

# 地域との連携・協働によるバスづくり ～データを活用した地域連携の取り組み～

## 会津若松市における公共交通の現状と課題



## 地域との連携・協働によるバスづくりの必要性 ～金川町・田園町住民コミュニティバスの取組～



## 地域との連携・協働によるバスづくりの展開 ～地域公共交通網形成計画・再編実施計画策定の取組～

# 市の概況

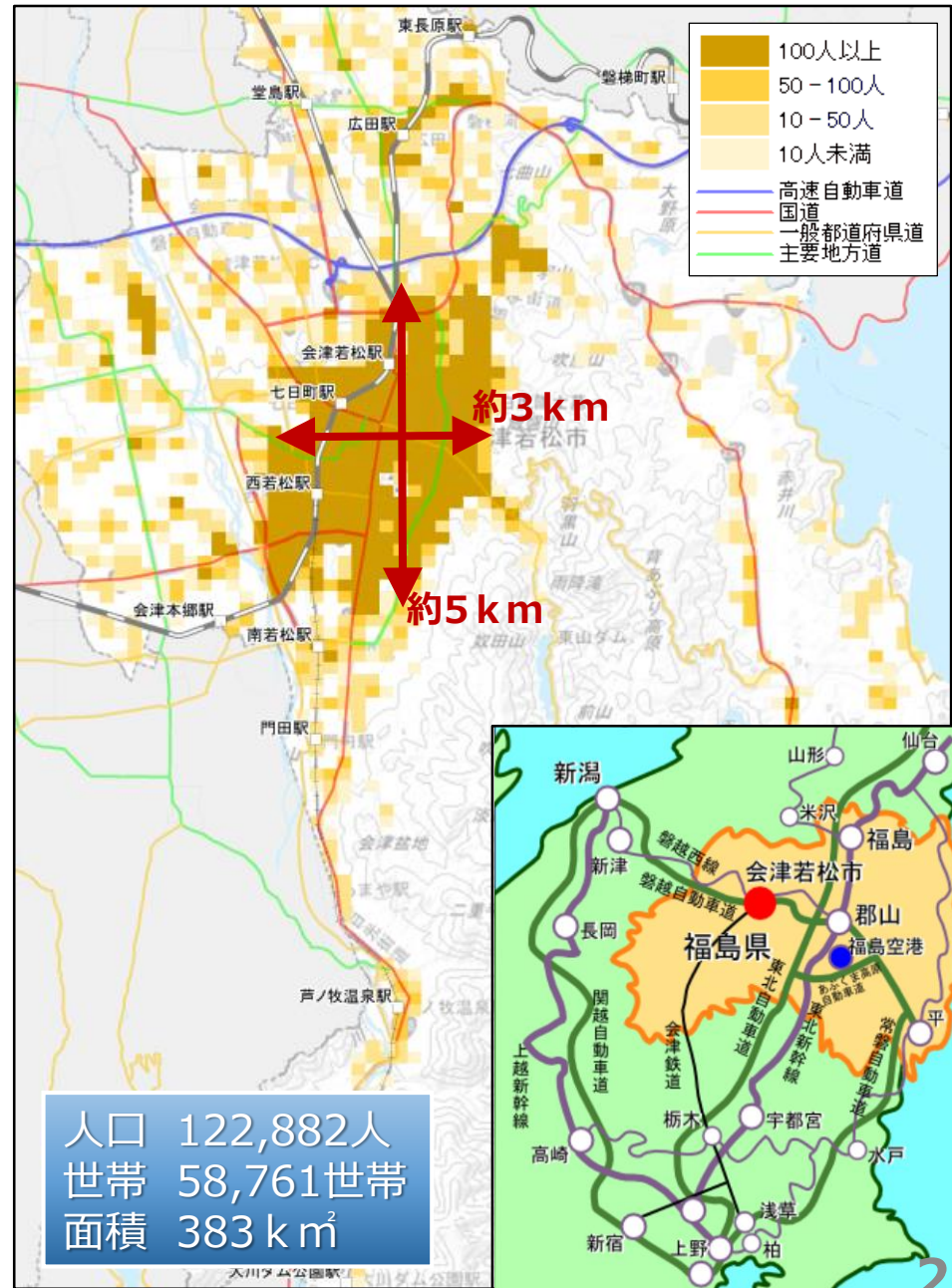
会津若松市

H22年度

|       | DID人口密度<br>(人/km <sup>2</sup> ) | DID面積<br>(km <sup>2</sup> ) | DID集中度※<br>(%) |
|-------|---------------------------------|-----------------------------|----------------|
| 会津若松市 | 5,270.2                         | 16.7                        | 4.4%           |
| 富山市   | 4,018.2                         | 55.6                        | 4.5%           |
| 新潟市   | 5,639.3                         | 103.4                       | 14.2%          |
| 仙台市   | 6,913.6                         | 134.8                       | 17.2%          |
| 八戸市   | 3,423.2                         | 47.0                        | 15.4%          |
| 魚津市   | 3,593.4                         | 4.3                         | 2.1%           |
| 米沢市   | 3,624.9                         | 13.0                        | 2.4%           |
| 高山市   | 4,800.1                         | 8.1                         | 0.4%           |
| いわき市  | 3,595.0                         | 45.8                        | 3.7%           |
| 喜多方市  | 2,787.8                         | 4.4                         | 0.8%           |
| 郡山市   | 5,105.4                         | 46.9                        | 6.2%           |
| 佐野市   | 4,346.1                         | 10.5                        | 3.0%           |
| 小松市   | 3,913.2                         | 8.7                         | 2.4%           |
| 富士宮市  | 4,310.6                         | 15.8                        | 4.1%           |
| 東近江市  | 5,147.0                         | 6.2                         | 1.6%           |

