

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。

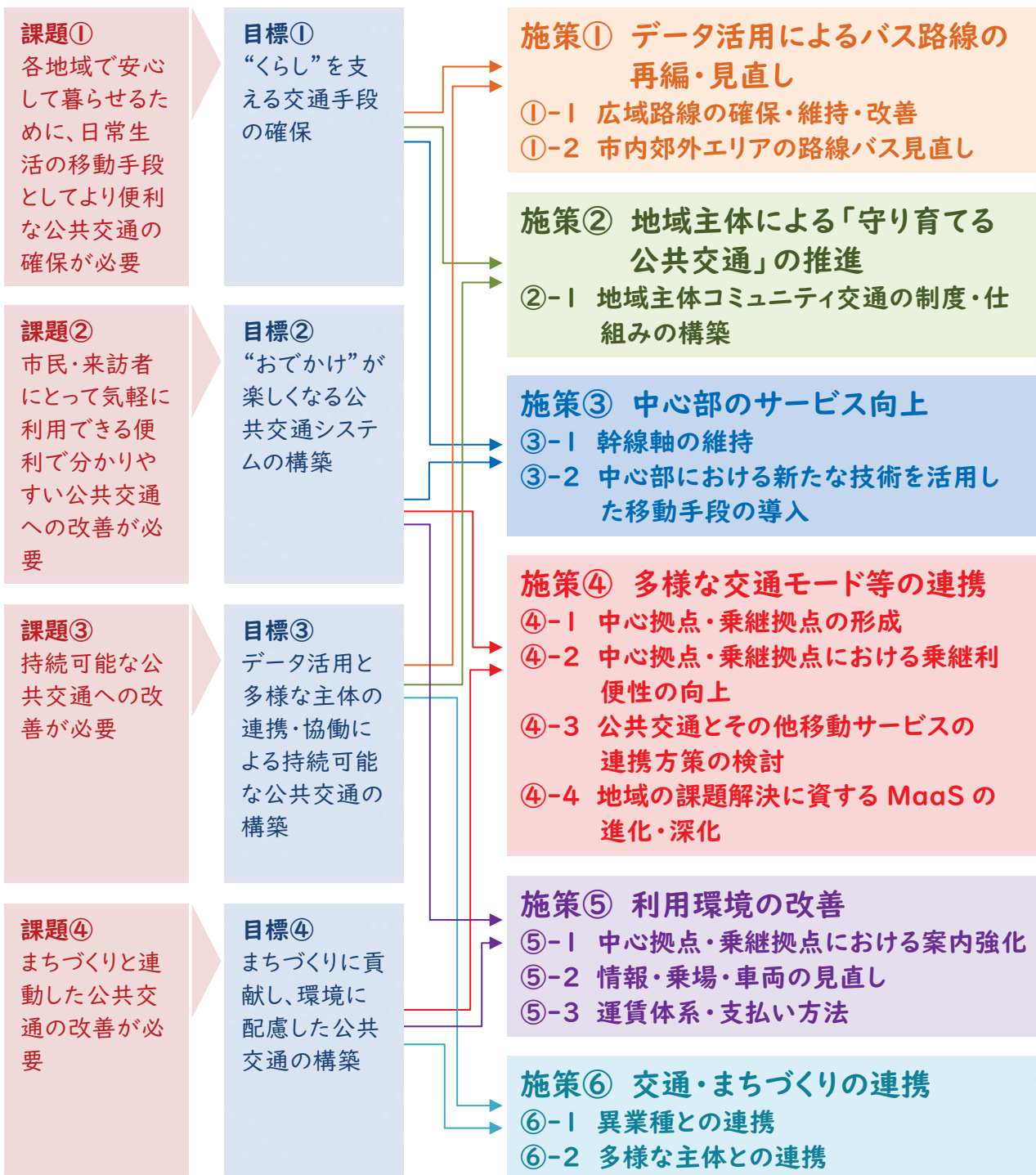
【基本的な方針 ～目指す公共交通の将来像】

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】



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

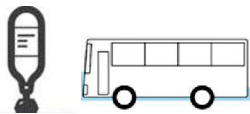
①-1 広域路線の確保・維持・改善 ※重点事業

【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。

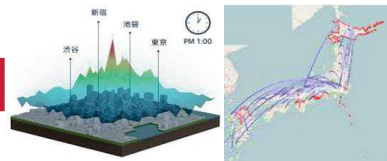
▼ データによる分析

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

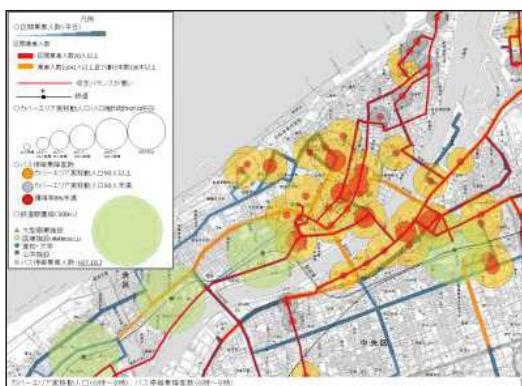


- ・人口メッシュ、施設の分布情報など

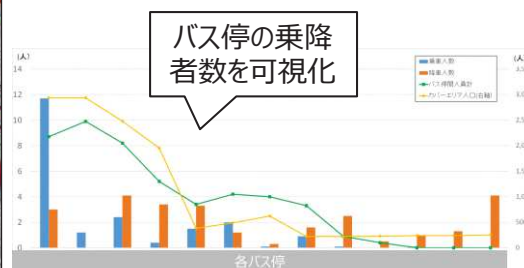
データ収集・分析ツール



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)

