

# 会津若松市地域公共交通計画

## — 概要版 —

### ■計画の基本事項

#### ○目的

本市では、平成28年3月に策定した「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「第1期会津若松市地域公共交通再編実施計画」を策定し、同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、「会津圏域公共交通活性化協議会※」における令和2年3月の「会津圏域公共交通網形成計画」の策定を踏まえ、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、更に令和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、人口減少や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おり、また、免許を持たない高齢者等の外出支援や交流人口増大による地域活性化など、公共交通への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て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。

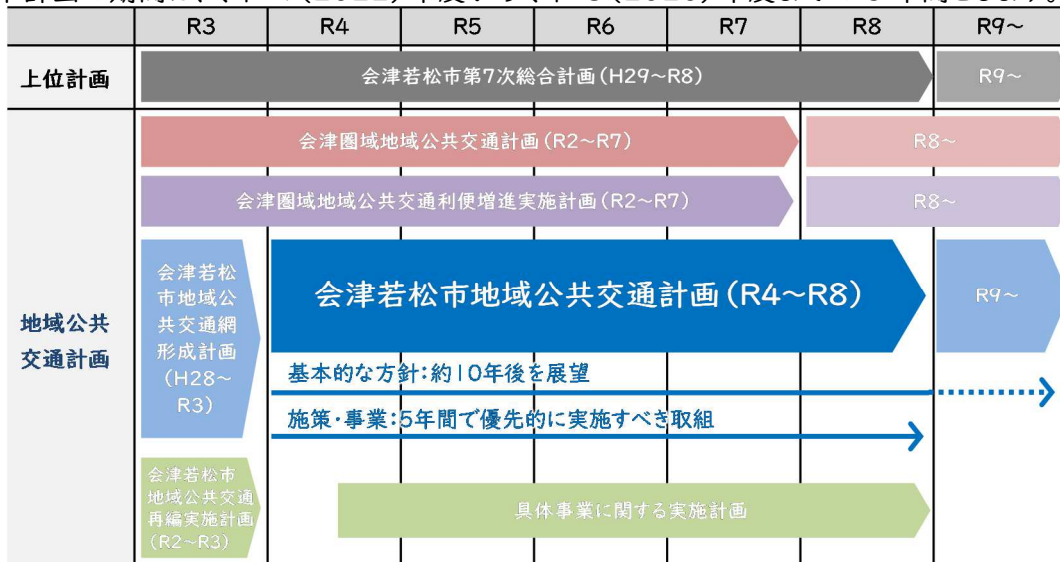
#### ○区域

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。

#### ○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。



※ 福島県及び会津圏域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）により構成

## ■会津若松市地域公共交通網形成計画（現行計画）の総括

### 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に対する達成状況

○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ようになりました。

### 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に対する達成状況

○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。

### 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に対する達成状況

○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に対する達成状況

○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。

#### ▼ 主な目標の達成状況

基本目標	数値指標		現状	目標	中間評価	評価※1	達成状況※2
1	鉄道駅、バス停人口カバー率		73.9% (H27)	73.9% (R3)	83.5% (R1)	83.5% (R3)	○
2	路線バス利用者数		178万人 (H26・5 カ年平均)	178万人 (R3)	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)	△
	幹線区間バス 乗降者数※3	神明通り	381人 (H27)	現状値より 上昇(R3)	296人 (R1)	255人 (R3)	△
		竹田総合病院	181人 (H27)	現状値より 上昇(R3)	235人 (R1)	210人 (R3)	○
3	公共交通を支える住民組織数		1件 (H27)	4件 (R3)	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)	13件 (R1)	17件 (R2)	○
4	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)※4	173千トン (R3)	179.5千トン (H28)	164.3千トン (H29)	○