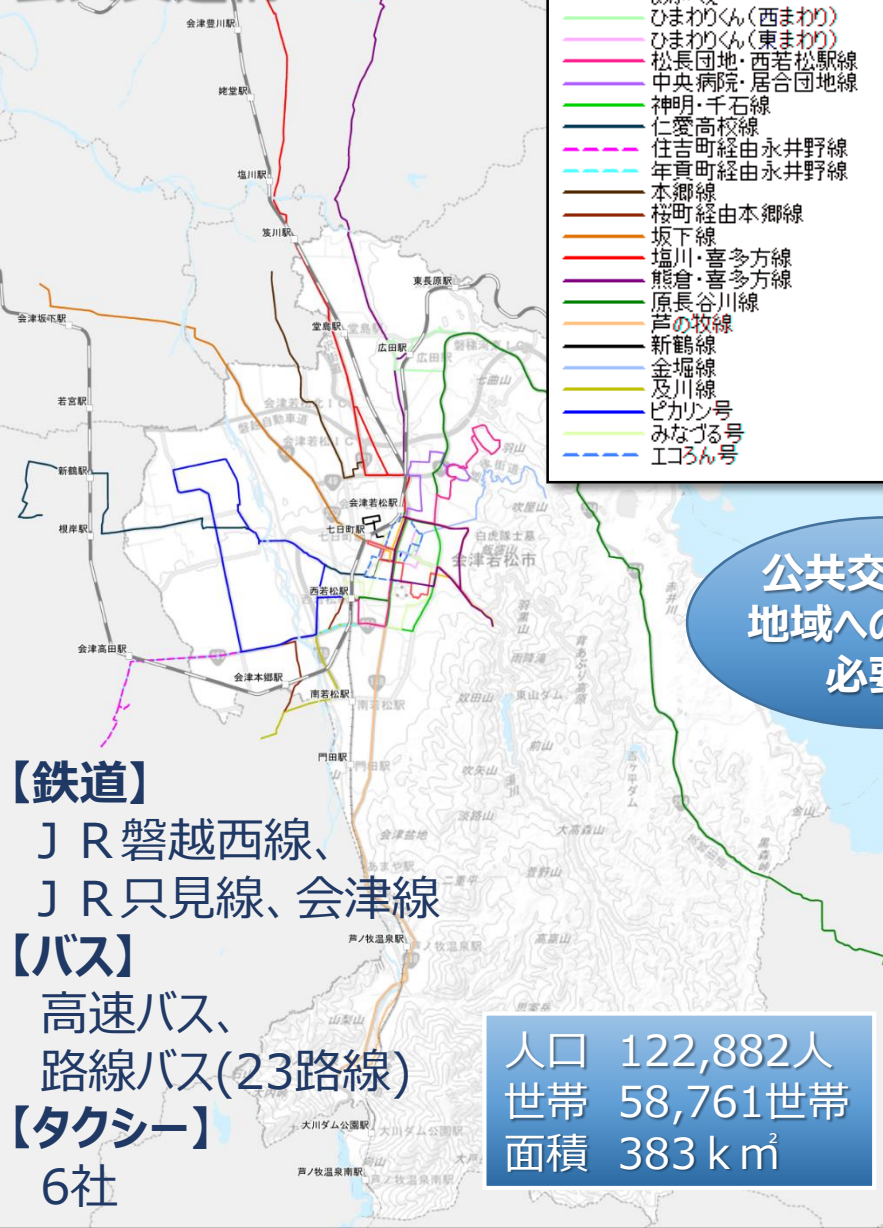
※DID集中度(%) : DID面積/全面積

他市と比べると、現状においてコンパクトな都市構造になっており、市街地部においては徒歩や自転車での移動がしやすい環境にある。

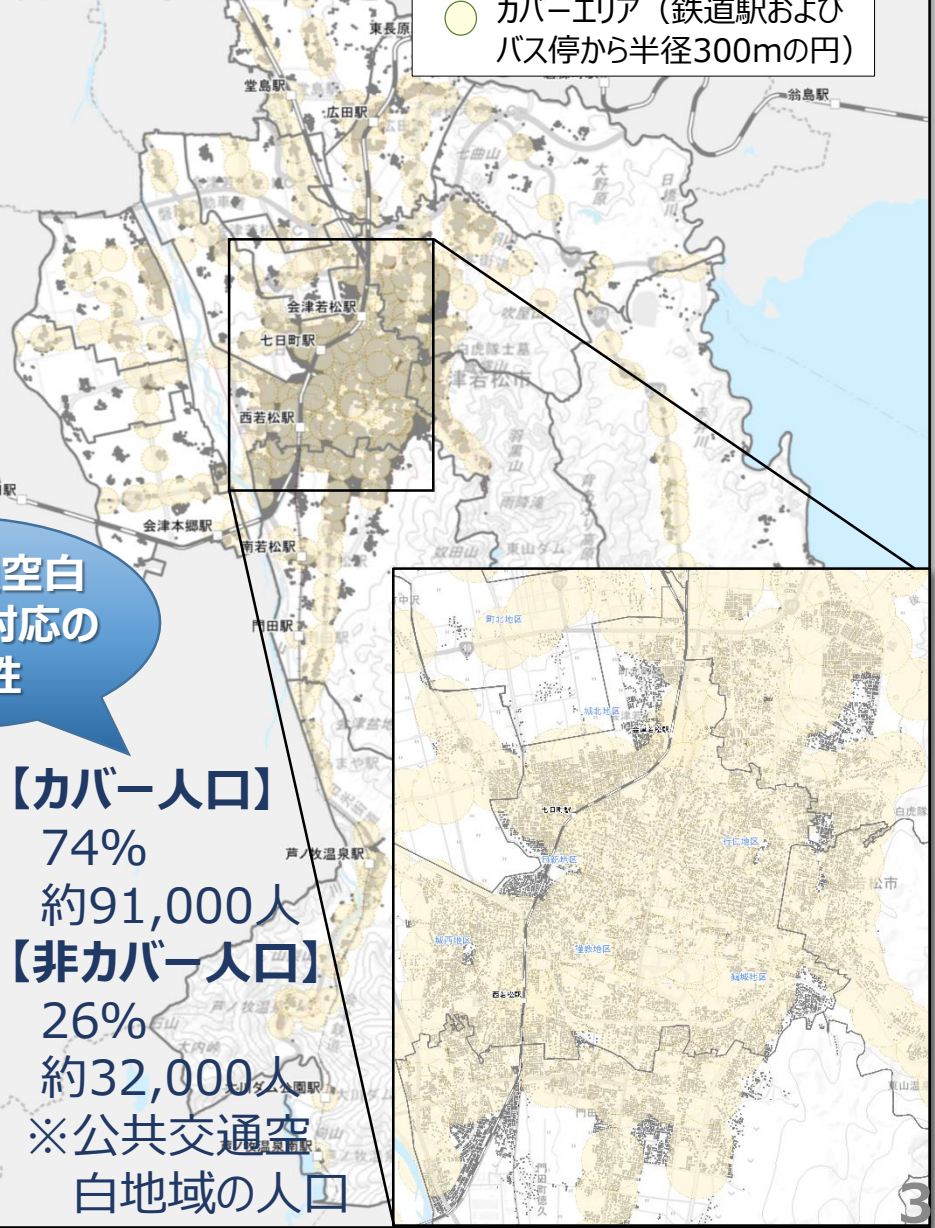




## 公共交通網



## カバー状況



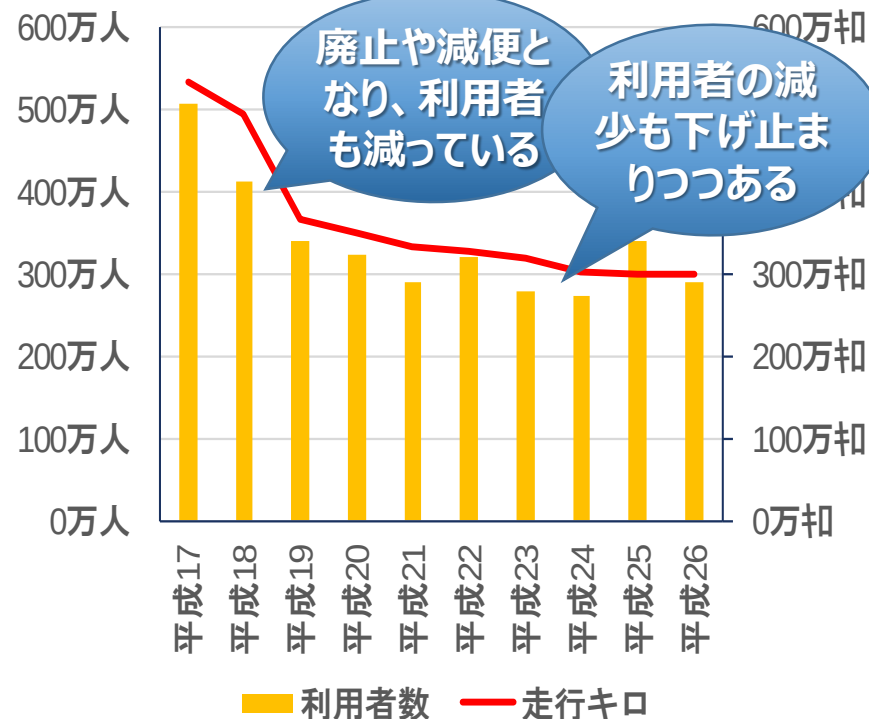
公共交通空白  
地域への対応の  
必要性

# 路線バスを取り巻く現状と課題①

会津管内の路線バス利用者数  
と自家用車保有台数の推移



会津管内の路線バス利用者数  
と走行キロ数の推移



利用者減少の負の連鎖

利用できるバスが少ない  
乗り継ぎが不便

サービス低下

減便  
廃止

利用者の減少

【背景】・高い自家用車依存 ・人口減少  
・少子化による通学利用の減少

収支悪化

バス事業者だけで  
運行を維持することは困難  
市の補助・委託での運行  
⇒財政負担の増加

負のスパイラルから抜け出せない  
何とかしなければ！

地域公共交通会議設置(21.3)  
総合連携計画策定(22.3)

網形成計画策定(28.3)



# 路線バスを取り巻く現状と課題②

## バスにおける「運営」と「運行」の分離が進んでいる

### 会津若松市の 路線運行形態の例



| 路線                     | 運営   | 運行   |
|------------------------|------|------|
| ハイカラさん、あかべえ などの事業者路線   | 会津バス | 会津バス |
| 地域間幹線や市町村生活交通路線などの補助路線 | 市(県) | 会津バス |
| みなづる号などの市コミュニティバス      | 市    | 会津バス |
| 金川町田園町住民コミバス「さわやか号」    | 地 域  | 会津バス |

実務上も（実は法律上も）地方自治体に対する責務が大きくなっている

何とかしなければ！

基礎自治体は、利用者のニーズを押さえているので有利な立場であると言われているが・・・

※全国各地で、また本市でも市が企画し運行を交通事業者に委託する“コミュニティバス”が運行されているがうまくいっていない(利用者ニーズをきちんと把握できていない?)

# 金川町・田園町住民コミュニティバスの取組①

会津若松市

総合連携計画(22～27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光

## バス事業者による実証実験運行 H23.7～H24.7

- ・市街地外縁部の**空白地域対策として運行開始**
- ・地元は運行支援委員会として事業者をサポート  