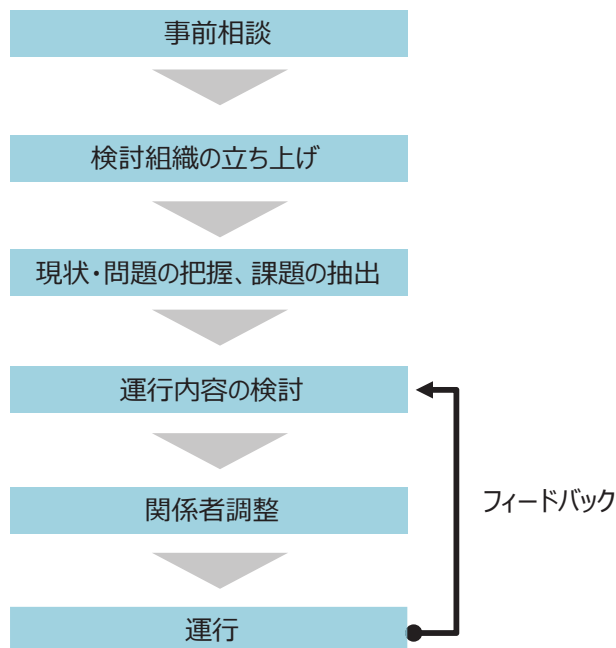
課題1、3

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

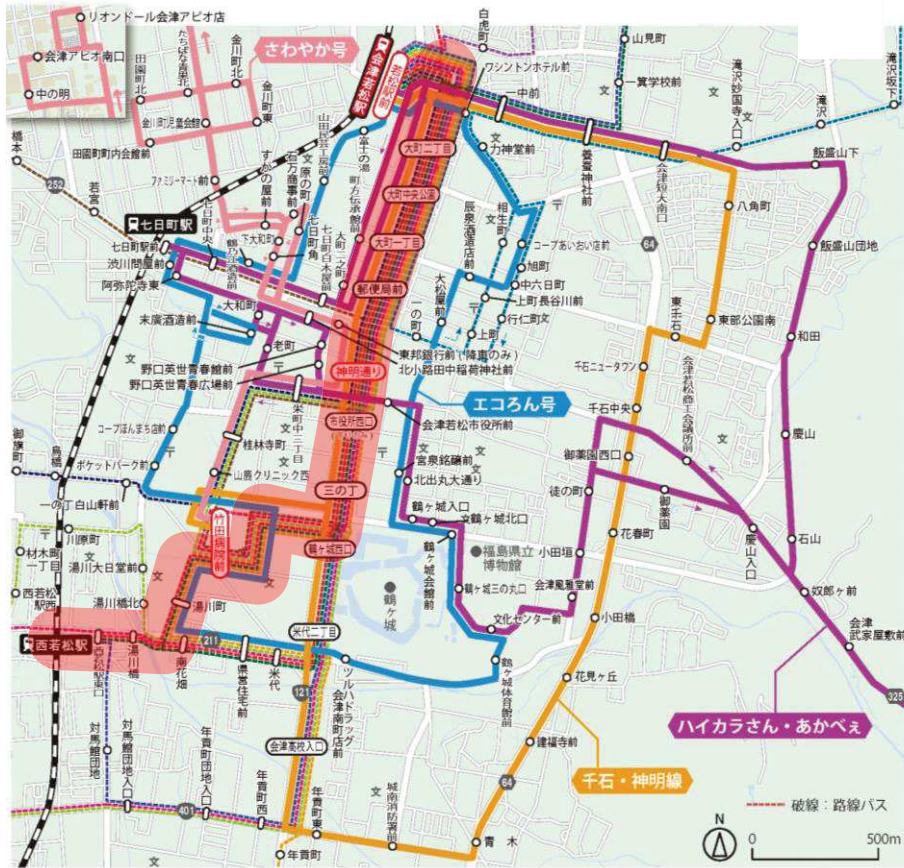
③-1 幹線軸の維持

【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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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)

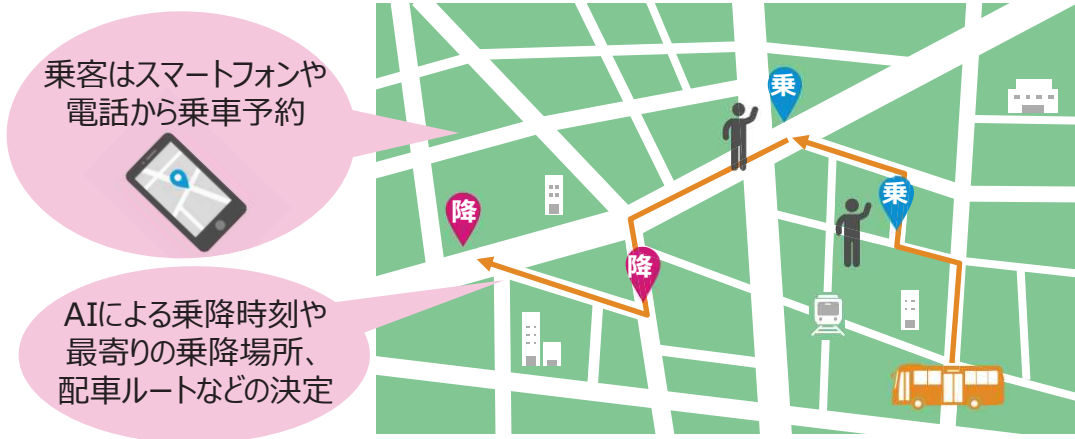
平日のみ運行(土・日・祝は運休)

エリアを限定して試験運行します

金川町・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、AICT