※1 評価値は、新型コロナウイルス感染症の影響により特異値であることに留意が必要

※2 目標達成：○、計画策定当時から改善が見られない：△

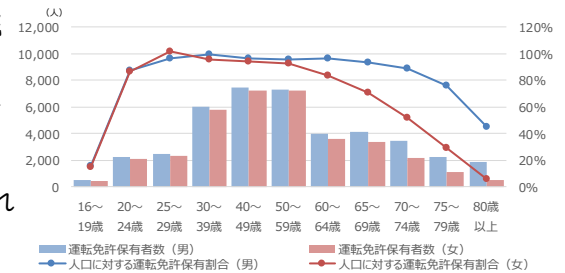
※3 補助路線のみ対象

※4 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

## ■地域公共交通を取り巻く課題

### 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

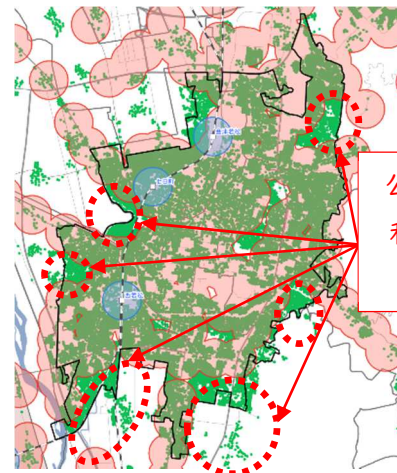
- 市内には公共交通空白地域が存在しており、買物や通院などの利便性を踏まえた交通手段確保が必要です。
- 運転免許を持たない移動制約者は公共交通が必要不可欠であり、公共交通の確保が求められています。
- 利用方法や運行情報に関して分かりやすい案内が求められています。



性別・年代別運転免許保有者数(令和元年12月末現在)

### 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

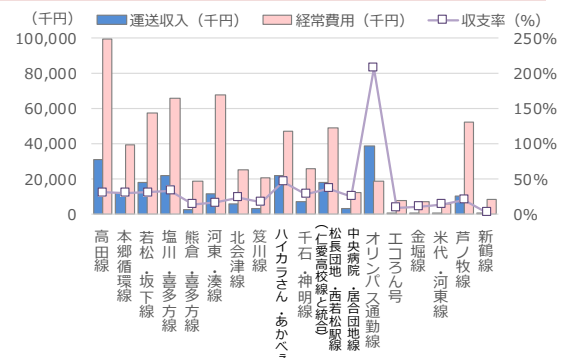
- 中心部の循環路線は、まちなか周遊バス(ハイカラさん・あかべえ)等が運行し、これまで複数回に渡り循環路線の再編・統合を行っていますが、課題解決に至っておらず、中心部の一部に公共交通が利用しづらいエリアが生じています。
- 前計画で若松駅前～神明通り～竹田総合病院～西若松駅の区間は、「幹線軸」として位置付けており「幹線軸」の維持及び利便性向上を図ることで、市内各所から市中心部の都市機能や駅へのアクセス利便性を確保するとともに、中心部内の移動しやすさの向上を図ることや「幹線軸」をより多くの方に知っていただく取組が必要です。
- 鉄道や路線バスが乗り入れる乗り継ぎ拠点では、乗り場までの案内表示や待合環境の整備・改善が必要です。



人口集中地区(DID)の公共交通カバー状況

### 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。
- 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です。



路線別の収支状況(令和2年度)

### 課題④ まちづくりと連動した公共交通の改善が必要

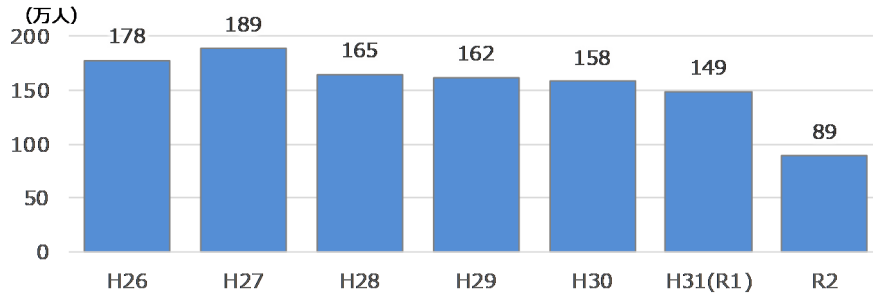
- 今後の商業・観光のまちづくりを下支えするため公共交通分野とそのほかの分野と連携した取り組みが必要です。
- 市内の企業・事業所の中には環境負荷の軽減と公共交通の利用促進のために社内制度を見直し、通勤時に移動手段として積極的に公共交通を利用する取組があり、公共交通への利用転換を促進する上で必要です。
- スマートシティ会津若松の実現に向けて、ICT技術等を活用し、健康や環境と公共交通との結びつきを深めることが必要です。



