業・事業所の中には環境負荷の軽減と公共交通の利用促進のために社内制度を見直し、通勤時に移動手段として積極的に公共交通を利用する取組があり、公共交通への利用転換を促進する上で必要です。
- スマートシティ会津若松の実現に向けて、またゼロカーボンシティ会津若松を目指し、ICT技術などを活用しながら健康や環境と公共交通との結びつきを深めていくことが必要です。
- 新型コロナウイルス感染拡大は社会環境に大きな影響を及ぼし、今後のウィズコロナ・アフターコロナにおける新たな生活様式に対応した公共交通の取組が求められています。

▼ 会津ぐるっとカード



▼ AIZU 大内宿 MaaS

■異業種連携による取組・サービスとその効果の「見える化」が必要

- 持続可能な公共交通を確保・維持するためには、公共分野のみならず他の分野との連携も必要です。公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体でみた時に支出が抑制されることを「地域公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)」といいます。
- 公共交通と他分野との連携とその効果を「見える化」し、公共交通の役割を再認識する必要があります。

▼ 社会と交通分野のかかわりイメージ



資料:国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら?」より抜粋

▼ 公共交通の役割・効果

公共交通の役割・効果			
医療	・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診 - 医療費の増大対策	・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 - 外出することによる健康増進	・クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 - 外出することによる介護予防
福祉			・タクシー券配布や福祉有償運送等の拡充 - さらなる介護予防事業
商業	日用品の訪問販売	スーパー等への買い物手段	交通安全
教育	・スクールバスの運行 ・市外学校への通学断念 ・市外学校近くでの居住による人口流出対策	学校への通学手段	・増加する交通事故対応 ・高齢者ドライバーのさらなる安全教育
観光	観光地やイベント会場への送迎バス運行	・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出	総務
建設	道路混雑に対応した道路整備	輸送密度の高い交通手段(道路負荷の低減)	・企業近くでの居住による人口流出対策
防災	災害時における市民の移動手段の調達	災害時における移動手段	まちづくり
		コミュニケーションの増加	・土地の価値低下等による税収減少対策 ・バスもない地域というマイナスイメージを払拭する対策
		環境	・自動車増加対応としての、さらなる温室効果ガス削減対策
		地価	・孤独感の増加対応としての、地域コミュニティの強化 ・外出支援策の実施
公共交通がなくなった場合に必要となってくる各分野の対策			

資料:西村和記、土井勉、喜多秀行「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値―クロスセクターベネフィットの視点から―」、土木学会論文集 D3, Vol.70, No.5, pp.809-818, 2014 を基に加筆

4. 基本的な方針と目標

4-1 会津若松市のまちづくりの方向性

(1) まちづくりのビジョン・コンセプト

※会津若松市第7次総合計画（平成29年度～令和8年度）より抜粋

■まちづくりのビジョン【基本理念・基本目標】

ともに歩み、ともに創る「おん こ そ温故創しん」会津若松

本市には大きな財産があります。それは、四季折々の、厳しくも豊かな自然、実り多き大地といった会津地方の風土と、先人たちが形作ってきた、様々な「目に見えるもの・見えないもの」とが織り成す財産です。

これらは、農業や伝統産業、工業やサービス業といった多彩な産業をはじめ、ともに生き抜くための相互扶助の精神や、地域の緻密なネットワーク、地域のコミュニティ、子どもやお年寄りへの温かなまなざし、教育重視の精神による優れた人材の輩出など、歴史や伝統・文化、人間性や知性、地域の絆などとして、私たちの社会の中に、深く根差し、確かに息づいています。

こうした本市の「財産」にあらためて光をあて（＝温故）つつ、「自我作古＝我より古（いにしえ）をなす」の思いを持って、新たな考えや手法、技術を取り入れながら、未来へのまちづくりを進めていきます。

そして、このまちに集うみなさんとともに歩みながら、「誰もがお互いを尊重し合い、自分らしく、幸せな暮らしを営むことができる、強く、やさしいまち」、「個性と魅力をもち、連綿と続く活力あるまち」会津若松を創って（＝創しん）いきます。

■まちづくりのコンセプト【計画全体を貫く3つのコンセプト】

テーマ1 ひとが輝くまちへ

私たちの先人たちは、人材の育成や教育に力を注いできました。こうした風土は、謹厳実直な気質を育み、この地域をはじめ国内外で活躍する人材を輩出してきました。

これまでの本市の発展もこうした「ひと」の力によるものであり、将来においても、市民一人ひとりの多様な能力を十分に発揮できる機会を創り出し、これからの地域、さらには日本、世界で活躍する人材を育てていきます。

テーマ2 ともに創るまちへ

“まち”をつくっていくのは、ここに住み、集う「ひと」です。

市民生活を取り巻く環境が日々変わっていく中で、豊かで安心して生活できるまちをつくっていくためには、市民をはじめ、行政、本市で活動を行うあらゆる主体がともに支えあい、力を合わせて様々な課題を解決していく必要があります。

この計画が掲げる「まちづくりのビジョン」の実現に向けて、本市を構成する多様な主体とともに取組の推進を図っていきます。

テーマ3 つなぎ続くまちへ

私たちの先人たちは、これまで様々な歴史の変遷の中で、この会津、会津若松市をつくり、発展させてきました。

今、大きく社会が変わろうとする中で、先人に習い、その変化を的確に読み取り、日々新たな考えを取り入れながらまちづくりを進めることで、将来にわたって、安心して暮らすことのできるまち、魅力的で活力のあるまち、すなわち、「暮らし続けることのできるまち」、「暮らし続けたいまち」を創っていきます。その際、以下の3つの考えを大きな視点としていきます。

視点1 スマートシティ会津若松 視点2 しごとづくり 視点3 公共施設、行政サービスの最適化

(2) 都市づくりの目指す姿

※会津若松市第7次総合計画（平成29年度～令和8年度）より抜粋

■基本計画 政策8「地域の活力を支える都市環境の維持」 政策分野29「都市づくり」

目指す姿 「ひと」「まち」「くるま」が共生する、効率的でコンパクトなまち

主な取組

- 地域特性を活かした都市機能の配置
- 各地域の拠点と市街地との連携強化
- 適正な土地利用の誘導
- 土地区画整理事業・地区計画制度を活用した住環境の向上
- 分かりやすい住居表示・国土調査の推進



■基本計画 政策8「地域の活力を支える都市環境の維持」 政策分野31「公共交通」

目指す姿 公共交通ネットワークの再構築と活性化により公共交通の利用者が増え、市内外の交流が盛んなまち

主な取組

- 路線バスネットワークの再構築
- 連携・協働による持続可能な公共交通の仕組みづくり
- 公共交通と各まちづくり施策と連携した取組
- 分かりやすい情報提供と的確な情報発信による公共交通の利用促進
- 第三セクター鉄道への支援
- 第三セクター鉄道における利便性向上施策と情報発信による利用促進
- 広域連携による地域鉄道の利用促進



■基本計画 政策9「ひとの力を活かした地域活力の創造・再生」 政策分野39「まちの拠点」

目指す姿 人、物、情報がつながる、賑わいと活気の創造に向けて、市民に親しまれる拠点が整っているまち

主な取組

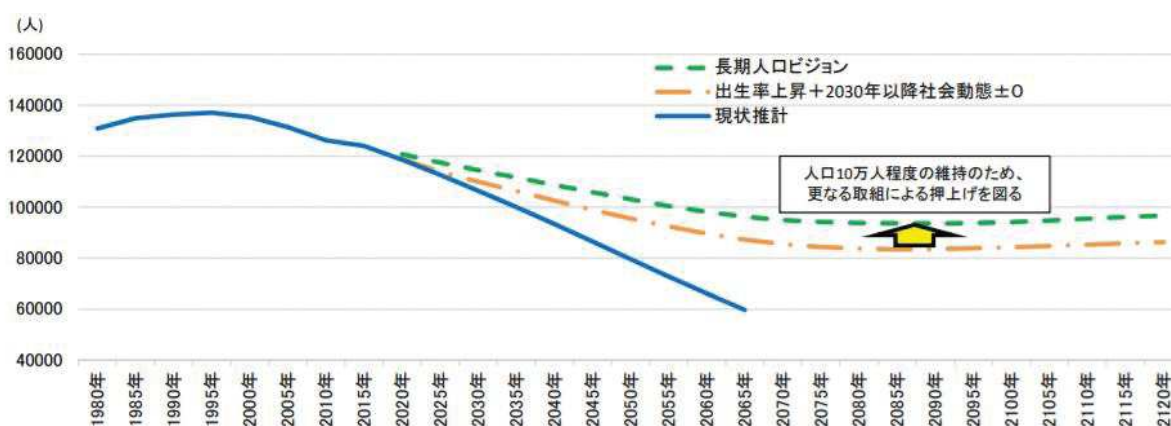
- 「新市建設計画」に基づく取組の推進
- 市役所庁舎の整備
- 会津若松駅前の基盤整備の検討
- 旧県立会津総合病院跡地などの利活用の提案と検討



(3) 第2期会津若松市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

本市の人口については、令和2年3月に策定した「第2期会津若松市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」では、『10万人程度の人口規模を維持していく』ことを目標に、長期的な人口減少対策として大きく以下の3点を掲げています。

- ①合計特殊出生率を2040年までに 2.2 まで上昇させることを目指す
- ②2030年を目途に社会動態±0を目指す（人口の流入促進と流出抑制）
- ③ICT（会津大学）・ICTオフィスや観光を核とした交流人口の増加を図る



(4) スマートシティ会津若松

平成25年2月、本市では、市の政策の方針を示す「施政方針」と本市の活力再生の施策を掲げた「地域活力の再生に向けた取組み～ステージ2～」において「スマートシティ会津若松」の推進を掲げ、以来、関連する取組を進めてきました。

また、平成29年度からの10年間を計画とする「会津若松市第7次総合計画」では、計画全体を貫く3つのコンセプトのうちの一つ“つなぎ続くまちへ”の中で、「スマートシティ会津若松」を市政運営全体の向上のために有効な手段として位置付けています。

「スマートシティ会津若松」は、ICT（情報通信技術）や環境技術などを、健康や福祉、教育、防災、さらにはエネルギー、交通、環境といった生活を取り巻く様々な分野で活用し、将来に向けて持続力と回復力のある力強い地域社会と、安心して快適に暮らすことのできるまちづくりを進めていくものであり、これらの多様な取組の総称です。

さらに、これらの取組のうち、特に地方創生に関するものについては、「第2期会津若松市 まち・ひと・しごと創生総合戦略」として取りまとめており、ICTを活用したまちづくりを積極的に推進することにより、雇用の創出や人口の維持、ひいては地域経済の活性化を図っていくものです。

■ ICT などを活用して、地域産業の活性化を図りながら、安心して快適に生活できる「まちづくり」を進める取組です。

本市では、ICT（情報通信技術）や環境技術などを、健康や福祉、教育、防災、さらにはエネルギー、交通、環境といった生活を取り巻く様々な分野で活用し、将来に向けて持続力と回復力のある力強い地域社会と、安心して快適に暮らすことのできるまちづくりを進めています。
こうした取組の総体が「スマートシティ会津若松」です。



(5) 将来都市構造

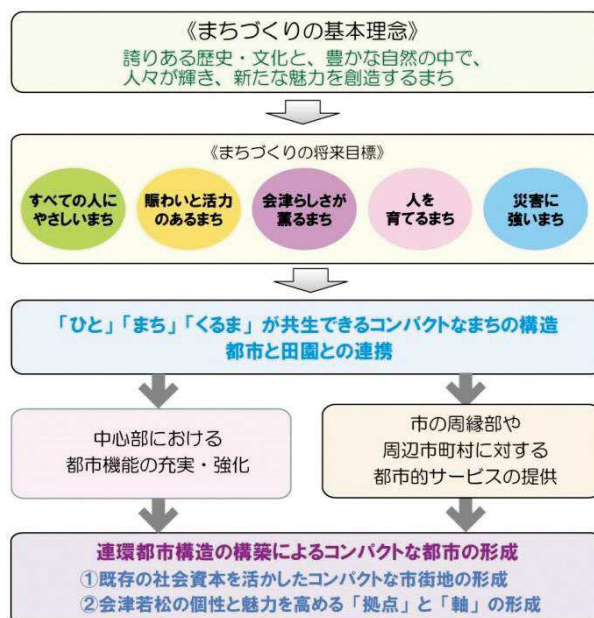
※会津若松市都市計画マスタープラン(平成22年度～令和12年度)より抜粋

■都市構造の考え方

まちづくりの理念「誇りある歴史・文化と、豊かな自然の中で、人々が輝き、新たな魅力を創造するまち」を実現するためには、人が「ずっと住みたい」「このまちが好きだ」と感じるような魅力を持続けるとともに、これを可能とする都市構造や産業基盤をつくっていくことが必要です。

また、まちづくりの将来目標を実現していくためには、本市の歴史や伝統文化に根ざした貴重な地域資源や、田園風景が映える盆地景観などの自然景観をはじめとする、「会津らしさ」を十分に活かしながら、今後の人口減少社会や少子高齢化の進行、さらには市町村合併による新市の都市構造を踏まえ、「都市と田園との連携の強化」を推進し、「ひと・まち・くるまが共生」できる「効率的でコンパクトなまち」の構造としていくことが求められています。

そこで、本市中心部に集積している都市機能を充実・強化するとともに、この中心部を核として、周辺の市街地や田園集落地域など、さらには周辺市町村に対する都市的サービスの提供を行うための連携の確保や強化を図る都市構造の構築を目指します。