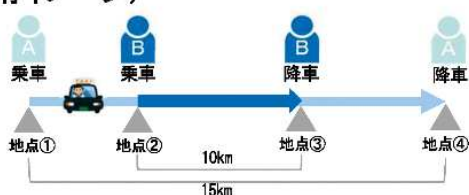
▼ AI オンデマンド交通のイメージ



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】

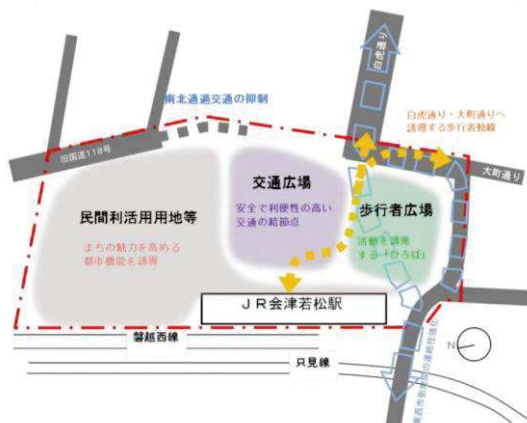
- 中心部の「幹線軸」を形成する会津若松駅・神明通り・竹田総合病院・西若松駅を中心拠点として位置付け、中心拠点で迷わず乗れる(乗り継げる)環境及び、ストレスなく待てる環境をつくります。会津若松駅前は、「会津若松駅前都市基盤整備基本構想」に基づき、駅前広場及びその周辺の都市基盤の整備を進めます。
- 郊外部等においては、バス停での待合環境や広域路線への乗継環境が十分ではないことから、地域内の支所や公民館、スーパーやコンビニ等を乗継拠点として位置付け待合環境の充実を図ります。