AIZU 大内宿 MaaS

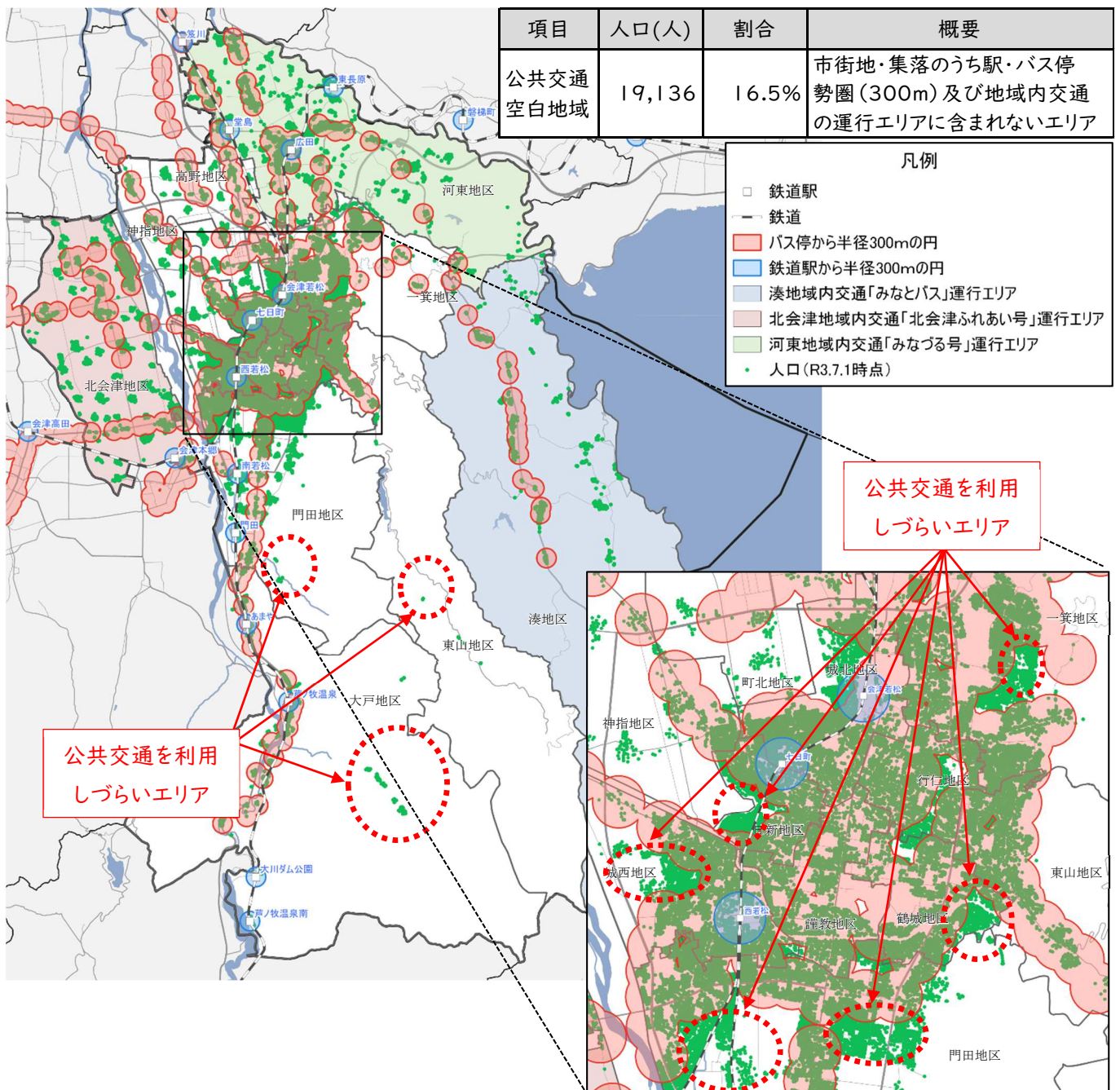
### 参考：路線バス利用者数の推移

○路線バスの利用状況は以下に示す通りであり、平成 26 年度は年間 178 万人が利用していましたが、利用者数は減少し平成 31 年度は 149 万人でした。その後、新型コロナウイルス等の影響により令和2年度は 89 万人の利用にとどまっております、平成 26 年度と比べ 50%減少しています。



### 参考：公共交通のカバー状況

○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。



資料：住民基本台帳(令和3年7月1日現在)