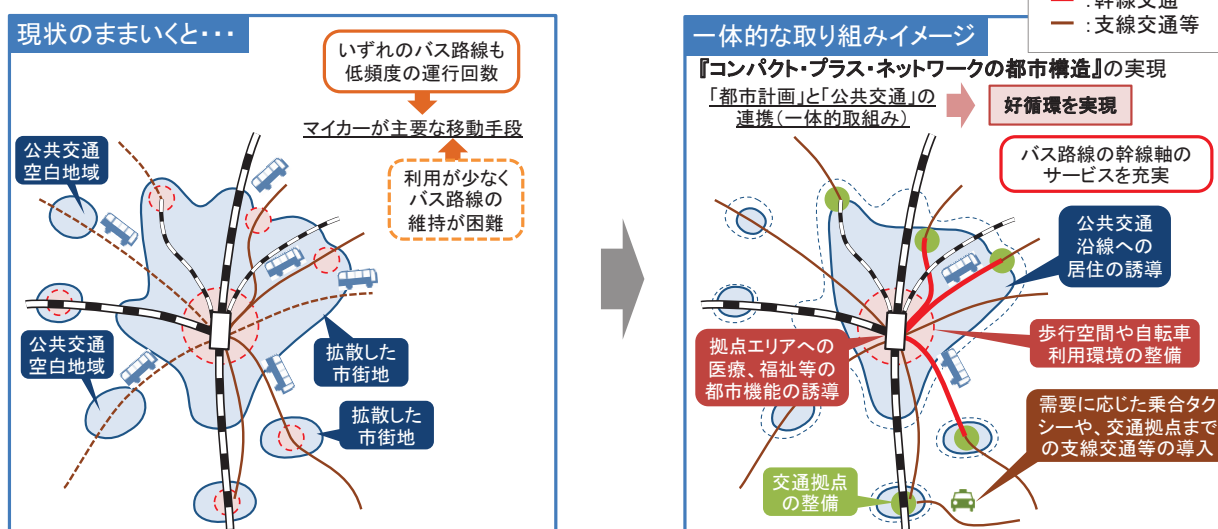
(6) コンパクト・プラス・ネットワーク

現在、策定を進めている会津若松市立地適正化計画では、“城下町の歴史を活かし 安全・安心につながるまち”を方針に掲げ、安全・安心を確保し、子育て世代や高齢者をはじめとするあらゆる世代が、スマートに暮らせる都市づくりを目指すことを検討しています。

そこで、医療・福祉施設、商業施設や住居などがまとまって立地し、公共交通によりこれらの生活利便施設などにアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、まちづくりと公共交通網の形成(コンパクト・プラス・ネットワーク)を進めていくことを位置付けています。

コンパクト・プラス・ネットワークは、人々の居住を公共交通の沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上させることを目的とする考え方です。

▼ コンパクト・プラス・ネットワーク



4-2 地域公共交通の基本的な方針

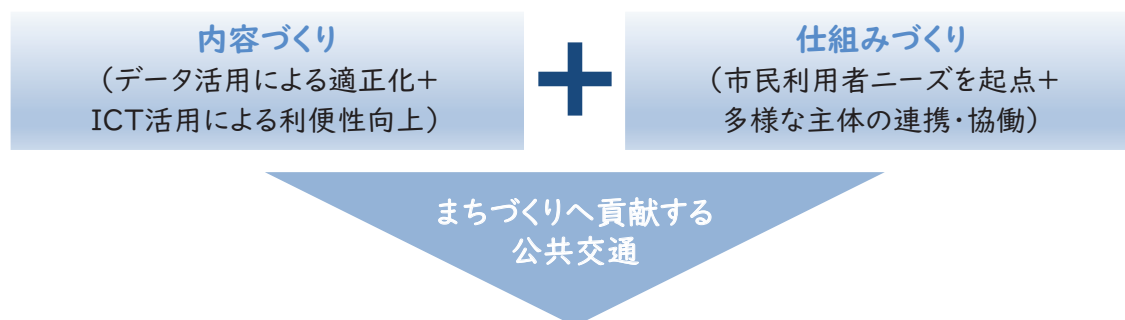
「会津若松市のまちづくりの方向性」や「地域公共交通の課題」を踏まえ、本市の地域公共交通の基本的な方針を次のとおり定めます。

【基本的な方針 ～目指す公共交通の将来像】

快適な暮らしと活力あるまちづくりの実現に寄与する
利便性が高く持続可能な公共交通を目指す

鉄道やバス、タクシーなどの様々な公共交通機関について、利用者の動向やそれぞれの特性等の様々なデータを分析しながら、それらを結び付ける方策や、ICTの活用による利便性向上と利用促進に向けた各種取組により、公共交通ネットワークの活性化に取り組みます。

さらに、健康増進や環境への配慮、ウィズコロナ・アフターコロナにおける新たな生活様式にも対応しながら、「快適な暮らしと活力あるまちづくりの実現に寄与する利便性が高く持続可能な公共交通を目指す」ことを基本的な方針とします。



4-3 計画の目標

「地域公共交通の基本的な方針」及び「地域公共交通の課題」に対応した計画の目標を次のとおり定めます。

【基本的な方針
～目指す公共交通
の将来像】

快適な暮らしと活力あるまちづくりの実現に寄与する
利便性が高く持続可能な公共交通を目指す

【課題】

課題①
各地域で安心して暮らせるために、日常生活の移動手段としてより便利な公共交通の確保が必要

課題②
市民・来訪者にとって気軽に利用できる便利で分かりやすい公共交通への改善が必要

課題③
持続可能な公共交通への改善が必要

課題④
まちづくりと連動した公共交通の改善が必要

【計画の目標】

目標① “くらし”を支える交通手段の確保

目標② “おでかけ”が楽しくなる公共交通システムの構築

目標③ データ活用と多様な主体の連携・協働による持続可能な公共交通の構築

目標④ まちづくりに貢献し、環境に配慮した公共交通の構築

目標①：“くらし”を支える交通手段の確保

- 市内に住んでいる市民の日常生活における移動手段を確保・維持するため、既存路線の再編・見直しを行います。また、公共交通空白地域においては、「地域の実情に見合った交通手段」の確保を目指します。
- 各地域と中心部を結ぶ広域路線等に乗れば、会津若松駅・神明通り・竹田総合病院等の都市機能が集積する中心拠点へ必ず行ける環境をつくり、維持していきます。
- 公共交通空白地域については、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・手段を提供します。
- 地域の実情に応じた運行内容となり、きめ細かい交通サービスが提供される状態を目指します。

【KPI】交通手段が確保できているかを評価する指標

- ・ 鉄道駅・バス停・デマンドエリア等による人口カバー率

【実現を目指すライフスタイルのイメージ】

- 市内のどこに住んでいても公共交通サービスを利用できる。
- 中心拠点及び乗継拠点で乗り換えることで、市内・地域間・市外と様々な移動が出来る環境が確保・維持されている。

目標②：“おでかけ”が楽しくなる公共交通システムの構築

- コンパクトな都市構造を形成している中心部において、ICT技術等を活用し、より便利な公共交通を提供することで、車に頼り過ぎないライフスタイルの実現を目指します。
- 幹線軸と位置づけている「会津若松駅・神明通り・竹田総合病院・西若松駅」の区間について、重点的なサービス向上を検討していくとともに、中心拠点・乗継拠点として位置付け、各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れます。
- 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等へ、中心拠点・乗継拠点で広域路線と市街地路線等^{※1}を乗り換えることでアクセスできる環境をつくれます。
- 支払い方法について、キャッシュレス決済やMaaS^{※2}による予約・配車・決済の一連の流れを1つのサービスとして提供する環境を目指します。

※1…広域路線と市街地路線等：本計画50頁及び51頁をご覧ください。

※2…MaaS：本計画10頁をご覧ください。

【KPI】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

- ・ 路線バス利用者数
- ・ 補助制度を活用する郊外路線バスの収支率
- ・ 路線バスの分担率
- ・ 幹線区間（若松駅前、神明通り、竹田総合病院、西若松駅）のバス停乗降者数

【実現を目指すライフスタイルのイメージ】

- 中心拠点及び乗継拠点で接続する公共交通機関同士の運行ダイヤが調整され、待ち時間が軽減されている。また、待合環境が整備され快適に過ごせる。
- 来訪者をはじめとした方々は利用方法が分かりやすく、迷いなく公共交通を利用できる。

目標③： データ活用と多様な主体の連携・協働による持続可能な公共交通の構築

○人口の分布や各交通機関の利用状況等のデータを活用した継続的な改善や、地域協働の取組、多様な主体と連携した積極的な利用促進を展開することにより、持続可能な公共交通の構築を目指します。

【KPI】公共交通の持続可能性を評価する指標

- ・ 地域内交通の利用者数
- ・ 地域内交通の収支率
- ・ 公共交通を支える住民組織数
- ・ 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

【実現を目指すライフスタイルのイメージ】

- 公共交通に関するデータを活用し、詳細な利用実態が短時間で把握できる。また、データに基づき多角的な視点で分析が可能となり、路線再編に活かされる。
- 行政及び交通事業者だけではなく、様々な分野の関係者が連携した利用促進が展開されている。

目標④： まちづくりに貢献し、環境に配慮した公共交通の構築

- 都市計画マスタープランにおける「連環都市構造の構築によるコンパクトな都市の形成」や、策定中の立地適正化計画との連動を図り、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）の構築を目指します。
- 異業種連携の取組などにより、まちづくりに寄与する公共交通の構築を目指します。
- 持続可能な開発目標（SDGs）を考慮し、ゼロカーボンシティ会津若松に寄与する環境に配慮した低炭素な交通システムの実現を目指します。

【KPI】まちづくりへの寄与（貢献）を評価する指標

- ・ 観光入込数
- ・ 運転免許返納者数
- ・ まちなか周遊バスの利用者
- ・ メタボ該当者及び予備群の割合

【実現を目指すライフスタイルのイメージ】

- 持続可能な開発目標（SDGs）に配慮した公共交通ネットワークが形成されている。
- ゼロカーボンシティの実現や低炭素な環境に寄与する電気バスなどが走行し、拠点と拠点を繋ぐバスや鉄道で通勤する人が増加する。
- 多くの観光客が公共交通を利用して市内を観光する。

4-4 会津若松市の地域公共交通の将来像

計画の基本的な方針、目標を踏まえて、本市の地域公共交通ネットワークの将来イメージと機能・役割等を次のとおり定めます。

各拠点を中心として、広域・郊外・地域内・市街地の役割分担を図った持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指します。

(1) 目指すべきネットワーク

■ 広域の公共交通ネットワーク

市外へのアクセスを可能とするネットワークであり、中心拠点及び乗継拠点間を結ぶ中心的な軸として大量性や定時性に優れた公共交通サービスを提供し、市町村間を跨ぐ移動を確保します。

なお、路線の確保・維持にあたっては、会津圏域地域公共交通利便増進実施計画との連動を図ります。

■ 郊外・地域内の公共交通ネットワーク

郊外において、広域の公共交通ネットワークを補完するサービスを提供し、郊外と市街地との移動を確保します。なお、利用が少ない路線については運行形態の見直しを図りながら確保します。

地域内については、地域特性に応じた公共交通空白地域への対応を図るため、地域主体のコミュニティ交通の支援により、市民の日常生活（買い物、通院、通勤・通学等）の移動を確保します。

なお、路線バスやデマンド交通でカバーできない需要が少ない地域においては、新しい公共交通サービスの導入やタクシーの利活用も検討し、複数の公共交通機関を組み合わせながら市民の移動需要に対応します。

■ 市街地の公共交通ネットワーク

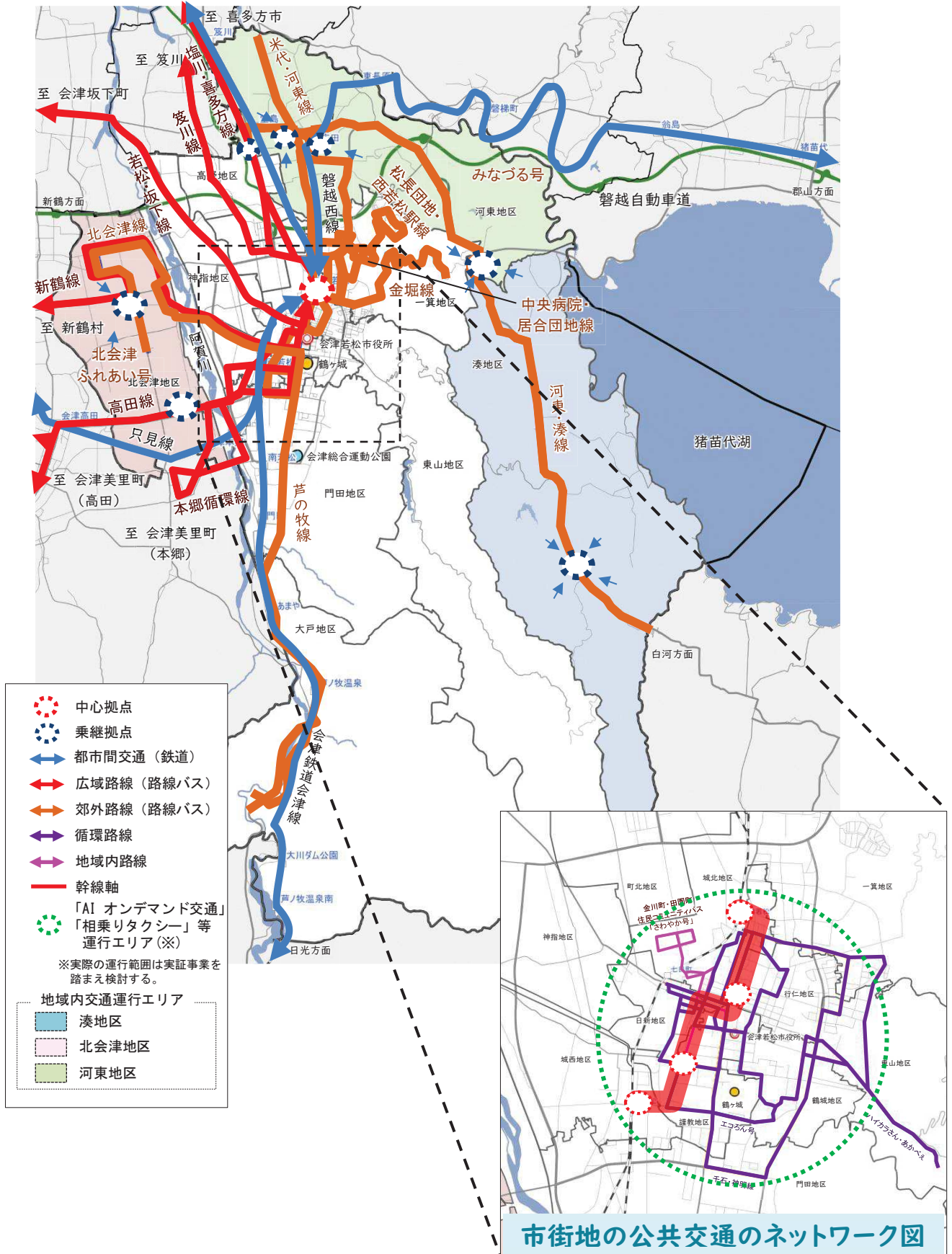
会津若松駅を中心とした市街地において、広域の公共交通ネットワークや郊外の公共交通ネットワークを補完するサービスを提供し、市街地内の周遊を確保します。