▼ 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)

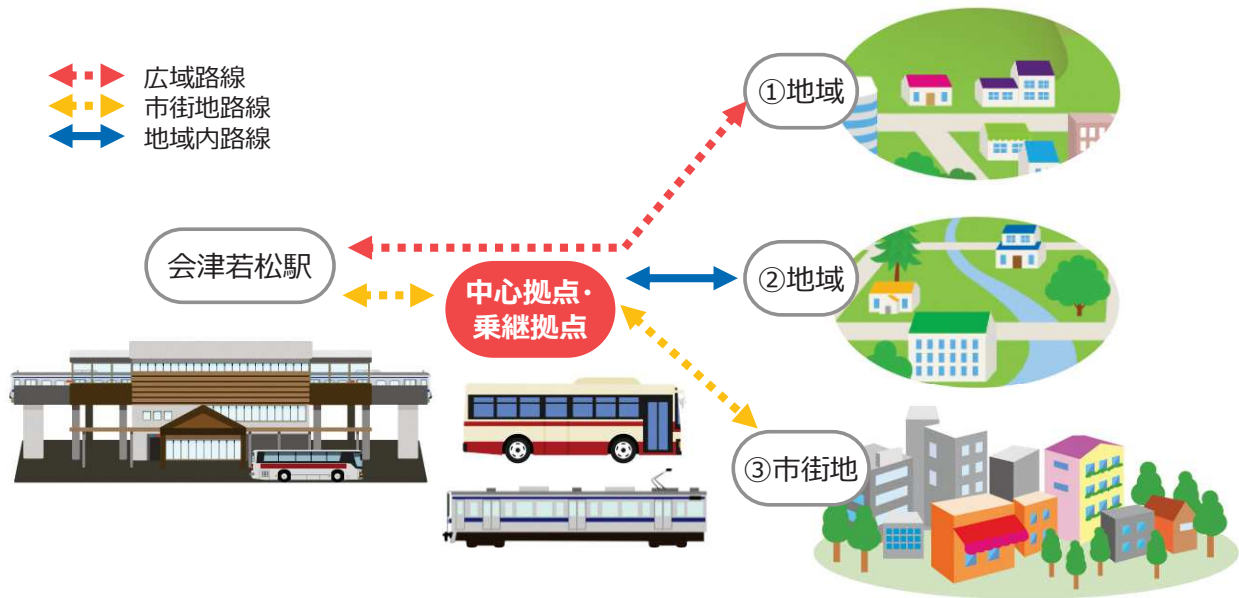


④-2 中心拠点・乗継拠点における乗継利便性の向上

【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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 |

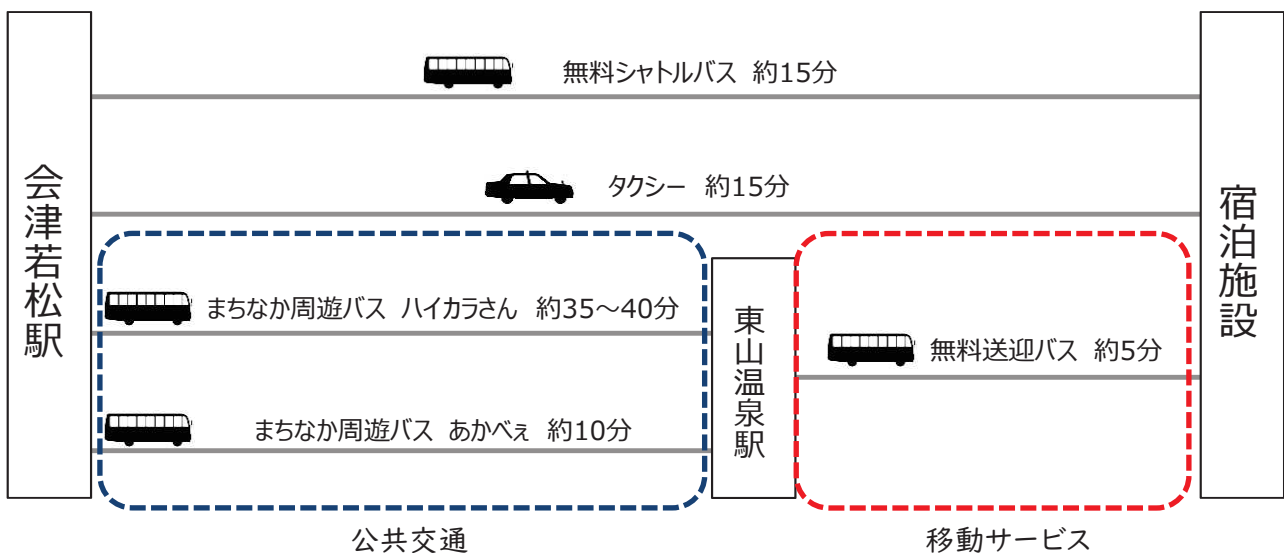
④-3 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討

