

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暮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。

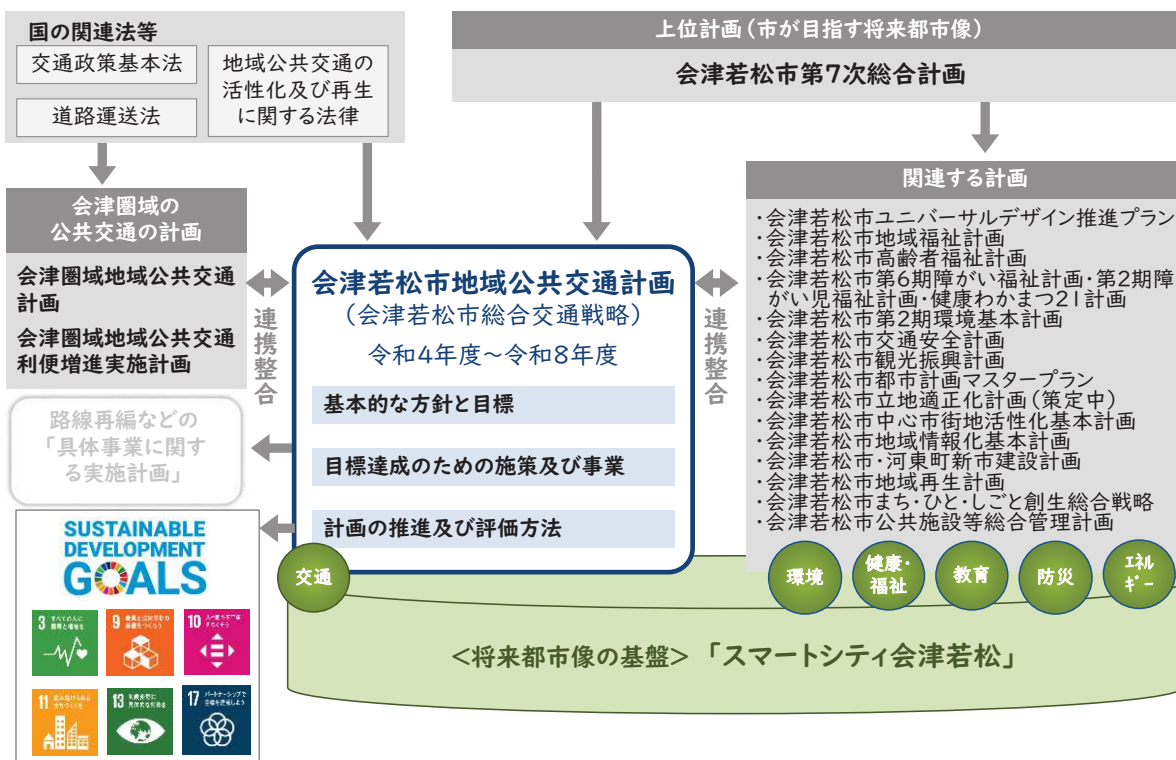
- ①本市の地域公共交通の基本計画として、地域にとって望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④本市のまちづくり（都市計画、観光、福祉等）の取組との連携・整合を確保する
- ⑤地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、継続的な改善を推進する

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。

1-4 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

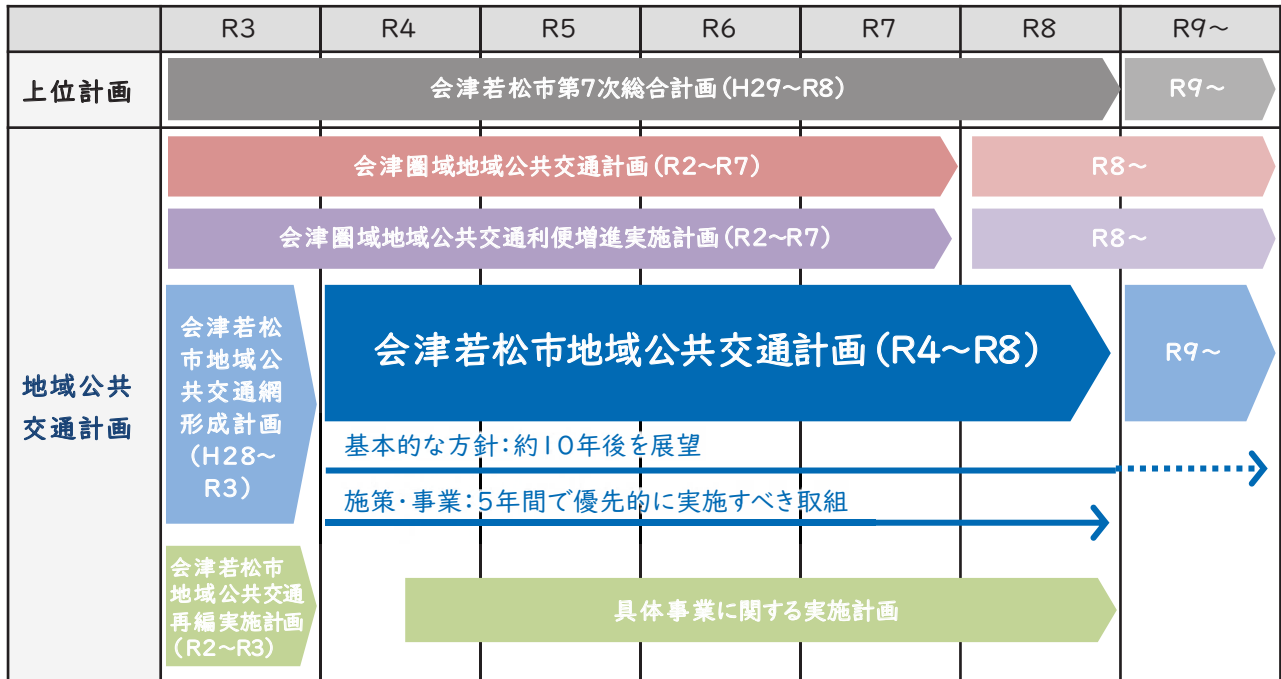
交通モード	利用特性	役割	本計画での検討の視点
鉄道	不特定の 利用	都市間交通	幹線的な位置づけとして、 他交通モードとの接続、連 携を検討
高速バス			
路線バス デマンド交通		広域路線、郊外路線、市街地路 線、地域内路線	具体的な路線再編や維持・ 確保方策を検討
地域主体コミュニティ 交通 乗合タクシー		地域内路線	
タクシー		地域内路線（路線バスでは対 応が難しい少量の需要に対応）	
自家用有償旅客運送 （交通空白地対応）		地域内路線（バス・タクシー事 業者では賄えない少量の需要 に対応）	
スクールバス 送迎バス 等	特定の 利用	特定利用者へのサービス	公共交通を補完す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