会津若松駅～神明通り～竹田総合病院～西若松駅の幹線軸を維持し、市街地の公共交通サービスの利便性を確保します。

市街地内の公共交通空白地域に対しては、新たな技術を活用し、需要に応じて運行する公共交通サービス（AI オンデマンド交通※等）の導入について検討します。

※AI オンデマンド交通：従来のバス停に加え、スマートフォンアプリを活用して、より短い間隔で仮想のバス停を設け、アプリでの予約に応じて、AI（人口知能）がリアルタイムにデマンドバスを配車するとともに、複数の利用者が乗車できるよう最適なルートを選択しながら目的の乗降場所まで運行するサービス。

▼ 公共交通ネットワークイメージ



(2) 地域公共交通ごとの役割・位置づけ

各公共交通は、路線や輸送力が異なる点に留意し、公共交通ネットワークの将来像を構成する確保・維持に対する基本的な役割について下表のとおり定めます。

【路線の確保・維持のあり方】

- ◎：確保維持改善事業（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統）を活用し、国・福島県・会津若松市・近隣市町村・交通事業者で路線の確保・維持を図る路線
- ：福島県の補助事業（福島県地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を活用し、福島県・会津若松市・交通事業者で路線の確保・維持を図る路線（＝委託路線）
- ◇：福島県・会津17市町村の協調支援により路線の確保・維持を図る路線
- ：交通事業者で確保・維持を図る路線

【会津若松市の地域公共交通の役割等】

			役割・サービス水準	交通 モード	路線名・区間等	
公共交通	都市間 交通		・ 広域都市間の移動を支える基幹公共交通軸	鉄道	・ JR磐越西線(□) ・ JR只見線(◇)※上下分離方式による県及び17市町村負担金 ・ 会津鉄道会津線(◇)※国県及び会津17市町村による補助	
				高速バス	・ 新宿、仙台、新潟、福島、いわき・郡山、野沢(□)	
	広域 路線		・ 市内各地域及び周辺市町村と市中心部を結び、日常生活に必要なサービス水準を確保する地域間交通	路線バス	・ 高田線(◎) ・ 塩川・喜多方線(◎) ・ 本郷循環線(◎) ・ 笈川線(○) ・ 若松・坂下線(◎) ・ 新鶴線(○)	
	郊外 路線	路線	・ 市内住宅地等と中心部を結び、日常生活に必要なサービス水準を確保する路線	路線バス	・ 松長団地・西若松駅線(□) ・ 米代・河東線(◎) ・ 中央病院・居合団地線(□) ・ 北会津線(◎) ・ ・ 金堀線(○) ・ オリパス通勤線(□) ・ 芦の牧線(○) ・ ・ 河東・湊線(◎)	
		その他	・ 郊外の交通空白地域をカバーする交通	デマンド交通	・ AIオンデマンド交通※等(□)	
	市街地 路線	循環 路線	・ 中心部の住宅地・医療機関・商業施設・文化施設・公共施設・観光地を循環する路線	路線バス	・ ハイカラさん・あかべえ(□) ・ 千石・神明線(□) ・ エコろん号(□)	
		その他	・ 中心市街地の中の交通空白地域をカバーする交通	デマンド交通	・ AIオンデマンド交通等(□)	
地域内 路線		・ 市内各地域において、地域内移動を支えるとともに、広域路線や市街地路線に接続して、日常生活に必要な移動を確保する路線	地 域 主 体 コ ミ ュ ニ テ ィ 交 通	・ 金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」(◎) ・ 湊地域内交通「みなとバス」(◎) ・ 北会津地域内交通「北会津ふれあい号」(◎) ・ 河東地域内交通「みなづる号」(◎)		

タクシー

※AIオンデマンド交通：本計画50頁をご覧ください。

	役割・サービス水準	交通モード	路線名・区間等
送迎バス	・ 民間事業者が無償で特定の人を施設までの移動を提供する	—	・ 病院、福祉施設、温浴施設等の送迎バス（□）
福祉交通	・ 障がい者や介助が必要な方等、一人では公共交通を利用することが困難な人に対して個別輸送を提供する移動手段	—	・ 福祉有償運送（□）

【幹線軸】

役割・サービス水準	交通モード	路線名・区間等
・ 広域路線及び市街地路線により形成される中心部の多頻度運行区間。市の公共交通ネットワークの骨格となる区間	路線バス	・ 広域路線及び市街地路線の中心部区間（会津若松駅～神明通り～竹田総合病院～西若松駅）

【中心拠点・乗継拠点】

	役割・特性	中心拠点・乗継拠点	対象路線
中心拠点	- 都市機能が集積する市中心部において、人々の移動の主要目的地となる拠点 - 鉄道や幹線軸（広域路線・市街地路線）と中心部路線との乗継拠点（ターミナル拠点）	会津若松駅	- 鉄道、高速バス - 幹線軸（広域路線、市街地路線） - 中心部路線
		神明通り	- 高速バス - 幹線軸（広域路線、市街地路線） - 中心部路線
		竹田総合病院	- 幹線軸（広域路線、市街地路線） - 中心部路線
		西若松駅	- 幹線軸（広域路線、市街地路線） - 中心部路線
乗継拠点	- 地域内路線と広域路線などとの乗継拠点 - 単に乗継場所であるだけでなく、地域内の生活・交流機能を合わせ持つ生活拠点であることが望ましい	湊	- 広域路線 - 地域内路線
		北会津	- 広域路線 - 地域内路線
		河東	- 鉄道、広域路線 - 地域内路線

(3) ネットワークに関する留意点

広域・郊外・地域内・市街地の移動を支える上で乗継が生じる場合でも、可能な限り利用者の負担を軽減するために運行ダイヤの見直しや様々な待合環境の整備、分かりやすい情報提供等の利便性向上に向けた対策を講じることで、効率的で利便性の高いネットワークを構築します。さらに、運賃体系の見直しやクレジットカード・電子決済・アプリによるQRコード決済などのキャッシュレス決済やMaaS※を活用した支払い方法の見直しにより利便性向上を図り、また、需要が少ない地域においてはタクシーの利活用や新しい公共交通サービスの導入を検討します。

そのほか、市内で運行している様々な輸送手段（スクールバス、病院送迎バスなど）についても一体的に検討し、一体的な公共交通ネットワークの構築を目指します。

公共交通を確保・維持していくため、交通事業者（運行・運営）、利用者（積極的な利用、住民主体による取組など）、行政（国・県・市の補助など）が連携を深め、一体となって利用促進を図ります。

※MaaS：本計画10頁をご覧ください。

5. 目標達成のための施策及び事業

5-1 施策体系

本計画の目標達成のために行う施策体系を次のとおり定めます。

また、各施策のなかでも特に重点的に実施する事業を「重点事業」として位置づけ、関連する主体との連携を図りながら、計画期間内における検討及び実施を推進します。

【基本的な方針 ～目指す公共交通の将来像】

快適な暮らしと活力あるまちづくりの実現に寄与する
利便性が高く持続可能な公共交通を目指す

【課題】

【計画の目標】

【施策体系】

課題①
各地域で安心して暮らせるために、日常生活の移動手段としてより便利な公共交通の確保が必要

目標①
“暮らし”を支える交通手段の確保

施策① データ活用によるバス路線の再編・見直し

- ①-1 広域路線の確保・維持・改善
- ①-2 市内郊外エリアの路線バス見直し

課題②
市民・来訪者にとって気軽に利用できる便利で分かりやすい公共交通への改善が必要

目標②
“おでかけ”が楽しくなる公共交通システムの構築

施策② 地域主体による「守り育てる公共交通」の推進

- ②-1 地域主体コミュニティ交通の制度・仕組みの構築

施策③ 中心部のサービス向上

- ③-1 幹線軸の維持
- ③-2 中心部における新たな技術を活用した移動手段の導入

課題③
持続可能な公共交通への改善が必要

目標③
データ活用と多様な主体の連携・協働による持続可能な公共交通の構築

施策④ 多様な交通モード等の連携

- ④-1 中心拠点・乗継拠点の形成
- ④-2 中心拠点・乗継拠点における乗継利便性の向上
- ④-3 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討
- ④-4 地域の課題解決に資する MaaS の進化・深化

課題④
まちづくりと連動した公共交通の改善が必要

目標④
まちづくりに貢献し、環境に配慮した公共交通の構築

施策⑤ 利用環境の改善

- ⑤-1 中心拠点・乗継拠点における案内強化
- ⑤-2 情報・乗場・車両の見直し
- ⑤-3 運賃体系・支払い方法

施策⑥ 交通・まちづくりの連携

- ⑥-1 異業種との連携
- ⑥-2 多様な主体との連携

5-2 事業の内容

施策①： データ活用によるバス路線の再編・見直し

対応する課題
(P56 参照)

課題1、3

①-1 広域路線の確保・維持・改善 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、バス事業者、関係市町村】

- 郊外におけるバスネットワーク(広域路線)について、これまで取り組んできた重点課題地域(湊地区・北会津地区・河東地区)の取組結果を踏まえ、会津圏域地域公共交通利便増進実施計画との連動を図りながら、「くらし」の移動手段の確保と効率化を図ります。
- 利用実績やビックデータ(ICカード、バスロケーションシステムなどの車両の運行情報データなど)を活用した運行状況や利用状況を適切に把握します。
- 適切に把握したデータを基に需要の多寡に応じた適正なサービスレベル(路線数・便数・車両総台数等)を見定めながら、交通事業者の自主運行路線等の統合・見直しを行い、必要な路線バス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への対応を図り、「くらしの足」を確保します。

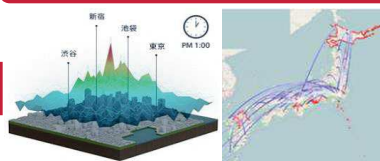
▼ データによる分析

バス事業者所有データ



- ・停留所、系統、ダイヤ、運賃等
- ・乗降人数、バスロケのプロブデータなど

人口分布データ

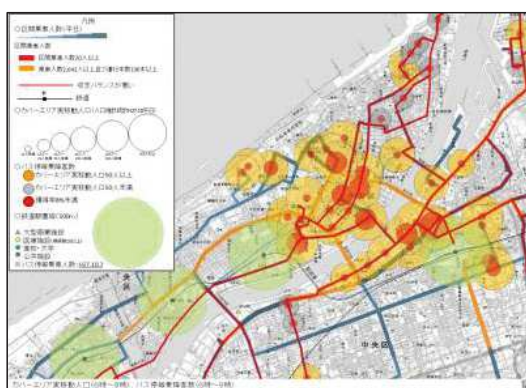


- ・人口メッシュ、施設の分布情報など

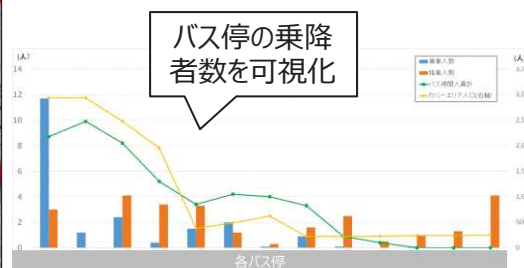
データ収集・分析ツール



地図上に見える化



表・グラフで見える化



①-2 市内郊外エリアの路線バス見直し ※重点事業

【実施主体：会津若松市、バス・タクシー事業者】

- 前計画で位置付けた重点課題地域（湊地区・北会津地区・河東地区）以外における課題路線（金堀線、芦の牧線等）について、運行方法・サービス水準等の見直しを検討します。
- 一部では、路線バスと鉄道が並走している区間があり双方に確保の必要性があることから、運行ルートやダイヤを見直し役割を整理します。鉄道との接続性の向上も検討します。
- 鉄道・路線バス・デマンド交通ではカバーできない少数で分散した移動需要を満たす移動手段として新たな技術を活用し、需要に応じて運行する面的な公共交通サービス（AIオンデマンド交通※等）の導入やタクシーの活用を検討していきます。