【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なことで、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

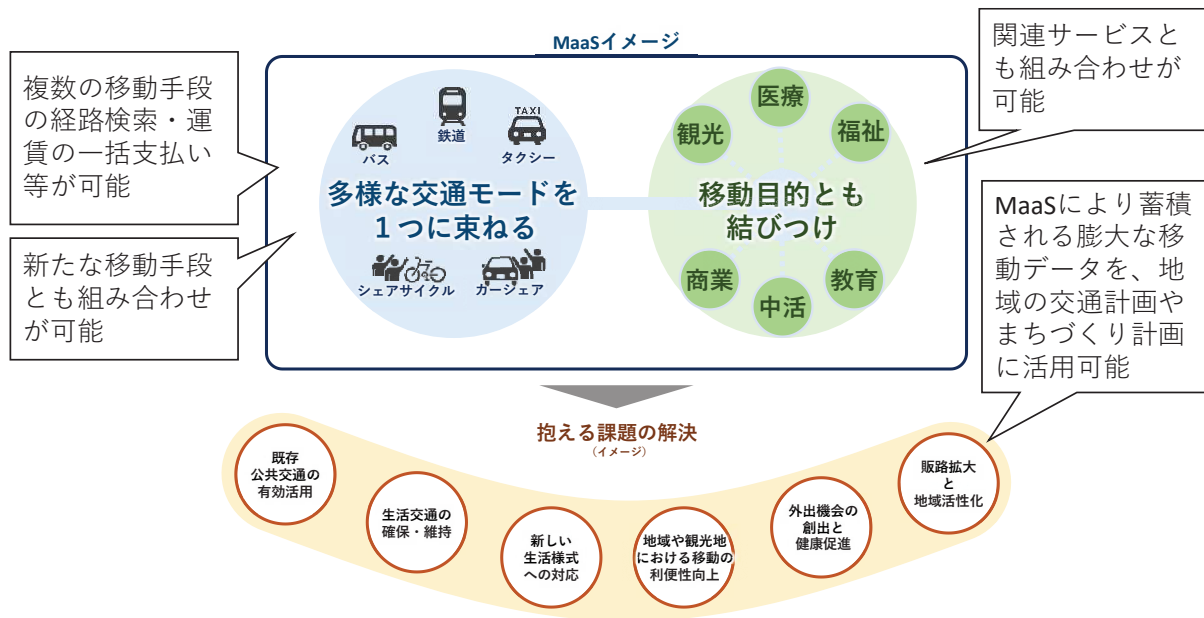
【実施主体：会津若松市、鉄道・バス・タクシー事業者、IT事業者、大学、観光事業者】