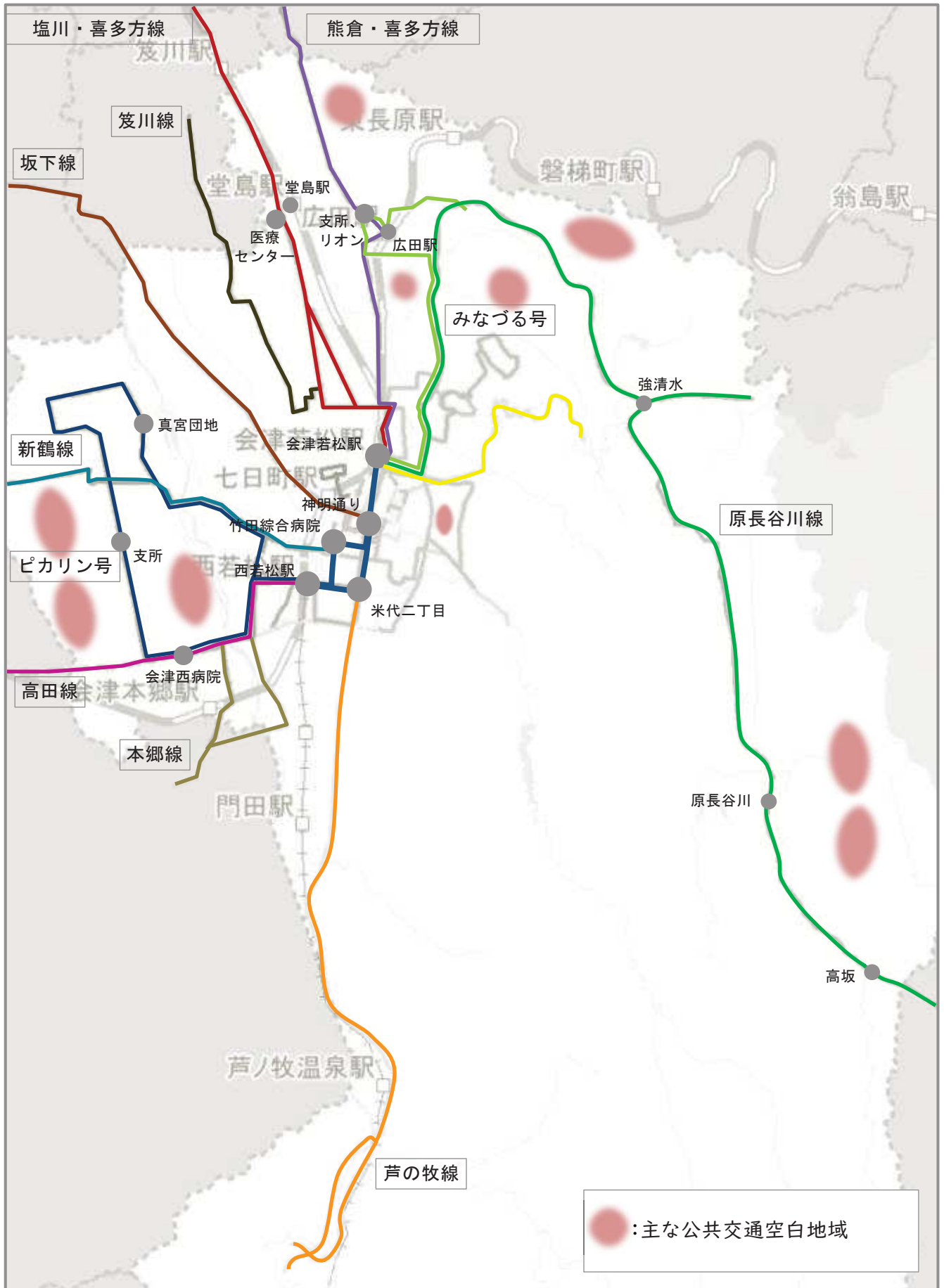
基本目標3:運行基準の確立と多様な主体の連携・協働により、持続可能な公共交通を構築する