※AIオンデマンド交通：本計画50頁をご覧ください。

▼ 金堀線と芦の牧線の現状



▼ ダイヤ調整のイメージ

	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00
	30	30	30	30	30
会津線		●	●	●	●
芦ノ牧線	●			●	●

↓

	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00
	30	30	30	30	30
会津線		●	●	●	●
芦ノ牧線	●		●	●	

運行ダイヤを見直し、最適化を図る

▼ 想定する乗用タクシーの利活用イメージ

タクシーの利活用	内容
代行サービス	・ タクシー会社が利用者によって変わって代行するサービス（例：買い物代行サービス、デリバリーサービスなど）。
定額制度	・ 定期券のように、対象者・エリア・時間帯を限定した制度。割安に利用できることにより、利便性の向上や需要の喚起に繋がる。

施策② 地域主体による「守り育てる公共交通」の推進

対応する課題
(P56 参照)

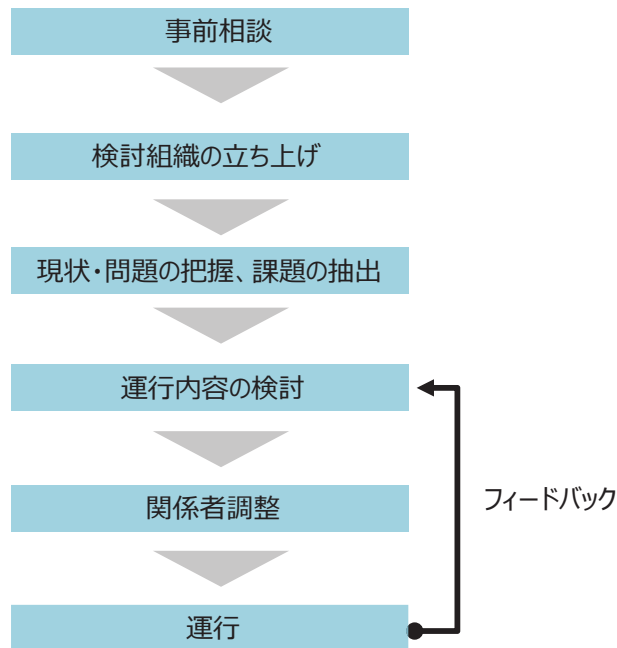
課題1、3

②-1 地域主体コミュニティ交通の制度・仕組みの構築 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、バス・タクシー事業者、住民組織】

- 市内の金川町・田園町や湊地区・北会津地区・河東地区における「地域協働運行方式」の取組を評価・検証し、地域住民の関与や活動が公共交通の利用に繋がっている成功モデルや、他都市の取組事例を参考に、地域の実情・特性に応じた方式を検討します。
- さらに、地域が主体となった「地域協働運行方式」に対して、各段階において適切な支援を実施し、地域内交通の確立・拡充を図ります。
- 市の支援としては、生活交通の不便な地域での移動手段の確保に向け、乗合タクシー等の導入に係る地域からの相談に応じたり、具体的な取組が始まった地域に対しては住民アンケートのノウハウ提供等の支援を行います。
- 地域内交通の導入や公共交通空白地域への対応、利用の少ない路線バスの見直し等について、地域の実情・特性を踏まえて、地域・住民が選択できる「地域主体コミュニティ交通」の制度・仕組みを構築します。

▼ 地域内交通導入の取り組み



金川町・田園町「さわやか号」



湊地区「みなとバス」



北会津地区「ふれあい号」



河東地区「みなつる号」



▼ 地域主体コミュニティ交通一覧

地域主体コミュニティ交通の選択肢	市内の取組事例
住民コミュニティバス	・ 金川町・田園町住民コミュニティバス
自家用有償旅客運送(交通空白地対応)	・ 湊地区
デマンド交通	・ 北会津地区 ・ 河東地区
タクシー活用(相乗り型タクシー、グループタクシー)	・ 金川町・田園町における相乗り型タクシー実証

施策③ 中心部のサービス向上

対応する課題
(P56 参照)

課題1、2

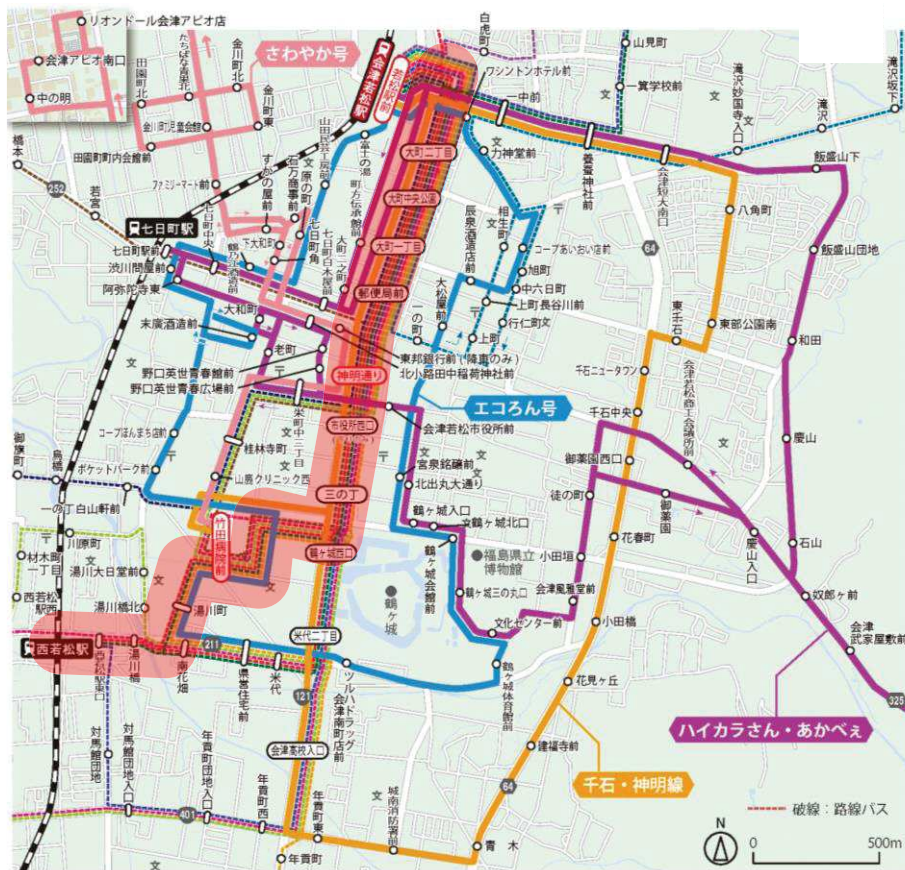
③-1 幹線軸の維持

【実施主体:会津若松市、バス事業者】

○市内各所と中心部を結ぶ広域路線等の中心部区間「会津若松駅～神明通り～竹田総合病院～西若松駅」において幹線軸を形成しています。また、朝夕の通勤時間帯には、竹田総合病院ではなく米代二丁目を經由することで、通勤通学利用に対応しています。

○今後、「幹線軸」の維持及び利便性向上を図るために、幹線軸において重点的な利用促進策を講じます。

▼ 市街地エリア



▼ 想定する利用促進策

利用促進	概要
乗り継ぎ運賃	乗り継いで利用する場合にかかる運賃の一部を割り引き、乗り継ぎ抵抗を軽減する。
ゾーン運賃	距離ではなく、移動したゾーンに応じて運賃が決まる方式。分かりやすさの向上に繋がる
共通フリーパス	市外からの来訪者などが安心して市内を回遊できるよう、異なる事業者間で共通に使えるフリーパス

③-2 中心部における新たな技術を活用した移動手段の導入 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、バス・タクシー事業者】

- コンパクトかつ城下町の道路・町割り状況という市街地特性に合った、新たな移動手段の確立に向けて、中心部路線及び市街地路線の見直しを検討します。
- “ある程度まとまった移動需要”に対しては、「幹線軸」や循環路線といった既存の定時定路線型の交通サービスを基軸としつつ、それらでカバーしきれていないエリア・目的地やターゲット層（高齢者・身体状況等）といった“分散した需要”に対して、新たな技術を活用し、需要に応じて運行する面的な公共交通サービス（AI オンデマンド交通※¹等）の導入効果及び可能性について検討します。
- 路線バスや鉄道の利用が困難な人の移動手段の確保を目的に相乗りタクシー※²事業について検討します。

※¹ AI オンデマンド交通：本計画50頁をご覧ください。

※² 相乗りタクシー：配車アプリ等を通じて、目的地の近い利用者同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス。乗車人数が多いほど、一人あたりの運賃が安くなる。

▼ AI オンデマンド交通「MyRide さわやか号」実証運行

新しいおでかけスタイル、はじまります。

ダイナミックルーティングバス

MyRide
さわやか号



スマホでカンタン予約、お得な運賃の次世代型バス!!

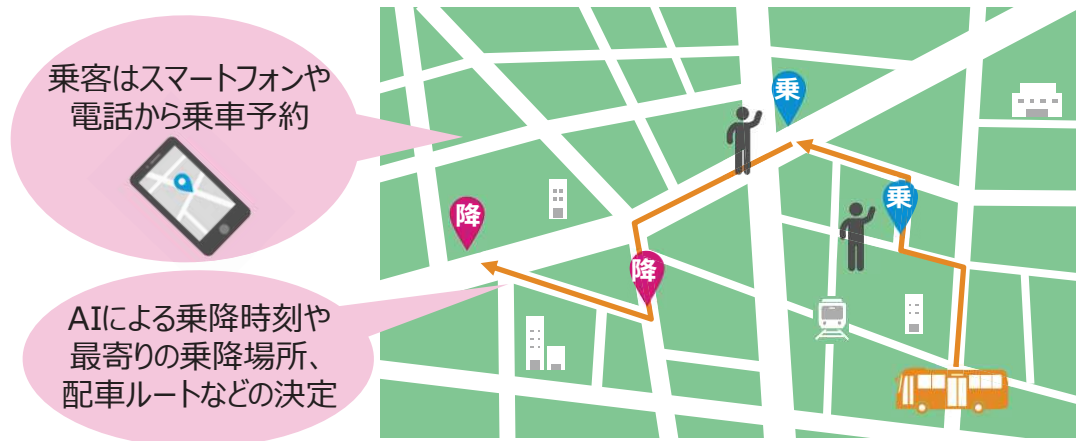
会津 Samurai MaaS プロジェクト——新モビリティサービス推進事業実証事業

実証運行スタート

2021年2月15日(月)～4月9日(金)
平日のみ運行(土・日・祝は運休)
エリアを限定して試験運行します
金川(東・田園町)、会津若松駅、七日町駅、竹田総合病院、会津アピオ、市役所、AIOT



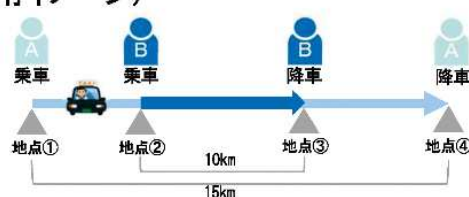
▼ AI オンデマンド交通のイメージ



資料：国土交通省

▼ 相乗りタクシーのイメージ

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が 5,000 円の場合】

A の運賃：3,000 円(5,000 円×15km/25km)

B の運賃：2,000 円(5,000 円×10km/25km)

資料：国土交通省

施策④ 多様な交通モード等の連携

対応する課題
(P56 参照)

課題2、4

④-1 中心拠点・乗継拠点の形成

【実施主体：会津若松市、鉄道事業者、商業関係者・医療事業者】

- 中心部の「幹線軸」を形成する会津若松駅・神明通り・竹田総合病院・西若松駅を中心拠点として位置付け、中心拠点で迷わず乗れる（乗り継げる）環境及び、ストレスなく待てる環境をつくります。会津若松駅前は、「会津若松駅前都市基盤整備基本構想」に基づき、駅前広場及びその周辺の都市基盤の整備を進めます。
- 郊外部等においては、バス停での待合環境や広域路線への乗継環境が十分ではないことから、地域内の支所や公民館、スーパーやコンビニ等を乗継拠点として位置付け待合環境の充実を図ります。

▼ 中心拠点、乗継拠点の整備方針

中心拠点	整備方針
会津若松駅	①安全で円滑な駅周辺の交通環境を整備する。 ②安全で利便性の高い駅前広場へと再生する。 ③官民連携により、持続的な管理運営が可能な空間・体制をつくり出す。 ④駅前地区とまちなかの活性化に貢献する。 ⑤会津の玄関口にふさわしい景観形成を図る。 ※会津若松駅前都市基盤整備基本構想の「整備に向けた5つの基本方針」
神明通り	①商店街のアーケード下の活用や店舗と連携し、快適な待合環境を整備する。 ②バス路線の総合案内や乗継案内所を設置する。 ③スマートシティ会津若松にふさわしい次世代型スマートバス停留所を整備する。
竹田総合病院	①病院敷地内へのバス乗り入れを活用し待合環境の改善を図る。 ②複数方面のバスロケーションシステム導入等による乗継ぎ環境の向上を図る。
西若松駅	①バス乗り場案内を設置するとともに乗り継ぎに配慮しバス乗り場を近接させる。 ②シェルター（屋根）やベンチ、バス位置情報設備の整備などによりバスの待合環境を整備する。