- 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・深化に取り組めます。

※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

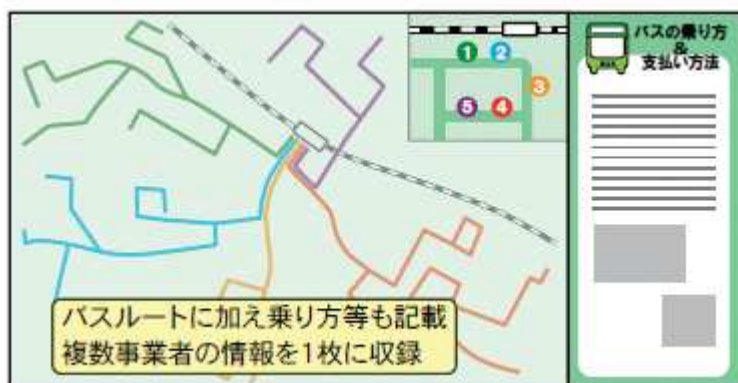
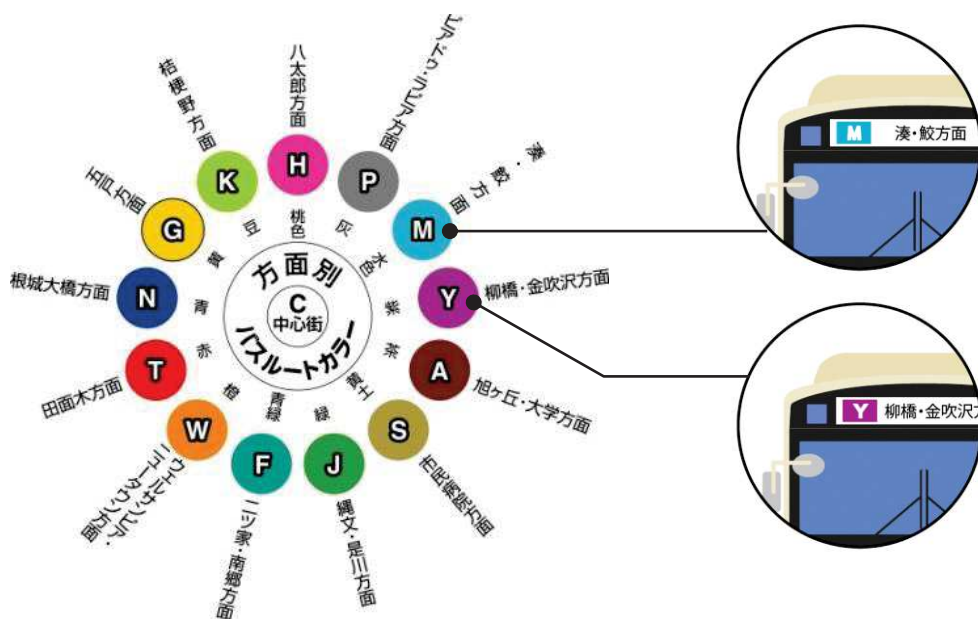
⑤-1 中心拠点・乗継拠点における案内強化

【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

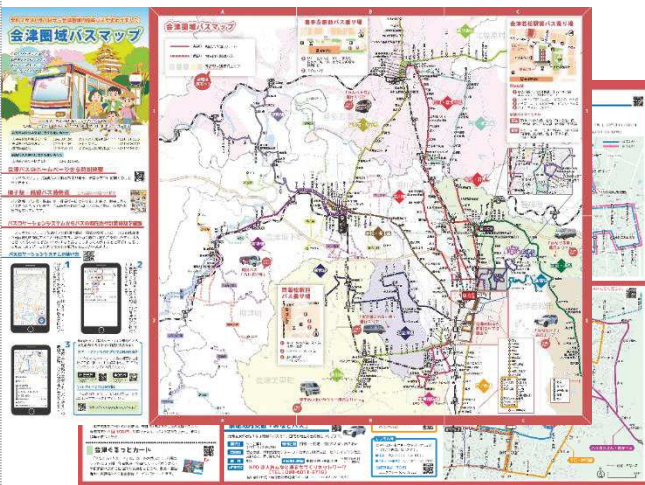


⑤-2 情報・乗場・車両の見直し

【実施主体:会津若松市、鉄道・バス・タクシー事業者、関係施設】

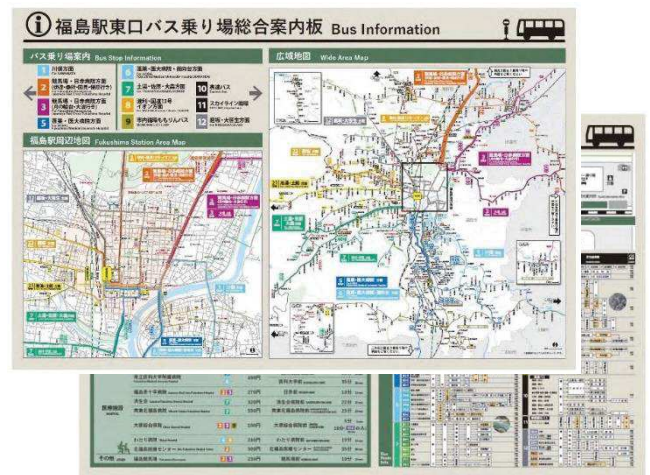
- 市内の公共交通等をより多くの市民・来訪者等に使うため、バス・タクシー・その他移動手段や中心拠点・乗継拠点等の情報を分かりやすく示した「総合案内マップ」等の作成を行います。
- 車両更新の際に、高齢者等の利便性向上や低炭素な交通システムの実現のため、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やハイブリットバス、電気バス、UDタクシーの導入を検討していきます。
- 路線バスの運行状況をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムを活用し、利用者への運行情報を提供し、利用促進を図ります。