⇒利用状況の低迷により本格運行には至らず

実績：H23.7～H24.3

| 1日当り<br>運行量  | 1週当り<br>運行量   | 1日当り<br>利用者 |
|--------------|---------------|-------------|
| 9便<br>(3コース) | 63便<br>(3コース) | 4.1人        |



## 実証実験運行の検証 H24.8～H25.7

- ・利用者ヒアリングや高齢者全数アンケート等による検証

## 運行可能性・運行方法の検討 H25.8～H26.6

- ・利用希望者との度重なる意見交換
- ・口コミによる利用希望者拡充の運動の展開

## 住民主体コミュニティバスの取組 H26.7～

### 【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7

- ・**継続したバスの運行を図っていくためには、地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立**

### 【運営協議会の開催】H26.7～ 毎月1回開催

- ・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
- ・実績や声に基づいた利用促進策の検討

### 【「さわやか号」運行開始】H26.11～

- ・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

約2年間にわたる検証・地域との議論

利用者の継続を望む声を受け、地元地域と協力し、社会調査の手法を用いた検証を徹底的に行う

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

データや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

**運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍**

実績：H26.11～H27.9

| 1日当り<br>運行量  | 1週当り<br>運行量   | 1日当り<br>利用者 |
|--------------|---------------|-------------|
| 3便<br>(1コース) | 12便<br>(1コース) | 13.7人       |

実績：H27.10～H28.9

| 1日当り<br>運行量  | 1週当り<br>運行量   | 1日当り<br>利用者 |
|--------------|---------------|-------------|
| 3便<br>(1コース) | 12便<br>(1コース) | 10.9人       |