乗継拠点	整備方針
郊外	①地域内の支所や公民館、スーパーやコンビニを活用した待合環境の充実を図る。 ②公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。

▼ 駅前区域の都市基盤整備イメージ (会津若松駅前都市基盤整備基本構想)



▼ (参考) 商業施設内のバス待合スペース (神奈川県横浜市)

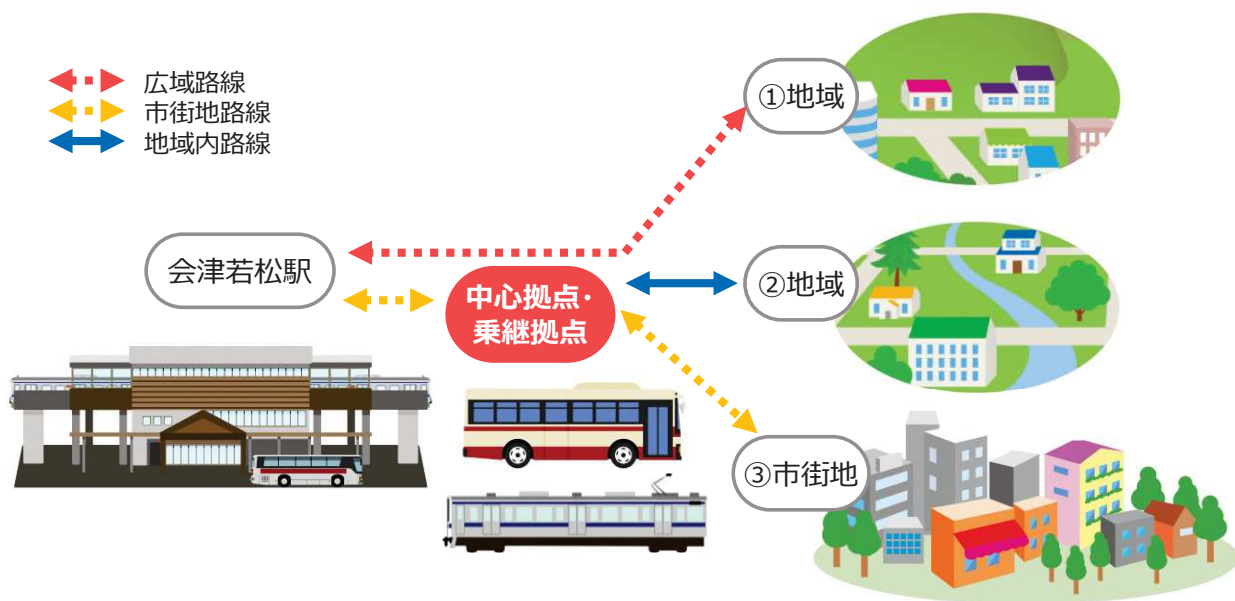


④-2 中心拠点・乗継拠点における乗継利便性の向上

【実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、住民組織】

- 中心拠点・乗継拠点において鉄道、路線バス、地域内交通等を乗り継いで目的地へ移動できるよう、乗場設定やダイヤを見直します。
- 各交通機関でダイヤ改正の時間差による接続性の一時的な損失を防ぐため、関係者間（交通事業者、行政）でのダイヤ改正情報を共有します。

▼ 中心拠点・乗継拠点における乗り換えイメージ



▼ 中心拠点・乗継拠点における整備の考え方

項目	内容
スムーズな乗り継ぎ環境	○乗り継ぎの移動経路を見直し移動距離を短くする ○乗り継ぎ先までの経路を分かりやすくする ○必要な箇所はバリアフリー化する ○公共交通機関同士の乗り継ぎ時間を可能な限り短くする

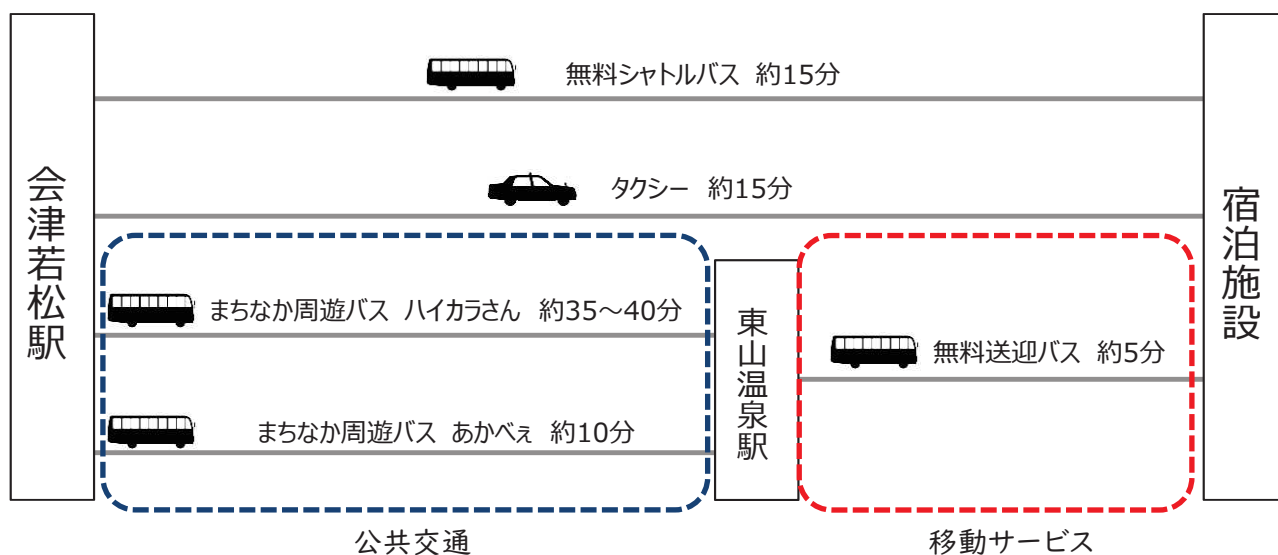
④-3 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討

【実施主体：会津若松市、バス・タクシー事業者、送迎バス実施事業者】

- 病院送迎バスや宿泊施設送迎バス、高校の通学送迎バスなどと公共交通の連携方策について検討します。
- 中心拠点・乗継拠点等において、公共交通と施設送迎バス等を乗り継いで利用できるようにすることで、公共交通のみではアクセスしづらい目的地等への移動手段確保についても検討します。
- また、「③-2 中心部における新たな技術を活用した移動手段の導入」において、需要に応じて運行する面的な公共交通サービス（AI オンデマンド交通※等）の導入に際しては、施設送迎バス等が担っている移動需要を代替・役割分担することも視野に入れて検討を行います。
- 小規模貨物などの貨客混載による輸送なども検討します。

※AIオンデマンド交通：本計画50頁をご覧ください。

▼ 公共交通と移動サービスの連携イメージ



④-4 地域の課題解決に資する MaaS※¹ の進化・深化 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、鉄道・バス・タクシー事業者、IT事業者、大学、観光事業者】

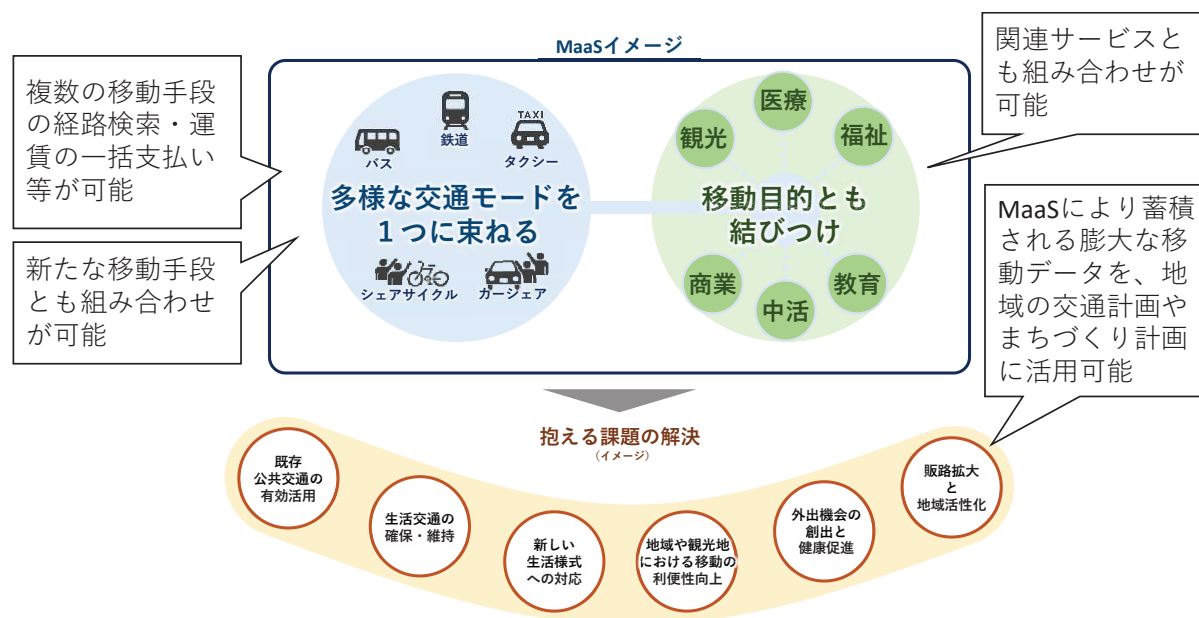
○産学官連携による「会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会」では、生活・観光両面での異なる目的の実証実験を限定された領域で小さく行い、それぞれをエリア・サービスレベル両面で拡張させながら、会津広域エリアにおける「観光」「生活（まちなか・過疎地）」を包括した地方版 MaaS モデル構築を目指しています。

○会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会※² による取組と連携し、本市の交通及びまちづくりが抱える課題解決に向けて、多種多様な移動手段や異業種を繋ぎ・束ねるための手段としての MaaS の進化・深化に取り組みます。

※¹ MaaS：本計画10頁をご覧ください。

※² 会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会は、本市を拠点に活動する任意組織。交通事業者・IT事業者・大学・本市などで構成される協議会でMaaSを活用した実証実験を行っている。

▼ MaaS のイメージ



施策⑤ 利用環境の改善

対応する課題
(P56 参照)

課題 2、4

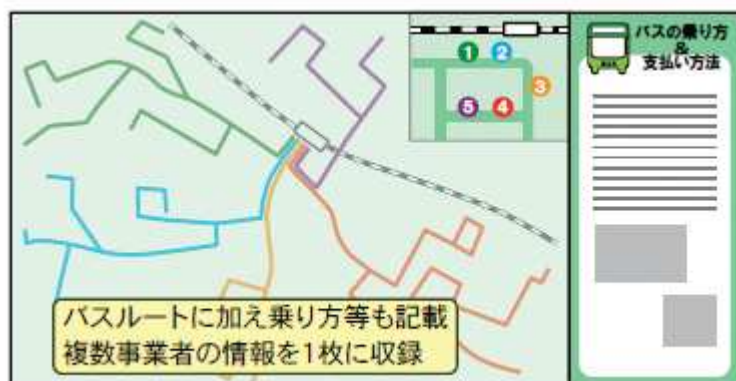
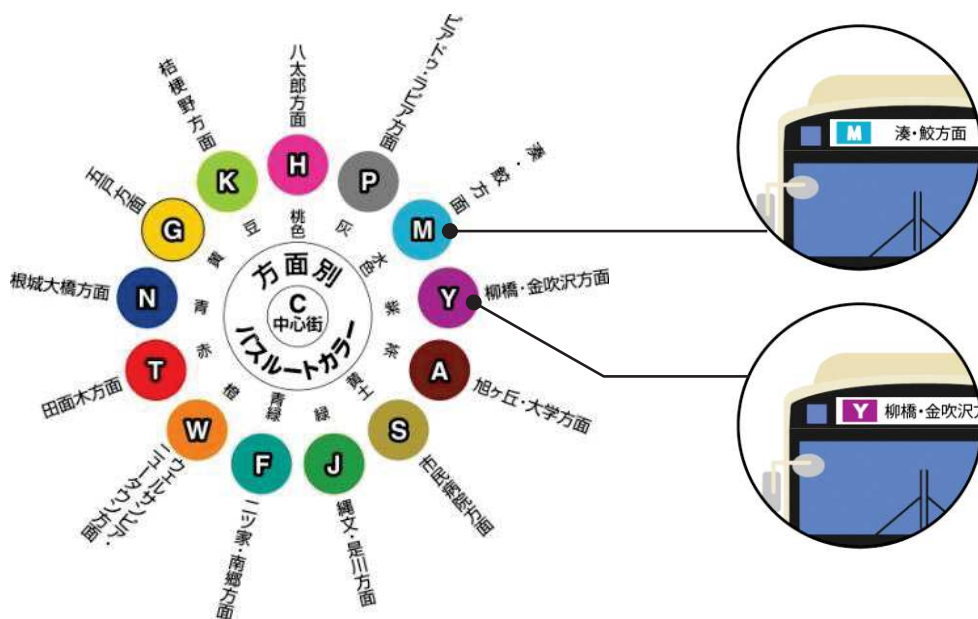
⑤-1 中心拠点・乗継拠点における案内強化

【実施主体：会津若松市、鉄道・バス事業者】

- 中心拠点・乗継拠点において、交通結節機能（乗場案内、乗継案内、行先表示等）を備えた総合案内板、乗場案内サイン、バス停盤面等の整備・改善を行います。
- 例として、乗場の案内にあたっては、方面別の代表的な地名をアルファベット記号で作成し、停留所や路線図、車両の方向幕で示すときは「ルートカラー」を表示、さらに、具体的な路線を2桁の数字で示すことなどを検討します。