▼ (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】

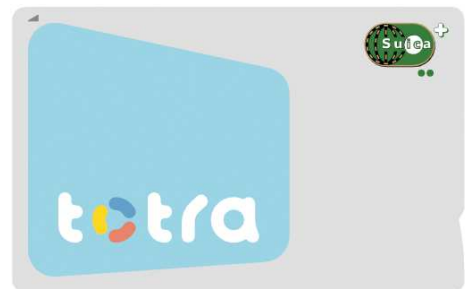
- 利用者の利便性向上に加え、各種施策に活用できるデータ取得のために、ICカード等導入の検討を行います。電子マネー機能により小銭から開放されるなど利用者側のメリット、柔軟な運賃設定や乗降データの収集・分析に基づく運行計画の検討が可能となるなど事業者側のメリットに加え、地域活性化の取組等との連携による社会的なメリットも期待されます。
- 広域路線等の利用者負担軽減と利用促進のため、ICカード等を活用した利用しやすい運賃体系への再構築、乗継割引制度の拡充、高齢者フリーパスの企画・発行などの検討を行います。
- クレジットカードや電子マネー、アプリによるQRコード決済などのキャッシュレス決済の普及に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

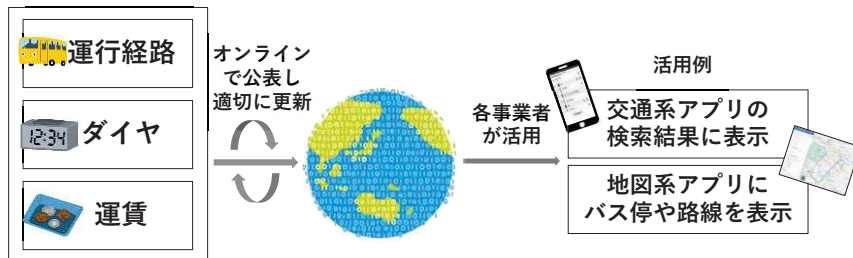
【実施主体：バス・タクシー事業者、商業関係者、観光関係者】

○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。

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。

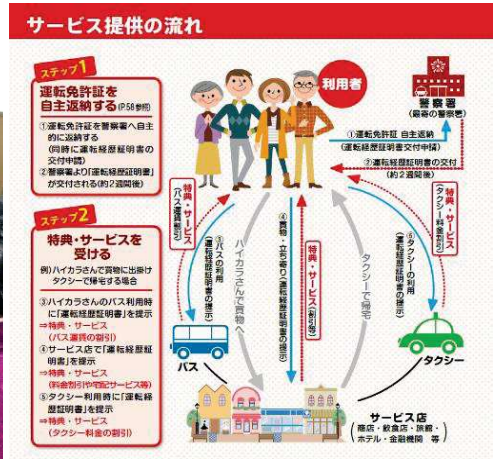
▼ 多様な主体との連携

| 項目 | 内容 |
|-------------|---|
| 商業分野との連携 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○通勤時の移動手段として公共交通を利用いただくよう企業に働きかける |
| 地域住民との連携 | <ul style="list-style-type: none"> ○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

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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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・アイデアを提案する役割を担う。 ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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