# ■基本的な方針と目標

「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。

## 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

<b>課題①</b> 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利便な公共交通の確保が必要	<b>目標① “くらし”を支える交通手段の確保</b>																																				
	○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・見直しと公共交通空白地域の解消に向けた「地域の実情に見合った交通手段」の確保を目指します。 ○様々な交通モードを組み合わせ、交通結節点で乗り換えることで会津若松駅等の都市機能が集積する中心拠点へ必ず行ける環境を維持します。																																				
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">指標</th> <th style="width: 15%;">現状値(R1)</th> <th style="width: 15%;">現状値(R3)</th> <th style="width: 30%;">目標値(R8)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道駅・バス停・デマンドエリア等による人口カバー率</td> <td style="text-align: center;">83.5%</td> <td style="text-align: center;">83.5%</td> <td style="text-align: center;">現状値より上昇</td> </tr> </tbody> </table>	指標	現状値(R1)	現状値(R3)	目標値(R8)	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%	現状値より上昇																												
指標	現状値(R1)	現状値(R3)	目標値(R8)																																		
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%	現状値より上昇																																		
	<b>目標② “おでかけ”が楽しくなる公共交通システムの構築</b>																																				
	○ICT技術等を活用し、より利便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。 ○幹線軸の区間の重点的なサービス向上を検討し、中心拠点・乗継拠点でストレスなく待てる環境をつくります。																																				
<b>課題②</b> 市民・来訪者にとって気軽に利用できる利便性の改善が必要	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">指標</th> <th style="width: 15%;">現状値(R1)</th> <th style="width: 15%;">現状値(R2)</th> <th style="width: 30%;">目標値(R8)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス利用者数</td> <td style="text-align: center;">149 万人/年</td> <td style="text-align: center;">89 万人/年</td> <td style="text-align: center;">178 万/年</td> </tr> <tr> <td>補助制度を活用する郊外路線バスの収支率</td> <td style="text-align: center;">25.1%</td> <td style="text-align: center;">18.9%</td> <td style="text-align: center;">22.0%</td> </tr> <tr> <td>路線バスの分担率(買い物)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">2.0%(R3)</td> <td style="text-align: center;">6.3%</td> </tr> <tr> <td>路線バスの分担率(通院)</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">4.3%(R3)</td> <td style="text-align: center;">8.5%</td> </tr> <tr> <td>幹線区間(若松駅前)のバス停乗降者数</td> <td style="text-align: center;">550 人/日</td> <td style="text-align: center;">369 人/日(R3)</td> <td style="text-align: center;">550 人/日</td> </tr> <tr> <td>幹線区間(神明通り)のバス停乗降者数</td> <td style="text-align: center;">296 人/日</td> <td style="text-align: center;">192 人/日(R3)</td> <td style="text-align: center;">296 人/日</td> </tr> <tr> <td>幹線区間(竹田総合病院)のバス停乗降者数</td> <td style="text-align: center;">235 人/日</td> <td style="text-align: center;">190 人/日(R3)</td> <td style="text-align: center;">235 人/日</td> </tr> <tr> <td>幹線区間(西若松駅)のバス停乗降者数</td> <td style="text-align: center;">54 人/日</td> <td style="text-align: center;">60 人/日(R3)</td> <td style="text-align: center;">54 人/日</td> </tr> </tbody> </table>	指標	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(R8)	路線バス利用者数	149 万人/年	89 万人/年	178 万/年	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%	路線バスの分担率(買い物)	-	2.0%(R3)	6.3%	路線バスの分担率(通院)	-	4.3%(R3)	8.5%	幹線区間(若松駅前)のバス停乗降者数	550 人/日	369 人/日(R3)	550 人/日	幹線区間(神明通り)のバス停乗降者数	296 人/日	192 人/日(R3)	296 人/日	幹線区間(竹田総合病院)のバス停乗降者数	235 人/日	190 人/日(R3)	235 人/日	幹線区間(西若松駅)のバス停乗降者数	54 人/日	60 人/日(R3)	54 人/日
指標	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(R8)																																		
路線バス利用者数	149 万人/年	89 万人/年	178 万/年																																		
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%																																		
路線バスの分担率(買い物)	-	2.0%(R3)	6.3%																																		
路線バスの分担率(通院)	-	4.3%(R3)	8.5%																																		