▼（参考）青森県八戸市における方面別のルートカラー・ナンバリング

方面別に記号や色で分類
バスマップなどの印刷物にも記載することで一体的な情報提供ができる

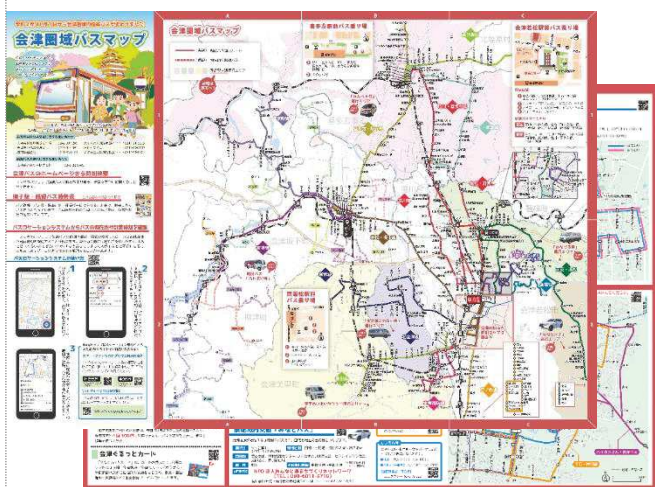


⑤-2 情報・乗場・車両の見直し

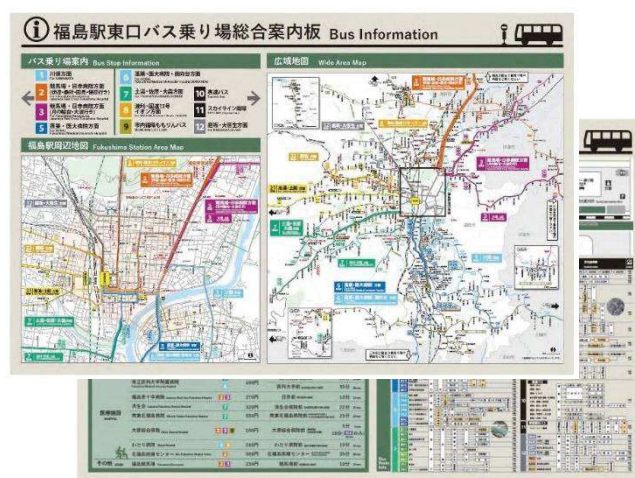
【実施主体：会津若松市、鉄道・バス・タクシー事業者、関係施設】

- 市内の公共交通等をより多くの市民・来訪者等に使うため、バス・タクシー・その他移動手段や中心拠点・乗継拠点等の情報を分かりやすく示した「総合案内マップ」等の作成を行います。
- 車両更新の際に、高齢者等の利便性向上や低炭素な交通システムの実現のため、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やハイブリットバス、電気バス、UDタクシーの導入を検討していきます。
- 路線バスの運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムを活用し、利用者への運行情報を提供し、利用促進を図ります。

▼（参考）会津圏域バスマップ



▼（参考）福島市二次交通案内・サイン整備計画（案）における総合案内板イメージ



▼ 電気バス



▼ ノンステップバス



▼ UD タクシー



▼ バスロケーションシステム（会津乗合自動車）



もっと便利に!!
もっと快適に!!

路線バス位置情報検索サービス

バスロケーションシステム



⑤-3 運賃体系・支払い方法 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、鉄道・バス・タクシー事業者】

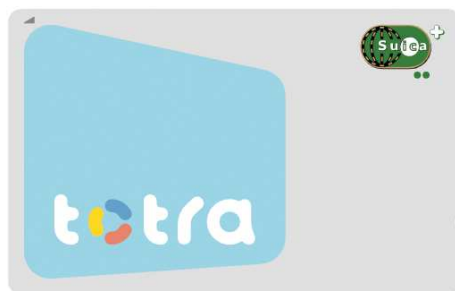
- 利用者の利便性向上に加え、各種施策に活用できるデータ取得のために、ICカード等導入の検討を行います。電子マネー機能により小銭から開放されるなど利用者側のメリット、柔軟な運賃設定や乗降データの収集・分析に基づく運行計画の検討が可能となるなど事業者側のメリットに加え、地域活性化の取組等との連携による社会的なメリットも期待されます。
- 広域路線等の利用者負担軽減と利用促進のため、ICカード等を活用した利用しやすい運賃体系への再構築、乗継割引制度の拡充、高齢者フリーパスの企画・発行などの検討を行います。
- クレジットカードや電子マネー、アプリによるQRコード決済などのキャッシュレス決済の普及に合わせて、MaaS※と組み合わせることで予約・配車・決済までの一連の流れを1つのサービスとして提供出来るよう関係機関と協議・調整します。

※MaaS：本計画10頁をご覧ください。

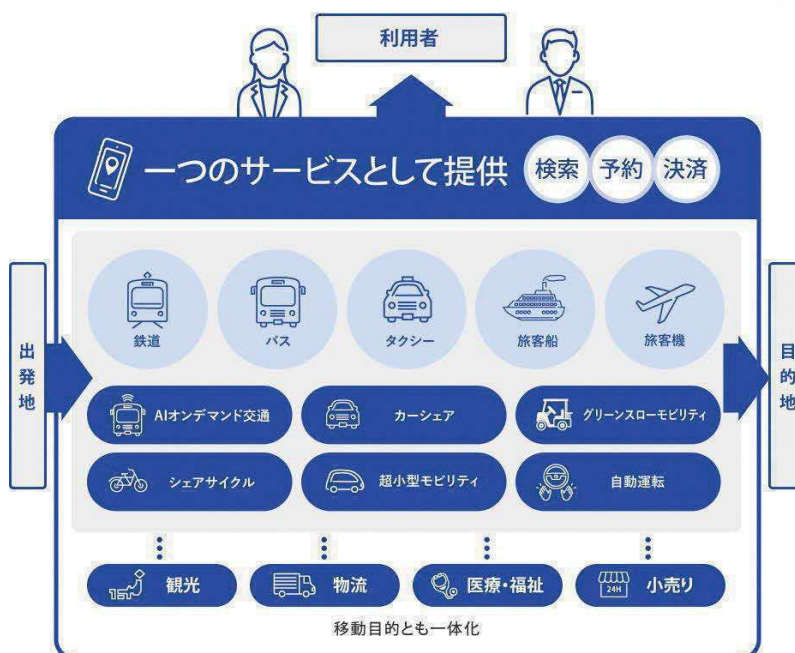
■（参考）交通系ICカード

- 集積回路（IC）を組み込んだ非接触型ICカードは、財布や定期入れ等に入れたまま読み取り機にかざすか、タッチして使用することが可能なため、磁気カード等の様な装置への挿入を省く分、利用者利便性が向上している。
- 全国で多く普及している10種類の交通系ICカード（Suica など）は、複数の事業者社のサービスエリアでも利用できる。
- その他、地域独自の交通系ICカードもあるが、特定の地域の特定の乗り物でしか利用出来ない場合が多い。最近では地域独自カードの導入エリアで10カードを利用できるカード（10カードの片利用、例えば仙台市のicsc a）が見られるようになった。

▼ 地域連携ICカード「totra」 （宇都宮ICカード導入検討協議会）



▼ MaaSの利用方法イメージ



資料：国土交通省

施策⑥ 交通・まちづくりの連携

対応する課題
(P56 参照)

課題3、4

⑥-1 異業種との連携

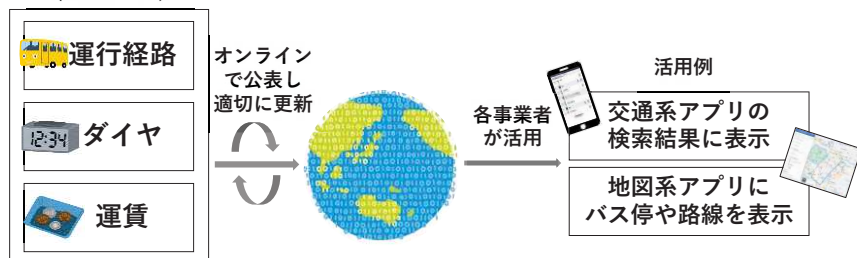
【実施主体：バス・タクシー事業者、商業関係者、観光関係者】

○路線バスやデマンド交通等のダイヤや運賃を国の指定様式（GTFS-JP）への変換、及び当該データの公表（オープンデータ）を進めるとともに、適切に更新することで、最新の情報が乗合情報案内事業者等に提供される流れを維持します。

○商業・観光分野等とデータ連携することで分野間の連携を図り、公共交通の利用促進を図ります。

▼ バスのオープンデータの展開イメージ

運行に必要な情報を
電子的にパッケージ化
(GTFS-JP)



▼ (参考) データ連携のイメージ

会津でMaaS※1の取組を始めています

スマホアプリで
移動手段と目的地を組合せて提供します
(鉄道・バス等) (店舗・観光施設等)

会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会※2では、会津の移動手段や目的地の情報を様々な媒体・アプリ等で共通で使えるデータ基盤を構築するとともに、Samurai.MaaSアプリの開発・サービス運用を行っています。



■ Samurai.MaaS専用サイト
<https://about.samurai.ms/>
※専用アプリのダウンロード不要

【Samurai.MaaSアプリの3つの特徴】



特徴① 交通・施設のデジタルチケットの販売

スマホで事前購入でき、スマホ画面を見せるだけで利用できます。
現在(2021年11月)は、「会津ぐるっとカード」「大内宿共通割引きっぷ」「まちなか周遊バス1日フリー乗車券」を販売中です。
今後、使える交通手段を増やすとともに、施設入場券の導入も予定しています。



特徴② マップ上でのリアルタイムな情報提供

交通チケットで使える路線・エリアをマップ上で表示しています。
また、バス等の運行ルート・ダイヤに加え、車両のリアルタイムな位置情報、混雑情報(外部アプリへ遷移)についても表示しています。



特徴③ お店・施設の最新の情報を掲載

登録した店舗・施設の位置をマップ上に表示し、クリックすると詳細な情報や写真を掲載しています。
特徴①のデジタルチケットと連動した案内も可能です。(観光周遊チケットの特典店舗の案内など)

上記の特徴③についてのご紹介

あなたのお店・施設の情報を簡単に登録、Samurai.MaaSアプリ等に表示できます

●登録は簡単！

- ・店舗・施設の情報(住所・連絡先・営業日時・特典等)と写真をメール等でご提供いただき、事務局の方で登録・更新を行います。
※将来的には店舗・施設側で直接更新できる仕組みも検討中です。

●登録いただいた場合のメリット

- ・Samurai.MaaSアプリにて、観光周遊チケットと連動した情報提供ができます。
- ・店舗・施設の商品チケット、入場チケット、クーポン等の販売・提供も可能。
※店舗・施設情報の登録とは別に、個別にご相談・調整が必要です。
- ・会津SamuraiMaaSプロジェクトが関与するその他のWeb・アプリ等での情報提供も行います。



※1：MaaS(Mobility as a Service)：鉄道・バス等の様々な移動手段や商業・観光等の目的地側の情報・サービスを、利用者が「1つのサービス」として自由に選択できるようにすることで、従来にない利便性や快適性、楽しさを提供し、人・情報・経済の活性化につなげていくことを目指しています。

※2：会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会：「スマートシティ会津若松」を掲げる会津若松市では、ICTを積極的に活用したまちづくりをおこなっています。その交通分野における取り組みが「会津SamuraiMaaSプロジェクト」です。本プロジェクトは、地元交通事業者・大学・企業・自治体等を中心に、2019年7月に協議会として発足しました。

会津SamuraiMaaSプロジェクトに関する問合せ先：㈱KCS(協議会事務局) Tel 070-4478-0436 担当 加藤

⑥-2 多様な主体との連携 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、商業関係者、観光事業者、地域住民】

- 商業施設や交通事業者と連携し、公共交通利用者が買い物をした際等に特典を付与することで公共交通の魅力を高め、利用促進を強化します。
- 観光分野と連携し、観光交通や利用促進策を推進します。
- 企業・事業者等と連携し、通勤時の公共交通の利用促進を図ります。
- 沿線地域の婦人会、老人クラブ、学校・企業などと連携し、駅やバス停等の除草や清掃活動、駅構内等の花壇への植栽などの活動を働きかけていきます。

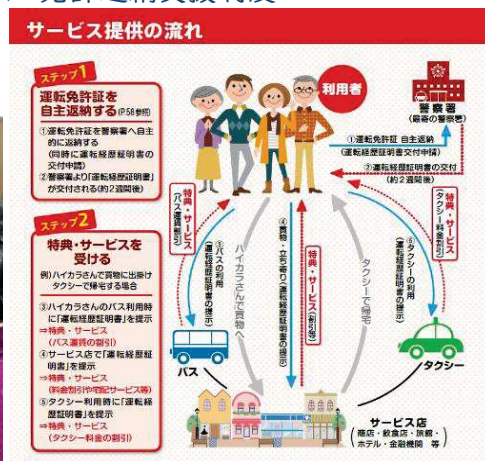
▼ 多様な主体との連携

項目	内容
商業分野との連携	○公共交通利用者に対して特典を付与する ○乗り方教室の開催、車内広告の活用
観光分野との連携	○観光客向けの周遊フリーパスの販売 ○観光地で体験できる様々なメニューと公共交通のチケットをセットにした観光向けパスの販売 ○観光客向けの情報媒体に公共交通に関する情報（アクセス手段、時刻など）を盛り込むよう働きかける ○イベント時に合わせて、公共交通の利用に特典を付与したキャンペーンを開催する
企業・事業者等との連携	○通勤時の移動手段として公共交通を利用していただくよう企業に働きかける
地域住民との連携	○直接対話による意識向上（例：出前講座の開催など） ○サポーターづくり