# 金川町・田園町住民コミュニティバスの取組②

会津若松市

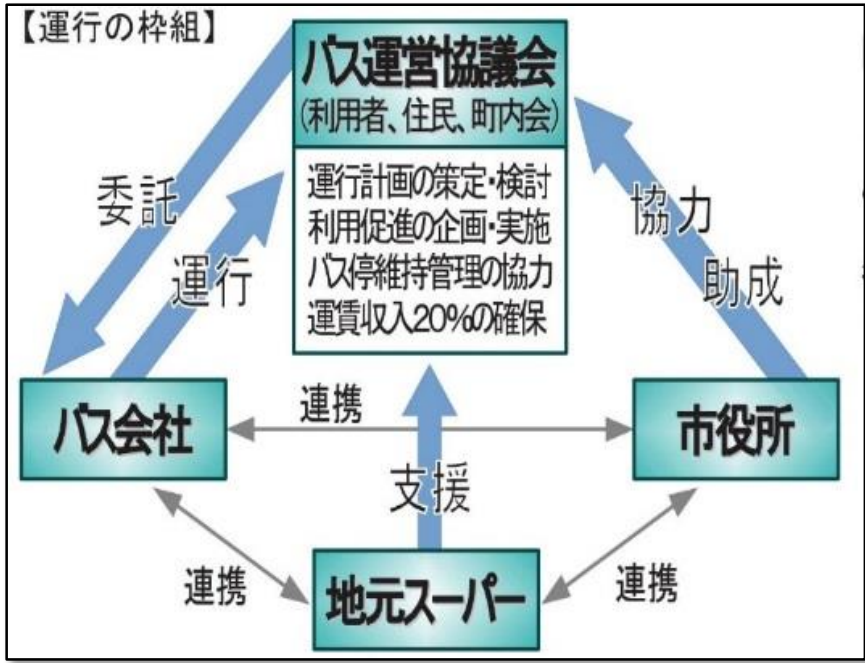


|    | バス停       | 第1便  | 第2便   | 第3便   |
|----|-----------|------|-------|-------|
| 町内 | 金川町児童会館   | 9:35 | 11:00 | 12:40 |
|    | 金川町東      | 9:36 | 11:01 | 12:41 |
|    | 金川町北      | 9:36 | 11:01 | 12:41 |
|    | 大谷青果店北    | 9:38 | 11:03 | 12:43 |
|    | 田園町北      | 9:39 | 11:04 | 12:44 |
|    | 田園町町内会館前  | 9:40 | 11:05 | 12:45 |
|    | ファミリーマート前 | 9:42 | 11:07 | 12:47 |
|    | 下大和町      | 9:44 | 11:09 | 12:49 |
|    | 七日町角      | 9:45 | 11:10 | 12:50 |
|    | 七日町白木屋前   | 9:46 | 11:11 | 12:51 |
|    | 神明通り      | 9:48 | 11:13 | 12:53 |
|    | 栄町中三丁目    | 9:49 | 11:14 | 12:54 |
| 町外 | 桂林寺町      | 9:50 | 11:15 | 12:55 |
|    | 竹田病院前     | 9:52 | 11:17 | 12:57 |
|    |           | 約30分 | なし    | 約30分  |
|    |           |      | 11:20 | 13:30 |
|    |           |      | 11:20 | 13:30 |
|    |           |      | 11:22 | 13:32 |
|    |           |      | 11:23 | 13:33 |

地域・バス事業者・  
地元スーパー・市など  
“多くの人で支えるバス”







金川町・田園町コミュニティバスをご利用の皆様へ

リオン・ドール コジカカード  
特典のご案内

金川町・田園町コミュニティバスを  
ご利用の皆様だけの特典!!  
※リオン・ドール神明通り店限定

その1 住民コミュニティバス会員券をお持ちの方  
1回のご精算1,000円(税別)以上で  
20ポイント進

その2 リオン・ドールポイント券6枚で  
(2,000円相当) 交換できます!! (2,500円相当)  
住民コミュニティバス  
リオン・ドールポイント券3枚+現金1,000円

地元スーパーの  
ポイント支援  
多くの方からの応援寄付金

3者連携  
4者連携

取組の輪が広がる

「さわやか号」の運行に  
多くの応援をいただいています!!

運行開始から2ヶ月が経過しようとしている「さわやか号」ですが、毎日約15人もの方々にご利用いただいております。週4日、1日3便と小さい運行ながらも、バスを必要としている方々の「おかけの足」として確実にご利用いただいております。「このバスを運行することができて良かった」と思うとともに、「来週このバスを継続していかなければならない」との使命感も改めて感じています。

このように、先月より、「さわやか号」の応援寄付金を募集いたしましたところ、多くの方々から寄付金と応援メッセージをいただきました。金川町・田園町の多くの方が「さわやか号」を応援してくださり、本当に心強く感じます。今後とも、私たちのバス「さわやか号」を、みんなで乗って、支えて、育てていきましょう。(会長 菊地)

今はまだ利用する機会はありませんが、将来利用する日が来るまで、来週運行できますように、頑張ってください!!

活発で楽しい協議会運営で、バスと地域の両方を育てて下さい。

10年後にはお世話になります。交通弱者の足を確保することは地域にとって必要です。市内全域に広がることを願っています。

車のない私にとって、とても助かります。

応援メッセージ  
※全てのメッセージを掲載できず申し訳ありません。この他、多くのメッセージを頂いています。引き続きの応援をよろしくお願い致します。

「さわやか号」の運営、運行に応援したいです。乗ってみてバス自体も良いですね。頑張ってください。

スタートの時に...とならないように、しっかりと運行の維持に頑張ってください!!