幹線区間(若松駅前)のバス停乗降者数	550 人/日	369 人/日(R3)	550 人/日																																		
幹線区間(神明通り)のバス停乗降者数	296 人/日	192 人/日(R3)	296 人/日																																		
幹線区間(竹田総合病院)のバス停乗降者数	235 人/日	190 人/日(R3)	235 人/日																																		
幹線区間(西若松駅)のバス停乗降者数	54 人/日	60 人/日(R3)	54 人/日																																		
	<b>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</b>																																				
	○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し、持続可能な公共交通の構築を目指します。																																				
<b>課題③</b> 持続可能な公共交通への改善が必要	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">指標</th> <th style="width: 15%;">現状値(R1)</th> <th style="width: 15%;">現状値(R2)</th> <th style="width: 30%;">目標値(R8)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域内交通の利用者数</td> <td style="text-align: center;">8,270 人/年</td> <td style="text-align: center;">6,872 人/年</td> <td style="text-align: center;">8,200 人/年</td> </tr> <tr> <td>地域内交通の収支率</td> <td style="text-align: center;">13.7%</td> <td style="text-align: center;">13.8%</td> <td style="text-align: center;">13.8%</td> </tr> <tr> <td>公共交通を支える住民組織数</td> <td style="text-align: center;">4 件</td> <td style="text-align: center;">4 件(R3)</td> <td style="text-align: center;">5 件</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td style="text-align: center;">13 件</td> <td style="text-align: center;">17 件</td> <td style="text-align: center;">41 件</td> </tr> </tbody> </table>	指標	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(R8)	地域内交通の利用者数	8,270 人/年	6,872 人/年	8,200 人/年	地域内交通の収支率	13.7%	13.8%	13.8%	公共交通を支える住民組織数	4 件	4 件(R3)	5 件	利用促進助成事業を活用した各主体による利用促進の取組件数	13 件	17 件	41 件																
指標	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(R8)																																		
地域内交通の利用者数	8,270 人/年	6,872 人/年	8,200 人/年																																		
地域内交通の収支率	13.7%	13.8%	13.8%																																		
公共交通を支える住民組織数	4 件	4 件(R3)	5 件																																		
利用促進助成事業を活用した各主体による利用促進の取組件数	13 件	17 件	41 件																																		
	<b>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</b>																																				
	○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。																																				
<b>課題④</b> まちづくりと連動した公共交通の改善が必要	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">指標</th> <th style="width: 15%;">現状値(R1)</th> <th style="width: 15%;">現状値(R2)</th> <th style="width: 30%;">目標値(R8)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>観光入込数</td> <td style="text-align: center;">3,002 千人/年</td> <td style="text-align: center;">918 千人/年</td> <td style="text-align: center;">4,000 千人/年</td> </tr> <tr> <td>運転免許返納者数</td> <td style="text-align: center;">521 人/年</td> <td style="text-align: center;">474 人/年</td> <td style="text-align: center;">520 人/年</td> </tr> <tr> <td>まちなか周遊バスの利用者</td> <td style="text-align: center;">380,659 人/年</td> <td style="text-align: center;">134,221 人/年</td> <td style="text-align: center;">380,000 人/年</td> </tr> <tr> <td>メタボ該当者及び予備群の割合</td> <td style="text-align: center;">34.3%</td> <td style="text-align: center;">35.1%</td> <td style="text-align: center;">23.1%</td> </tr> </tbody> </table>	指標	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(R8)	観光入込数	3,002 千人/年	918 千人/年	4,000 千人/年	運転免許返納者数	521 人/年	474 人/年	520 人/年	まちなか周遊バスの利用者	380,659 人/年	134,221 人/年	380,000 人/年	メタボ該当者及び予備群の割合	34.3%	35.1%	23.1%																
指標	現状値(R1)	現状値(R2)	目標値(R8)																																		
観光入込数	3,002 千人/年	918 千人/年	4,000 千人/年																																		
運転免許返納者数	521 人/年	474 人/年	520 人/年																																		
まちなか周遊バスの利用者	380,659 人/年	134,221 人/年	380,000 人/年																																		
メタボ該当者及び予備群の割合	34.3%	35.1%	23.1%																																		