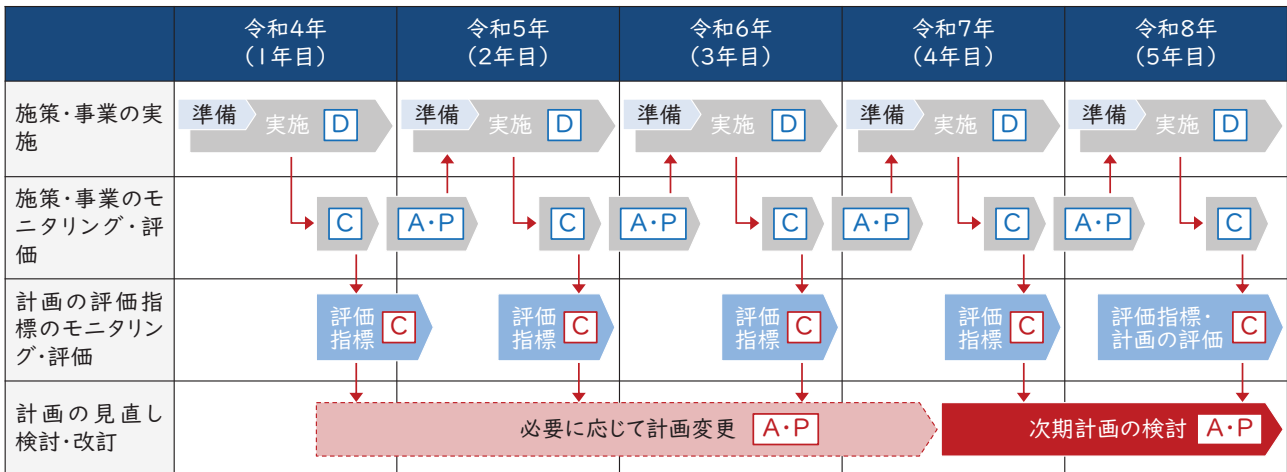
| 主体 | 構成委員 | 基本的な役割 |
|---------------------------|---|---|
| 会津若松市地域公共交通会議 | 市民 学識経験者 交通事業者 道路管理者 交通管理者 等 | <ul style="list-style-type: none"> ○市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。 |
| 会津若松市地域公共交通会議幹事会 | 市民 学識経験者 交通事業者 等 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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

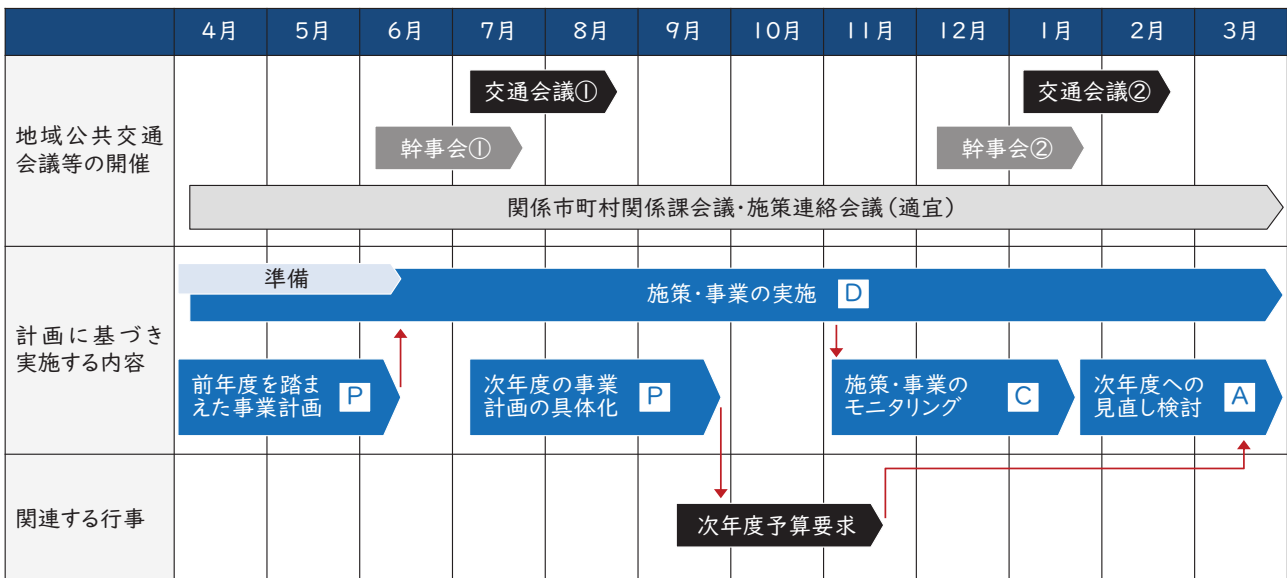
本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。

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 | |
|-----------------------------|---|-------------------------------------|--------|----------|-----------|-------------|--|---|
| 利便性が高く暮らしと活力あるまちづくりの現実を寄与する | 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

(1) 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輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (4) 市が運営する有償輸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、自家用有償旅客輸送の登録(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輸送の必要性、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)