両町内会と隣町内が一体となり、この「さわやか号」を益々発展して、地域のかけがえのない足となり定着することを祈念します。



地域ならではの  
利用促進の  
取組を展開



# 金川町・田園町住民コミュニティバスの取組④

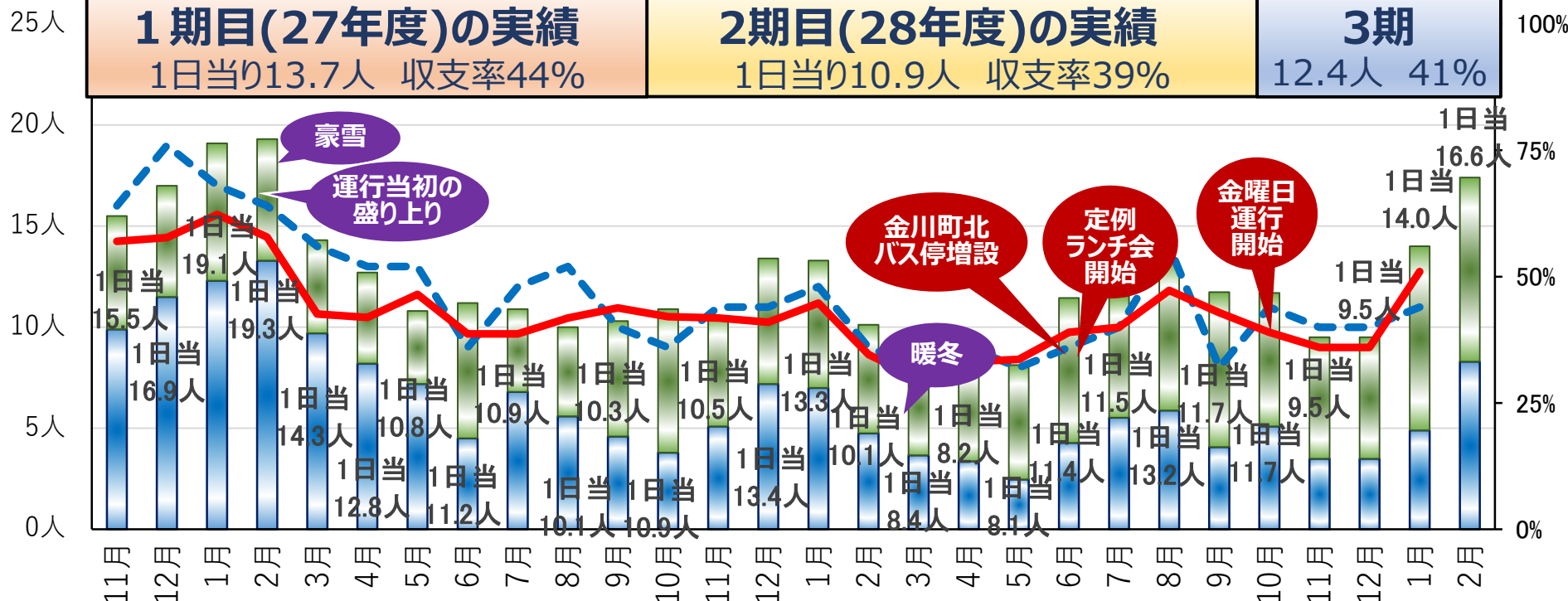
会津若松市

■ 会員券

■ 現金等

--- 会員券購入

— 収支率



1期目は、地域の盛り上がりや豪雪により非常に順調な滑り出し。  
2期目当初は、例年に無い暖冬などにより利用者は減少傾向だったが・・・  
定例ランチ会などの取り組みにより、利用者は回復・増加基調にある。

**地域と連携・協働**することで・・・

本当に必要とされる(使われる)公共交通をつくることができる

必要とされ、使われるので、運行の持続性が高まる

取組の輪が広がる(様々な主体との連携)ことで、運行の持続性が高まる



## 地域との連携・協働の取り組みにおけるポイント

### ①利用者を起点とした取組

### ②データに基づいた協議・検討

#### 運行計画の立案

- ・実証実験利用者へのヒアリング
- ・利用希望者との膝詰めの意見交換会の実施
- ・口コミによる利用希望者拡大の取組
- ・利用希望者への記名式アンケートの実施

#### 運行開始後の取組

- ・利用者の代表が協議会に参画
- ・毎月1回の協議会で利用者の声を把握
- ・利用者の口コミにより利用拡大
- ・利用者への記名式アンケートの実施  
たうえでの、運行計画（増便など）の変更

- ・誰のためのバスなのか
- ・どんなニーズをカバーするのか
- ・どこの人が、どこへ、何をしに、何回くらい移動したいのか



毎月1回協議会を開催

**地域のニーズ・地域の身の丈**に合ったバスをつくることができる。



## 地域との連携・協働の取り組みにおけるポイント

### ①利用者を起点とした取組

### ②データに基づいた協議・検討

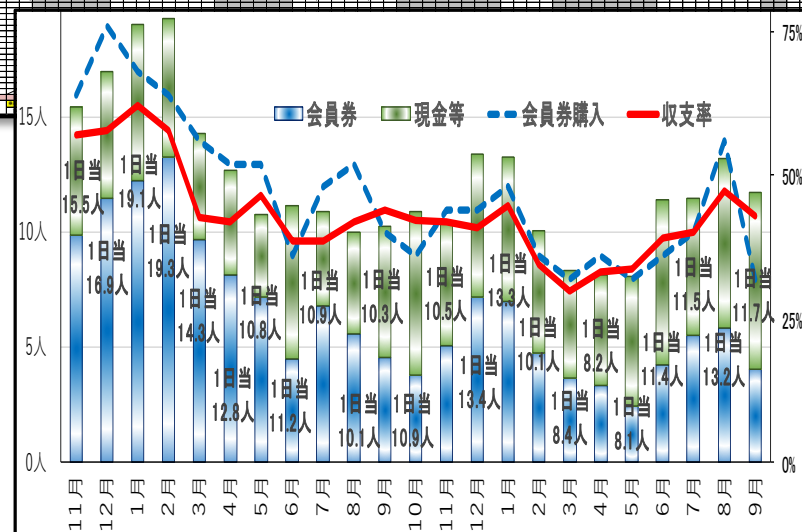
#### 運行計画の立案

- ・実証実験後の高齢者への全数アンケート
- ・社会調査手法を用いた徹底した検証
- ・データ(需要予測に基づいた持続可能な運行量等)を用いた地域との協議
- ・データと実態の突合せ

#### 運行開始後の取組

- ・毎月1回の協議会で、日々の利用データや収支率等を共有しながらの協議・検討
- ・データ分析を基にした運行計画（増便など）変更の検討
- ・データと実態の突合せ

地域で取り組んでいるからこそ、どうして利用者が減ったか、増えたのかがわかる



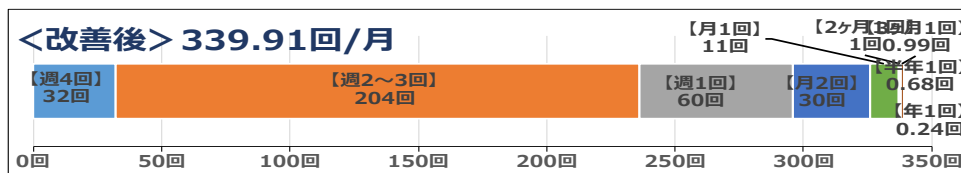
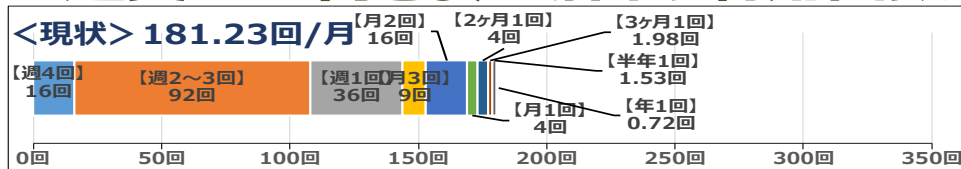
地域のニーズ・地域の身の丈に合ったバスをつくることができる。