## ■目標を達成するための具体的施策

### 【施策①】：データ活用によるバス路線の再編・見直し

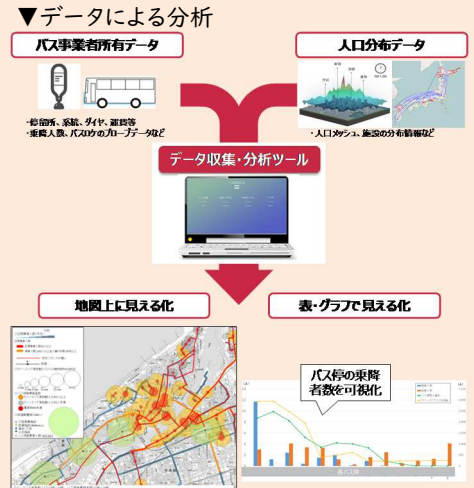
#### 【事業①-1】広域路線の確保・維持・改善 ※重点事業

- 郊外におけるバスネットワーク（広域路線）について“くらし”の移動手段の確保と効率化を図ります。
- 利用実績やビッグデータを活用して利用状況を把握するとともに、需要に応じて適正なサービスレベルを見定めながら、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。

#### 【事業①-2】市内郊外エリアの路線バス見直し ※重点事業

- 重点課題地域（北会津地区・河東地区・湊地区）以外における課題路線（金堀線、芦ノ牧線等）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。
- 鉄道と並走している路線バスの区間の運行ルートやダイヤの見直しのほか、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、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。

対応する課題・目標→1、3

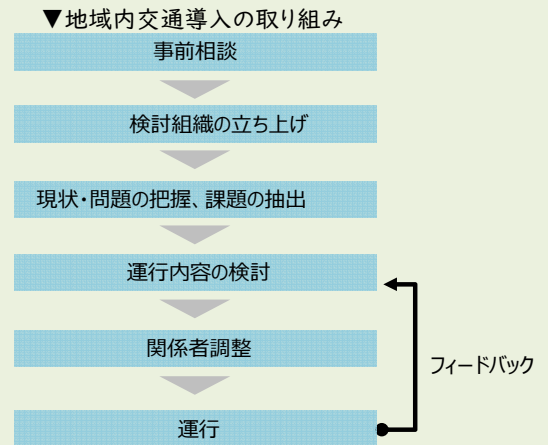


### 【施策②】：地域主体による「守り育てる公共交通」の推進

#### 【事業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

- 「地域協働運行方式」の取組を評価・検証し、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。
- 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。
- 地域内交通の導入や公共交通空白・生活不便地域への対応、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。