▼ さわやか号の取り組み



▼ 免許返納支援制度



地元商店との連携した利用促進

▼ 住民コミュニティバス会員券とポイント券

住民コミュニティバス会員券が

金川町・田園町 会員券 1ヶ月 2,500円

H26. 見本 月分

【ご案内】
●持参し利用 申し込まないで利用するご家庭に限り、
●利用開始バス「ひまわりくん」ご利用時にこの券を提示
すると乗降がスムーズ（乗降待ち時間短縮）となります。

会津自動車株式会社

**リオン・ドール
ポイント券と交換できます！**

6枚で
(2,000円相当)

リオン・ドール
ポイント券
3枚と
現金1,500円
でもOK

5-3 事業実施スケジュール

事業名	スケジュール				
	R4	R5	R6	R7	R8
施策①: データ活用によるバス路線の再編・見直し					
①-1 広域路線の確保・維持・改善	検討・調整	整い次第再編	効果検証	見直し	
①-2 市内郊外エリアの路線バス見直し	検討・調整	整い次第再編	効果検証	見直し	
施策②: 地域主体による「守り育てる公共交通」の推進					
②-1 地域主体コミュニティ交通の制度・仕組みの構築	検討・調整	仕組の構築	効果検証	見直し	
施策③: 中心部のサービス向上					
③-1 幹線軸の維持	検討・協議	利用促進策の 実施	効果検証	見直し	
③-2 中心部における新たな技術を活用した移動手段の導入	検討・協議	整い次第再編	効果検証	見直し	
施策④: 多様な交通モード等の連携					
④-1 中心拠点・乗継拠点の形成	検討・協議・準備	整い次第実施	効果検証	見直し	
④-2 中心拠点・乗継拠点における乗継利便性の向上	検討・協議・準備	整い次第実施	効果検証		
④-3 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討	検討・調整	整い次第再編	効果検証	見直し	
④-4 地域の課題解決に資するMaaSの進化・深化	検討・調整	仕組の構築	効果検証	見直し	
施策⑤: 利用環境の改善					
⑤-1 中心拠点・乗継拠点における案内強化	検討・協議・準備	整い次第実施	効果検証		
⑤-2 情報・乗場・車両の見直し	検討・調整	見直し			
⑤-3 運賃体系・支払い方法	検討・協議・準備	整い次第実施	効果検証	見直し	
施策⑥: 交通・まちづくりの連携					
⑥-1 異業種との連携	検討・調整	実施・効果検証	見直し		
⑥-2 多様な主体との連携	検討・調整	実施			

6. 計画の推進及び評価方法

6-1 計画の推進体制

本計画を進めるにあたって、「地域（住民・民間等）」「交通事業者」「行政」の 3 者が連携し、一体となり、計画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します。

本計画の推進は、「会津若松市地域公共交通会議」が行います。

▼ 推進主体と基本的な役割

主体	基本的な役割
会津若松市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および事業の推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○他の分野とも連携を図るために“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取組の推進を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、会津若松市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
市民	○公共交通を積極的に利用するとともに、利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○会津若松市とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例などを踏まえながら計画の推進に対して助言する。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

▼ マネジメントの管理体制

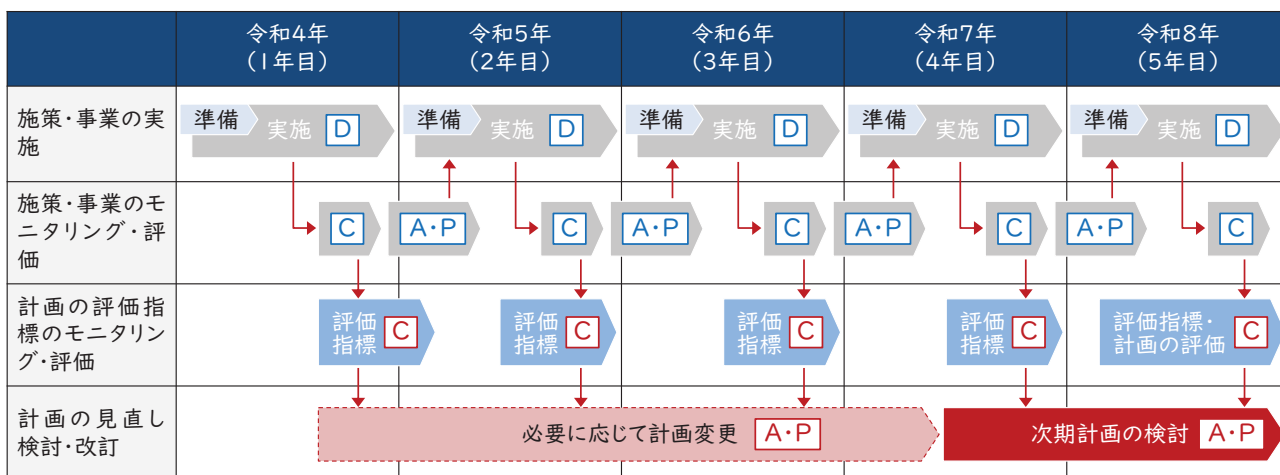
主体	構成委員	基本的な役割
会津若松市地域公共交通会議	市民 学識経験者 交通事業者 道路管理者 交通管理者 等	○市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。
会津若松市地域公共交通会議幹事会	市民 学識経験者 交通事業者 等	○地域公共交通会議の協議を円滑に行うために、会議の幹事メンバーによる協議・調整を行う。
関係市町村会議	会津若松市 喜多方市 会津美里町 湯川村 会津坂下町 交通事業者	○関係市町村に跨る広域的な路線について、関係市町村と連携しながら、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方を検討する。 ○関係市町村関係課及び交通事業者の担当者レベルを中心とした情報共有・意見交換を行う。
会津若松市地域公共交通施策連絡会議（関係課長会議）	会津若松市	○地域公共交通に関する関係課の密接な連携と情報の共有化を図りながら必要な事項を検討する。 ○特に、公共交通の各種まちづくり施策への寄与という視点を重視し、連携を図る。

6-2 PDCA サイクルによる評価・検証

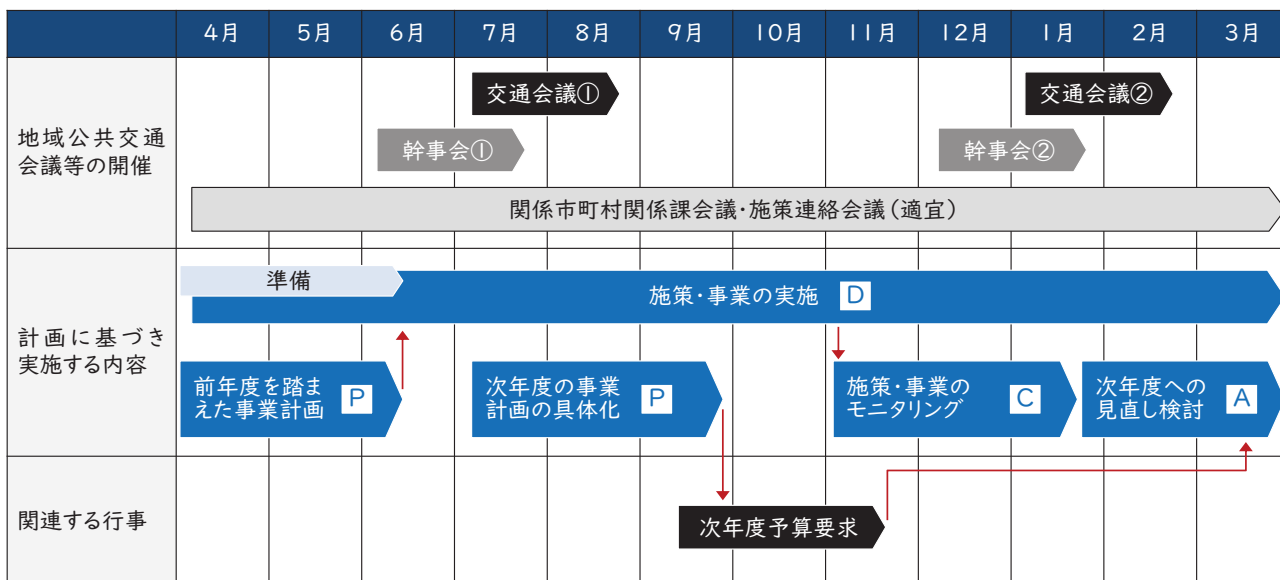
本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のPDCAサイクルと、計画期間を通しての長期のPDCAサイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

▼ 毎年度の短期のPDCAサイクル及び、計画期間を通しての長期のPDCAサイクル



▼ 年間のスケジュール(案)



6-3 評価指標・数値目標

(1) 評価指標及び数値目標の設定

本計画の達成状況を評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定めます。

基本方針	計画の目標	評価指標		単位	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(案)(R8)	現状値の算出方法
快適な暮らしと活力あるまちづくりの現実に寄与する 利便性が高く持続可能な公共交通を目指す	目標① “くらし”を支える交通手段の確保	鉄道駅・バス停・デマンドエリア等による人口カバー率		%	83.5	83.5(R3)	現状値より上昇	人口に対する路線バス停又は鉄道駅300m勢力圏内又はデマンド運行エリア内の人口の割合
	目標② “おでかけ”が楽しくなる公共交通システムの構築	路線バス利用者数		人/年	149万	89万	178万	路線バスの年間利用者数
		補助制度を活用する郊外路線バスの収支率		%	25.1	18.9	22.0	郊外路線のうち、国、県及び市の補助制度を活用して運行する路線の運送収入の合計／運行経費の合計から収支率を算出
		路線バスの分担率	買い物	%	-	2.0(R3)	6.3	市民アンケートによる路線バス(市内を行き来するバス、市外に向かバス)の分担率
			通院	%	-	4.3(R3)	8.5	
		幹線区間(若松駅前、神明通り、竹田総合病院、西若松駅)のバス停乗降者数	会津若松駅	人/日	550	369(R3)	550	路線バス乗降調査により把握する、会津若松駅(若松駅前+若松駅前バスターミナル)、神明通り、竹田総合病院、西若松駅の乗降者数
			神明通り	人/日	296	192(R3)	296	
			竹田総合病院	人/日	235	190(R3)	235	
			西若松駅	人/日	54	60(R3)	54	
	目標③ データ活用と多様な主体の連携・協働による持続可能な公共交通の構築	地域内交通の利用者数		人/年	8,270	6,872	8,200	地域内交通(みなづる号、北会津ふれあい号、みなとバス、さわやか号)の年間利用者数(10月~9月)
		地域内交通の収支率		%	13.7	13.8	13.8	各地域内交通の運送収入の合計／運行経費の合計から収支率を算出※現状値は、さわやか号、北会津ふれあい号、みなづる号の平均値(みなとバスの有償化はR4年度からのため)
		公共交通を支える住民組織数		件	4	4(R3)	5	公共交通を支える住民組織数
		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		件	13	17	41	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の平成27年度実績値からの累計
	目標④ まちづくりに貢献し、環境に配慮した公共交通の構築	観光入込数		千人/年	3,002	918	4,000	市内の年間観光入込数
		運転免許返納者数		人/年	521	474	520	運転免許の年間返納者数
		まちなか周遊バスの利用者		人/年	380,659	134,221	380,000	ハイカラさん・あかべえの年間利用者数
		メタボ該当者及び予備群の割合		%	34.3	35.1	23.1	メタボ該当者及び予備群の割合

(2) 指標の算出方法と目標値の設定方法

【鉄道駅・バス停・デマンドエリア等による人口カバー率】

指標の算出方法	・ 人口に対する路線バス停又は鉄道駅 300m勢力圏内又はデマンド運行エリア内の人口の割合
現状値・目標値 (単位:%)	・ 83.5 (R1)、83.5 (R3) ・ 現状値より上昇 (R8)

【路線バス利用者数】

指標の算出方法	・ 路線バスの年間利用者数 ・ 目標値は、会津若松市第7次総合計画に示す2026年度の目標と同値 (=平成26年度実績値を維持)
現状値・目標値 (単位:人/年)	・ 149 万 (R1)、89 万 (R2) ・ 178 万 (R8)

【補助制度を活用する郊外路線バスの収支率】

指標の算出方法	・ 郊外路線のうち、国、県及び市の補助制度を活用して運行する路線の運送収入の合計／運行経費の合計から収支率を算出 ※現状値は、河東・湊線、北会津線、金堀線、米代・河東線、芦の牧線の年間利用者数(4月～翌年3月)
現状値・目標値 (単位:%)	・ 25.1 (R1)、18.9 (R2) ・ 22.0 (R8)

【路線バスの分担率】

指標の算出方法	・ 市民アンケートによる路線バス(市内を行き来するバス、市外に向かバス)の分担率
現状値・目標値 (単位:%)	・ 買い物:2.0、通院:4.3 (R3) …コロナ禍での市民アンケートによる数値 ・ 買い物:6.3、通院:8.5 (R8) …新型コロナウイルスの影響がなく、現行計画時のアンケート調査時と同値(H27 現状値)を設定