運行改善・利便性向上の検討材料とするため、利用者等を対象にアンケート調査を実施

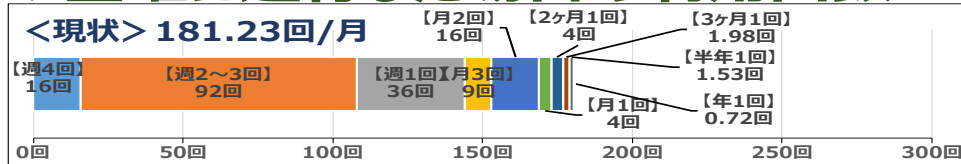
地域が実施するからこそ、信頼性の高いアンケートが実施できる

実質的な需要に基づいた運行方法を検討することが可能に

## ◆運賃200円とした場合の利用回数



## ◆金曜に運行した場合の利用回数



「さわやか号」(金川町・田園町住民)コミュニティバスアンケート調査

|    |  |    |  |
|----|--|----|--|
| 氏名 |  | 年齢 |  |
| 住所 |  | 性別 |  |

記名式でのアンケート

「さわやか号」の利用状況についてお伺いします。

「さわやか号」は平成26年11月から運行をはじめています。この約1年4ヶ月の間の利用状況について教えてください。良くバスを利用される方は直近の利用状況を教えてください。

問1 利用した頻度を教えてください。(ひとつだけ○)

- 週4回程度
- 週3回程度
- 週2回程度
- 週1回程度
- 月3回程度
- 月2回程度
- 月1回程度
- 2カ月に1回程度
- 3カ月に1回程度
- 半年に1回程度
- 1年間に1回程度
- 一度も利用したことはない
- 運行当初は利用していたが今は全く利用しなくなった

問2 主に利用した曜日を教えてください。(ひとつだけ○)

- 月曜
- 火曜
- 水曜
- 木曜
- 曜日に関係なく利用していた

問3 主に利用した便(時間帯)を教えてください。

<町内発(行き)>ひとつだけ○

- 9:40発の便
- 11:00発の便
- 13:00発の便
- 15:00発の便

<竹田病院発(帰り)>ひとつだけ○

- 10:30発の便
- 11:20発の便

問4 主に利用した目的を教えてください。(2つだけ○)

- 通勤
- 通学
- 通院
- その他
- 社交・娯楽・習い事
- その他

問5 利用した理由について教えてください。(ひとつだけ○)

- タクシーよりも安いから
- 送迎してもらえないから
- 一人で自由に行動したいから
- 自転車よりも安全だから
- 歩きよりも楽だから
- 利用していない

<配布数>

・164枚

<回収数>

・114枚

<回収率>

・70%



## 金曜日運行(増便)の実現(10月～)

- ・月～木 週4日の運行を、金曜日も運行し週5日の運行とすることで利便性を高める
- ・ただし、増便することにより費用も増えることから、1年数ヶ月の運行実績を分析するとともに、5月には利用対象者へのアンケート調査と分析を行い、**増便しても持続可能な運行かどうか協議会で議論し判断**

＜1月運行分を基準とする＞

| 費用       |     |    |       |           | 運賃      |              | 収支率 |
|----------|-----|----|-------|-----------|---------|--------------|-----|
| 日数       | 回数  | 距離 | キロ単価  | 利用者 (1日当) |         |              |     |
| 124,312円 | 15日 | 3回 | 8.8km | 314円      | 55,638円 | 199人 (13.3人) | 45% |
| 増        | 増   |    |       | そのまま      | そのまま    |              | 悪化  |
| 費用       |     |    |       |           | 運賃      |              | 収支率 |
| 日数       | 回数  | 距離 | キロ単価  | 利用者 (1日当) |         |              |     |
| 157,462円 | 19日 | 3回 | 8.8km | 314円      | 55,638円 | 199人 (10.5人) | 35% |
| 増        | 増   |    |       | 増         | 減       |              | 維持  |
| 費用       |     |    |       |           | 運賃      |              | 収支率 |
| 日数       | 回数  | 距離 | キロ単価  | 利用者 (1日当) |         |              |     |
| 157,462円 | 19日 | 3回 | 8.8km | 314円      | 71,500円 | 252人 (13.3人) | 45% |

## さわやか号定例ランチ会(6月～)

- ・毎週第3木(金)曜日は誘いあって、「さわやか号」でおでかけして、神明通りでランチ♪
- ・「さわやか号」を利用した**ライフスタイルを体験**していただき、通常のバス利用につなげている。
- ・バスの利用促進だけでなく、**高齢者の交流の場**ともなっている。
- ・6月から計9回開催。のべ**128人の参加**



2/17定例ランチ会の様子

## 網形成計画・再編実施計画の策定へ

金川町・田園町住民コミュニティバスの取組から学んだこと

地域と連携して  
取り組む

市だけで考え、取り組むには限界がある。地域と連携することで本当に地域に必要な交通がつかれる。

利用者  
起点データ  
の共有データに基づき  
検討する

KKD(経験、勘、度胸)で考え、取り組むには限界がある。データに基づく冷静な検討が必要。

公共交通網形成計画・再編実施計画の策定  
今後の公共交通の取り組みにおける基本方針とする

# 地域との連携・協働によるバスづくりの展開

会津若松市

## 金川町・田園町住民コミュニティバスの取り組みから学んだこと

「持続的に可能な公共交通をつくっていくためには・・・」

- ☆ 地域との連携・協働による取組を基軸とする
- ☆ 利用者を起点に考える
- ☆ データを共有し、データに基づき検討を行う

地域や利用者を起点とした、調査・計画策定

## 会津若松市地域公共交通網形成計画（28年3月策定）

③「守り育てる公共交通」構築戦略  
・地域主体コミュニティ交通プロジェクトなど

再編重点地区の抽出  
⇒北会津地区、河東地区、湊地区

地域との連携・協働によるバスづくりの実行

## 会津若松市地域公共交通再編実施計画（策定中）

地元地域づくり組織との連携・協働による広域路線、地域内交通の検討

北会津地域づくり委員会

河東地域づくり委員会

湊地区地域活性化協議会



河東地区グループインタビューの様子



北会津地区グループインタビューの様子



アンケートや乗降調査、人口データなどの定量的データと、実際のバス利用者やバスを必要としている人の本音の声（定性的データ）を併せて検討

湊地区グループインタビューの様子



中心部地区グループインタビューの様子



# データを把握し共有する①～バス乗降調査

会津若松市

1日当たり利用者

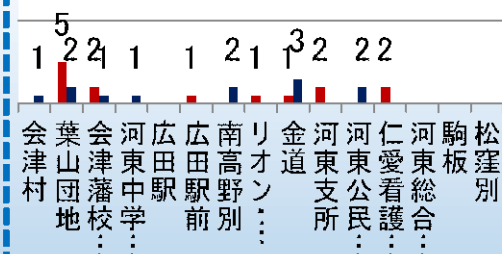
■ 乗車(人)