対応する課題・目標→1、3



### 【施策③】：中心部のサービス向上

#### 【事業③-1】幹線軸の維持

- 中心部区間において幹線軸を形成しています。
- 「幹線軸」の維持及び利便性向上を図るために、重点的な利用促進策を講じます。

対応する課題・目標→1、2

#### 【事業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

- 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、中心部路線及び市街地路線の見直しを検討します。
- 「幹線軸」や循環路線といった既存の交通サービスでカバーしきれない“分散した需要”の、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・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：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に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。

※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オンデマンド交通イメージ

乗客はスマートフォンや電話から乗車予約



AIによる乗降時刻や最寄りの乗降場所、配車ルートなどの決定



## 【施策④】：多様な交通モード等の連携

対応する課題・目標→2、4

### 【事業④-1】中心拠点・乗継拠点の形成

- 中心拠点で迷わず乗れストレスなく待てる環境をつくります。
- 支所等を乗継拠点として、待合環境の充実を図ります。

### 【事業④-2】中心拠点・乗継拠点における乗継利便性の向上

- 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。

### 【事業④-3】公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討

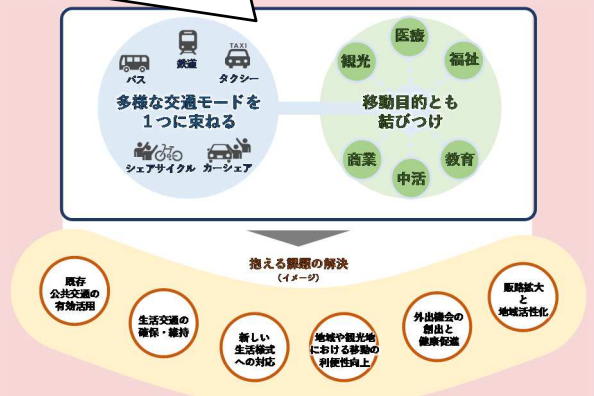
- 病院送迎バスや宿泊施設送迎バス、高校の通学送迎バス等と公共交通の連携方策について検討します。

### 【事業④-4】地域の課題解決に資する MaaS の進化・深化 ※重点事業

- 「会津 Samurai MaaS プロジェクト協議会」と連携し、生活・観光両面での実証実験を行重ねながら、会津広域エリアにおける地方版 MaaS モデル構築を目指しています。

#### ▼MaaS のイメージ

- ・複数の移動手段の経路検索・運賃の一括支払い等が可能
- ・新たな移動手段とも組み合わせが可能
- ・関連サービスとも組み合わせが可能
- ・MaaS により蓄積される膨大な移動データを、地域の交通計画やまちづくり計画に活用可能



## 【施策⑤】：利用環境の改善

対応する課題・目標→2、4

### 【事業⑤-1】中心拠点・乗継拠点における案内強化

- 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等の整備・改善を行います。

### 【事業⑤-2】情報・乗場・車両の見直し

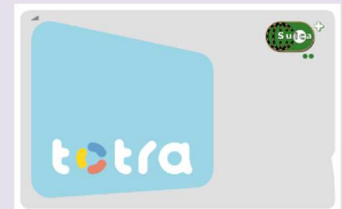
- バス等の情報を分かりやすく示す「総合案内マップ」等の作成を行います。
- 車両更新の際に、低床バスやハイブリットバス等の導入を検討していきます。
- バスロケーションシステムを活用し、運行情報を提供します。