【幹線区間(若松駅前、神明通り、竹田総合病院、西若松駅)のバス停乗降者数】

指標の算出方法	・ 路線バス乗降調査により把握する、会津若松駅(若松駅前+若松駅前バスターミナル)、神明通り、竹田総合病院、西若松駅の乗降者数
現状値・目標値 (単位:人/日)	・ 会津若松駅:550、神明通り:296、竹田総合病院:235、西若松駅:54 (R1) ・ 会津若松駅:369、神明通り:192、竹田総合病院:190、西若松駅:60 (R3) ・ 会津若松駅:550、神明通り:296、竹田総合病院:235、西若松駅:54 (R8)

【地域内交通の利用者数】

指標の算出方法	・ 地域内交通(みなづる号、北会津ふれあい号、みなとバス、さわやか号)の年間利用者数(10月～9月)
現状値・目標値 (単位:人/年)	・ 8,270 (R1)、6,872 (R2) ・ 8,200 (R8)

【地域内交通の収支率】

指標の算出方法	・ 各地域内交通の運送収入の合計／運行経費の合計から収支率を算出 ※現状値は、さわやか号、北会津ふれあい号、みなづる号の平均値（みなとバスの有償化は R4 年度からのため）
現状値・目標値 （単位：％）	・ 13.7 (R1)、13.8 (R2) ・ 13.8 (R8)

【公共交通を支える住民組織数】

指標の算出方法	・ 公共交通を支える住民組織数
現状値・目標値 （単位：件）	・ 4 (R1)、4 (R3) ・ 5 (R8)

【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】

指標の算出方法	・ 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の平成27年度実績値からの累計
現状値・目標値 （単位：件）	・ 13 (R1)、17 (R2) ・ 41 (R8)

【観光入込数】

指標の算出方法	・ 市内の年間観光入込数
現状値・目標値 （単位：千人／年）	・ 3,002 (R1)、918 (R2) ・ 4,000 (R8)

【運転免許返納者数】

指標の算出方法	・ 運転免許の年間返納者数
現状値・目標値 （単位：人／年）	・ 521 (R1)、474 (R2) ・ 520 (R8)

【まちなか周遊バスの利用者】

指標の算出方法	・ ハイカラさん・あかべえの年間利用者数
現状値・目標値 （単位：人／年）	・ 380,659 (R1)、134,221 (R2) ・ 380,000 (R8)

【メタボ該当者及び予備群の割合】

指標の算出方法	・ メタボ該当者及び予備群の割合 ※目標値は、第2次健康わかまつ21計画で設定する令和4年度のものであるため、当計画改定等により該当目標値が変更となった場合は修正する。
現状値・目標値 （単位：％）	・ 34.3 (R1)、35.1 (R2) ・ 23.1 (R8)

參考資料

Ⅰ 策定の経過等

(Ⅰ) 策定体制

【会津若松市地域公共交通会議設置要綱】

(平成 21 年 2 月 23 日 決裁)

(平成 24 年 2 月 1 日 決裁)

(平成 27 年 1 月 30 日 決裁)

(平成 28 年 5 月 1 日 決裁)

(令和 2 年 4 月 19 日 決裁)

(目的)

第1条 この要綱は、会津若松市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の設置及び運営に関し必要な事項を定めることにより、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び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。以下「活性化・再生法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた旅客輸送の確保と利便性の向上を図り、もって地域の実情に即した住民への輸送サービスを提供することを目的とする。

(交通会議の事務所)

第2条 交通会議の事務所は、会津若松市役所内に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 活性化・再生法第5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画及び同法第 27 条の 16 第1項の規定に基づく地域公共交通利便増進実施計画（以下「法定計画」という。）の策定及び変更に関する事項
- (2) 法定計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (4) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (5) 道路運送法第 79 条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録（同法第 79 条の 6 第1項の規定に基づく有効期間の更新及び同法第 79 条の 7 第1項の規定に基づく変更登録を含む。）を申請する場合における運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 道路運送法第 79 条の 12 第1項第4号の規定による協議が調った状態でなくなったことに関する事項
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(委員)

第4条 交通会議の委員（以下「委員」という。）は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表
- (2) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表
- (4) 住民（又は利用者）の代表
- (5) 国土交通省東北運輸局福島運輸支局長が指名する者

- (6) 国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所長が指名する者
- (7) 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
- (8) 福島県会津地方振興局長が指名する者
- (9) 福島県会津若松建設事務所長が指名する者
- (10) 福島県会津若松警察署長が指名する者
- (11) 会津若松商工会議所会頭が指名する者
- (12) 会津若松市副市長
- (13) 会津若松市企画政策部長
- (14) 学識経験者その他の交通会議の運営に関し必要と認められる者
- (15) 現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

3 補欠による委員の任期は、前任者の在任期間とする。

4 第1項第1号から第11号までに掲げる委員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長2名を置く。

2 会長は、前条第1項第12号に規定する委員をもって充てる。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

4 副会長は、委員の中から会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(交通会議の運営)

第6条 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議は、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 交通会議の議事は、出席委員(代理人を含む。)の3分の2以上の同意により決する。

4 交通会議は、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 交通会議は、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。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、交通会議の委員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。

(交通会議の幹事会)

第8条 交通会議は、第3条に掲げる協議を円滑に行うため、必要に応じて幹事会を置くことができる。

2 幹事会の設置及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議の事務局)

第9条 交通会議の業務を処理するため、事務局を会津若松市企画政策部地域づくり課に置く。

2 事務局の設置及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議の経費)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、会津若松市からの負担金その他の収入をもって充てる。

(交通会議の監査)

第11条 交通会議に監事2名を置く。

2 交通会議の出納の監査は、構成員の互選により選任された監事によって行う。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(交通会議の財務)

第12条 交通会議の予算の編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が廃止された場合の措置)

第13条 交通会議が廃止された場合においては、交通会議の収支は、廃止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。

(補則)

第14条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、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21年3月1日(以下「施行日」という。)から施行する。

(委員の任期の特例)

2 第4条第2項の規定にかかわらず、施行日以降に初めて選任された第4条第1項第6号及び第9号に掲げる委員の任期は、平成22年1月20日までとする。

附 則

(施行期日)

この要綱は、決裁の日から施行する。

附 則

(施行期日)

この要綱は、決裁の日から施行する。

附 則

(施行期日)

この要綱は、決裁の日から施行する。

附 則

(施行期日)

この要綱は、決裁の日から施行する。

【会津若松市地域公共交通会議の構成員】

令和３年１１月現在

No	区分	団体・機関等	所属団体役職	氏名	役職
1	一般乗合旅客自動車 運送事業者の代表	会津乗合自動車 株式会社	バス事業部長	津田弘幸	
2	一般貸切旅客自動車運 送事業者の代表	会津交通株式会社	代表取締役	吉田正寿	
3	一般乗用旅客自動車 運送事業者の代表	会津乗合自動車 株式会社	タクシー 事業部長	小柴久浩	
4	一般旅客自動車運送事業者 の組織する団体の代表	公益社団法人 福島県バス協会	専務理事	穴戸紳一郎	
5	一般旅客自動車運送事業者 の組織する団体の代表	社団法人福島県 タクシー協会	支部長	佐藤俊材	
6	住民（又は利用者）の代表	会津若松市区長会	会長	渡部洋子	副会長
7	住民（又は利用者）の代表	会津若松市 老人クラブ連合会	常任理事兼社会 奉仕厚生部長	鈴木博	監事
8	住民（又は利用者）の代表	企画室ME	代表	安部幸子	
9	国土交通省東北運輸局 福島運輸支局長が 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	越戸直	
10	国土交通省東北地方整備局 郡山国道事務所長が 指名する者	国土交通省 東北地方整備局 郡山国道事務所	調査課長	荒木洋平	
11	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	会津乗合自動車 労働組合	執行委員長	遠藤章	
12	福島県会津地方振興局長が 指名する者	福島県会津地方 振興局	副部長兼 県民生活課長	佐藤秀樹	
13	福島県会津若松 建設事務所長が指名する者	福島県会津若松 建設事務所	企画調査課長	四條靖	
14	福島県会津若松警察署長が 指名する者	福島県会津若松 警察署	交通第一課長	渡部博之	
15	会津若松商工会議所会頭が 指名する者	会津若松 商工会議所	常務理事	三橋明伸	監事
16	学識経験者	福島大学 経済経営学類	准教授	吉田樹	
17	自家用有償旅客運送を 行っている特定非営利活動 法人等の団体に所属する 者のうちその代表者が 指名する者	特定非営利活動 法人みんなと湊 まちづくり ネットワーク	事務局長	鈴木隆良	
18	会津若松市副市長	会津若松市	副市長	猪俣建二	会長
19	会津若松市企画政策部長	会津若松市	企画政策部長	齋藤浩	副会長

【会津若松市地域公共交通会議幹事会設置規程】

(趣旨)

第1条 この規程は、会津若松市地域公共交通会議設置要綱(平成 21 年2月 23 日決裁。以下「設置要綱」という。)第8条第2項の規定に基づき、会津若松市地域公共交通会議幹事会(以下「幹事会」という。)の設置及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事項)

第2条 幹事会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 会津若松市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)に附する事項
- (2) 交通会議の会長が必要と認める事項

(組織)

第3条 幹事会は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 設置要綱第4条第1項第1号、第2号及び第11号に掲げる交通会議の委員が指名する者
- (2) 交通会議の事務局長
- (3) 交通会議の会長が必要と認める者

2 幹事会に幹事長を置き、交通会議の事務局長をもって充てる。

3 幹事長は、会務を総理し、幹事会を代表する。

(会議)

第4条 幹事会は、幹事長が招集し、会議の議長となる。

2 幹事長は、必要に応じて、関係者を招集し意見等を聴取することができる。

3 第2条第1号の規定に基づく幹事会における審査結果等については、交通会議に報告するものとする。

(庶務)

第5条 幹事会の庶務は、設置要綱第9条第1項に規定する交通会議の事務局において処理する。

(補則)

第6条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は幹事長が別に定める。

附 則

この規程は、平成 21 年3月1日から施行する。

【幹事会の構成員】

令和 3 年 11 月現在

No	区分	団体・機関等	所属団体役職	氏名	備考
1	一般乗合旅客自動車 運送事業者の代表	会津乗合自動車 株式会社	代表取締役社長	佐藤俊材	
2	一般貸切旅客自動車 運送事業者の代表	会津交通 株式会社	代表取締役	吉田正寿	
3	一般乗用旅客自動車 運送事業者の代表	会津乗合自動車 株式会社	タクシー 事業部長	小柴久浩	
4	会津若松商工会議所会頭が 指名する者	会津若松 商工会議所	総務部長	山崎雄一郎	
5	住民(又は利用者)の代表	企画室ME	代表	安部幸子	
6	交通会議の事務局長	会津若松市地域 公共交通会議	事務局長	二瓶亮二	幹事長

(2) 策定までの経過

年度	月	会議・部会・研究会等	実態調査・市民意見等
令和3年度	5月		
	6月	地域公共交通会議①	○本計画策定調査事業開始 ○乗降調査(～8月)
	7月	地域公共交通会議②(調査事業実施状況報告)	○民生委員・児童委員アンケート
	8月		○市民アンケート
	9月		○関係者ヒアリング(地域づくり活動組織、交通事業者、市内事業所等)
	10月		
	11月	地域公共交通会議③ (現状、アンケート結果、現計画総括、課題、方向性)	
	12月	地域公共交通会議④ (市地域公共交通計画(素案))	
	1月	庁議 (市地域公共交通計画(案))	○市民意見公募(パブリックコメント)
	2月		
	3月	市地域公共交通計画の策定 地域公共交通会議⑤ (市地域公共交通計画策定報告)	

2 実態・ニーズ調査の実施概要

(1) 地域公共交通に関する市民アンケート

市民の日常的な移動実態（目的地・移動手段・頻度・時間帯等）や公共交通に対する意向等について把握するため、15歳以上89歳以下の市民を対象としたアンケートを実施しました。

項 目	内 容
調査対象	会津若松市内に居住する15歳以上89歳以下の市民
配布・回収方法	郵送配布、郵送 or WEB 回収
配布・回収数	配布3,000 票、回収1,325票（回収率 44.2%）
調査項目	日常生活の移動実態、公共交通の利用実態、公共交通に対する認識・考え、コロナ禍による行動変容、基本属性

(2) 民生委員・児童委員アンケート

移動制約者（高齢者や子育て世代等）の生活実態及び外出時の困りごと・問題点等、市民の「生の声」を把握するため、民生委員・児童委員を対象としたアンケートを実施しました。

項 目	内 容
調査対象	民生委員・児童委員
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	配布 279 票、回収 156 票（回収率 55.9%）
調査項目	見守り対象の高齢者の特徴、日常生活の移動実態、公共交通に対する認識・考え、困っていることや要望について、基本属性

(3) 関係者ヒアリング等

上位関連計画における公共交通の位置付け・役割や、地域公共交通の現状の課題や問題点、留意すべき点等を把握するために、関係者ヒアリングを実施しました。

項 目	内 容
調査対象	①交通事業者：会津乗合自動車、広田タクシー、タクシー協会会津支部 ②地域づくり活動組織（金川町・田園町、湊、北会津、河東等） ③会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会 等 ④市内事業所：会津オリンパス
実施方法	調査項目にしたがい、交通事業者等と対話しながら意見を聞き取る
調査項目	組織概要、利用状況、網形成計画策定後からの変化、運営・運行に対する課題

会津若松市地域公共交通計画

2022－2026

策定:令和4年(2022 年)3月
発行:会津若松市
調査・編集:会津若松市地域公共交通会議
(事務局 会津若松市企画政策部地域づくり課)
〒965-8601
福島県会津若松市東栄町3番 46 号
電話:0242-39-1111(代表)