■ 降車(人)

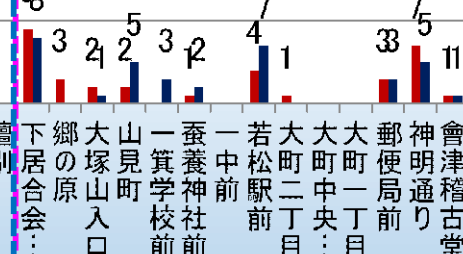
【原長谷川線】

- ・1日 6往復の運行
- ・1日の利用者216人

日橋(河東)



市中心部



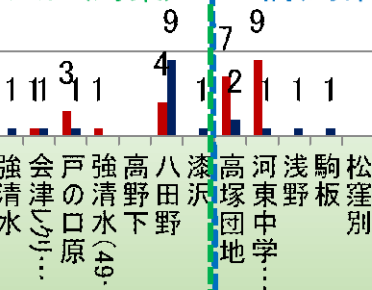
【みなづる号】

- ・1日 6往復の運行
- ・1日の利用者46人

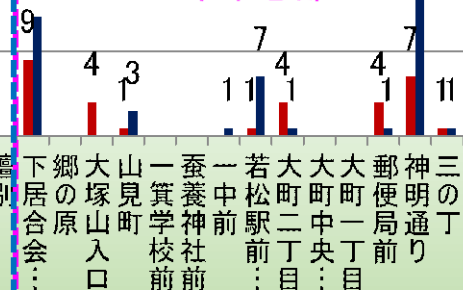
湊



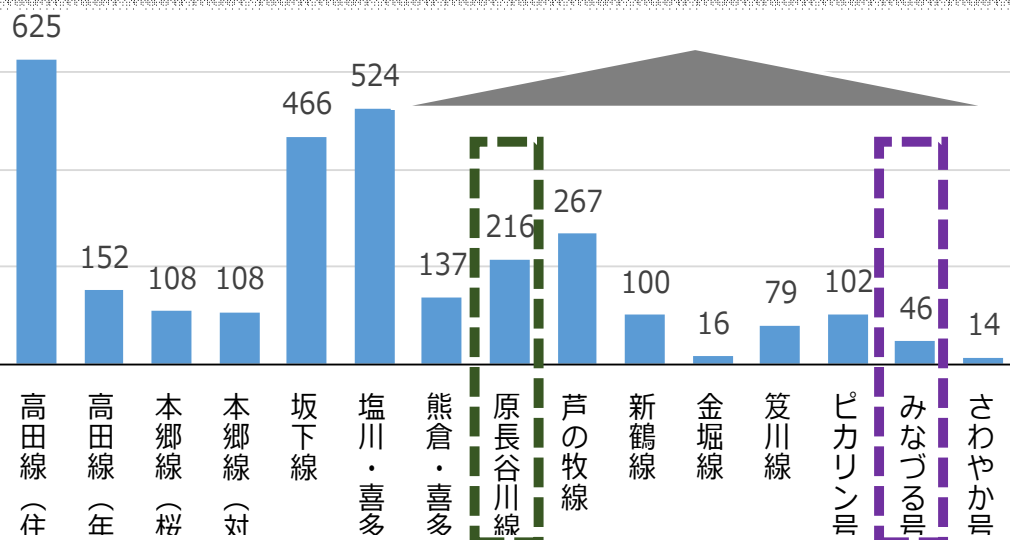
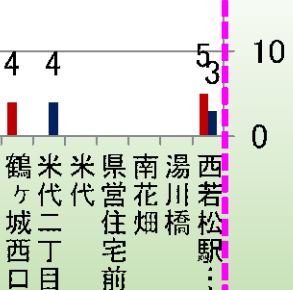
八田(河東)



日橋(河東)