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

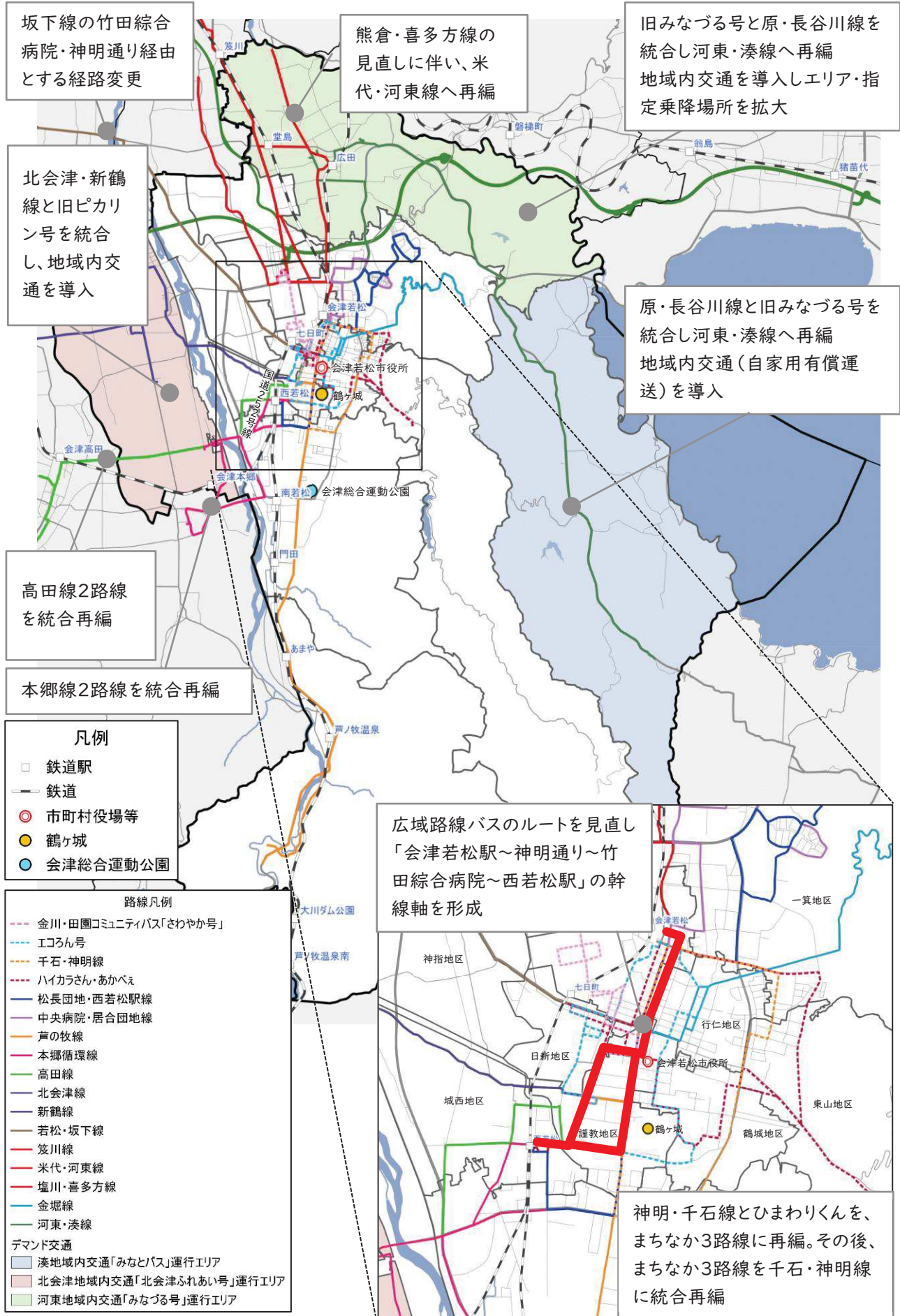
現行の会津若松市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和3年度）では、中心部の幹線軸の形成や広域路線の確保・維持・改善などを中心に取り組んできました。一方、検討にとどまったものもあります。

▼ 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: 地域内交通みなど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)	
	3-2	b) 地域主体コミュニティ交通プロジェクト	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)	
	3-3	c) タクシー活用プロジェクト	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	
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る検索・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。