#### ▼地域独自の交通系 IC カード

（宇都宮ICカード導入検討協議会）

### 【事業⑤-3】運賃体系・支払い方法 ※重点事業

- 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。



## 【施策⑥】：交通・まちづくりの連携

対応する課題・目標→3、4

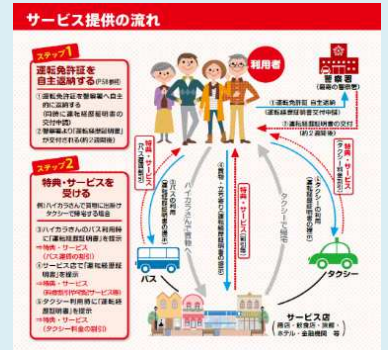
### 【事業⑥-1】異業種との連携

- 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。

### 【事業⑥-2】多様な主体との連携 ※重点事業

- 商業施設や交通事業者と連携し、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。
- 沿線地域の老人クラブ、学校・企業などと連携し、駅やバス停等の清掃活動、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。

#### ▼免許返納支援制度



## ■計画の推進

本計画は、「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、市民・学識経験者・交通事業者・道路管理者・交通管理者等で構成される「会津若松市地域公共交通会議」が行います。

# ■会津若松市の地域公共交通の将来像

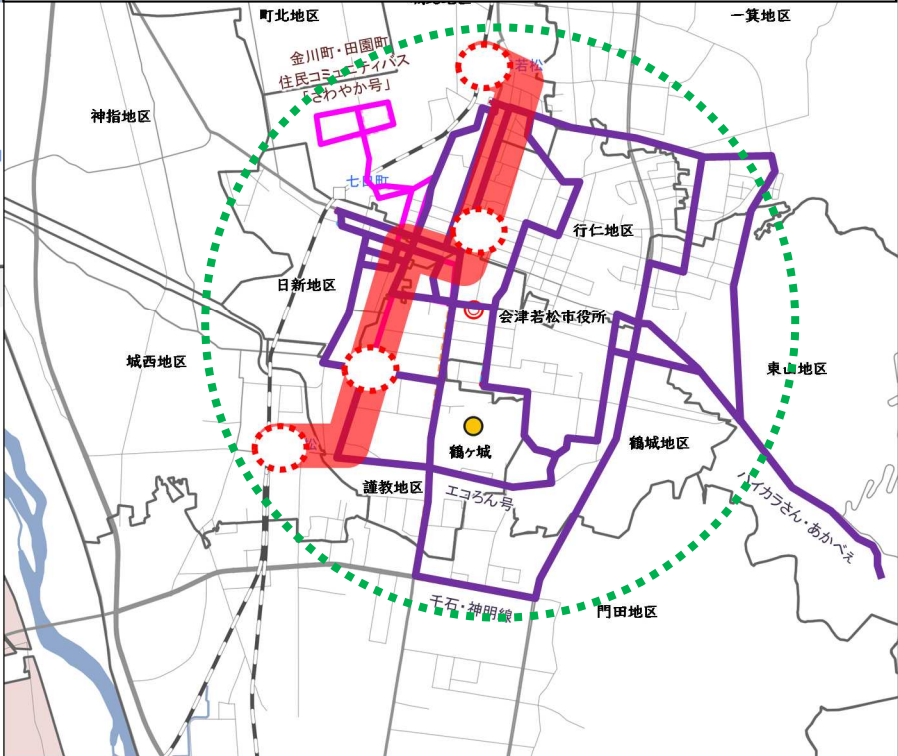
## ▼ 地域公共交通網の将来イメージ(市全域)



**【広域ネットワーク】**  
市外へのアクセスを可能とするネットワークであり、市町村間を跨ぐ移動を確保。

**【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。  
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。

**【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。



- 中心拠点
  - 乗継拠点
  - 都市間交通(鉄道)
  - 広域路線(路線バス)
  - 郊外路線(路線バス)
  - 循環路線
  - 地域内路線
  - 幹線軸
  - 「AI オンデマンド交通」「相乗りタクシー」等運行エリア(※)
- ※実際の運行範囲は実証事業を踏まえ検討する。
- 地域内交通運行エリア**
- 湊地区
  - 北会津地区
  - 河東地区

市街地の公共交通のネットワーク図