市中心部

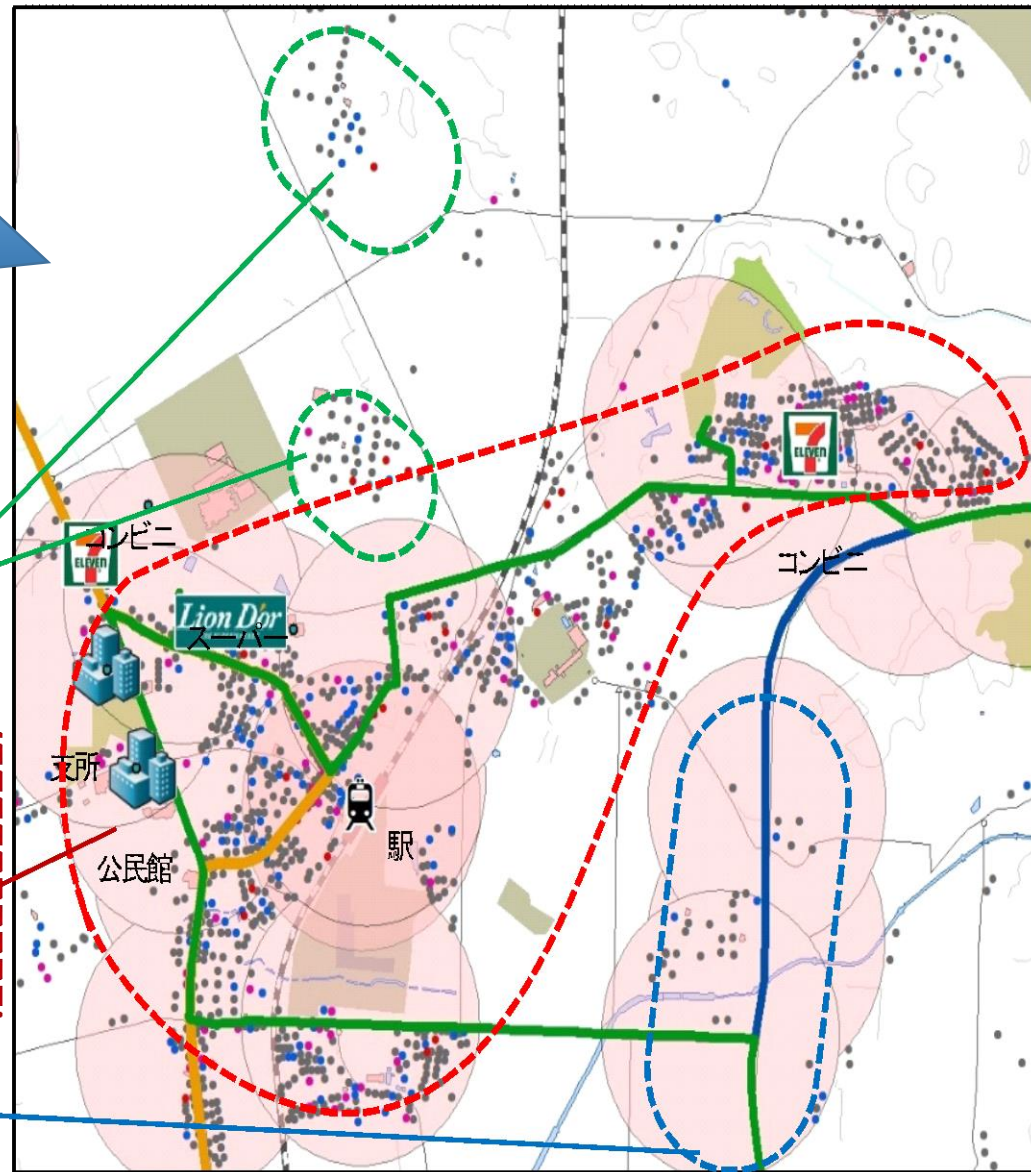
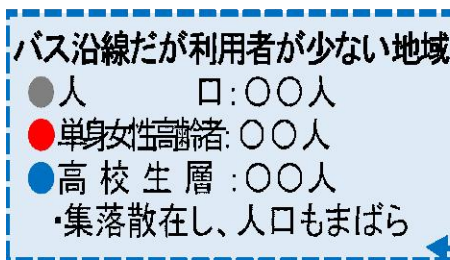
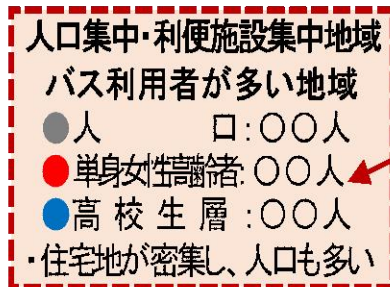
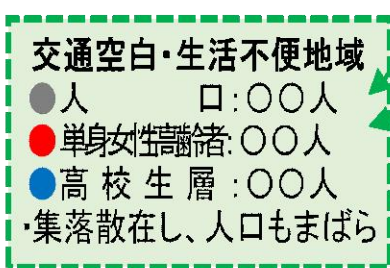
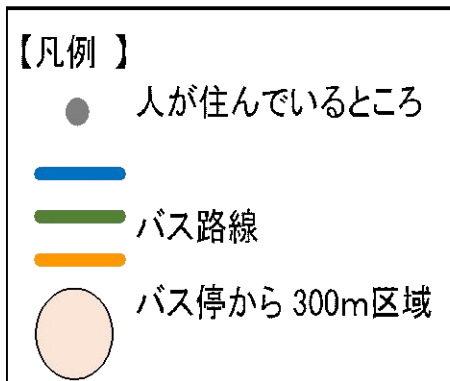


乗降データをバス停や集落単位まで“小さく”把握し、地域の方々と共有することで、バス利用者のイメージがしやすくなった  
(ウチの集落は〇〇さんがバスに乗っている！)



現況や課題を“見える化”し共有することで、運行すべき交通のイメージがしやすくなった（ここには〇〇さんしかいないのだから、バスよりもタクシーの方が良いのでは？）

※市担当職員も、コンサル頼りではない、仮説を持った検討が可能となった



住基と連動したGISシステムを活用



## バス乗降数

## バス停別乗降数と 300m圏内の総人口の関係

Ⅱ. 顕在>潜在  
【ル ー ト】良好  
【本 数】良好  
【利用促進】拡充

Ⅰ. 顕在>潜在  
【ル ー ト】良好  
【本 数】良好  
【利用促進】拡充

会津若松市において  
これぐらいの人口があれば  
これぐらい乗るだろうという  
ライン

Ⅲ. 顕在<潜在  
【ル ー ト】再編検討  
【本 数】要 検 討  
【利用促進】要 検 討

Ⅳ. 顕在<潜在  
【ル ー ト】要検討  
【本 数】要検討  
【利用促進】底上げ

潜在需要

バス停半径300m人口

# データを把握し共有する③～地域特性分析

会津若松市

アンケートやGISデータに基づく市内20行政区ごとの地域特性の分析

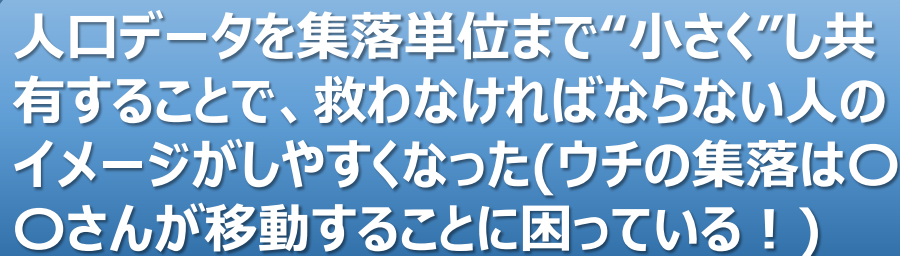
|     | おでかけ利便性<br>(公共交通カバー率) | 買い物利便性<br>(徒歩での買物率) | 事業性<br>(単身高齢者数) | 効率性<br>(人口密度) | 20地区の基本分類                      |
|-----|-----------------------|---------------------|-----------------|---------------|--------------------------------|
| 中心部 | 高い                    | 高い                  | 高い              | 高い            | 行仁、鶴城、謹教、城北、<br>日新、城西、東山、一箕、   |
|     | 低い                    | 高い                  | 高い              | 高い            | 門田                             |
| 郊外部 | 高い                    | 低い                  | 低い              | 低い            | 神指、大戸、荒井、日橋                    |
|     | 低い                    | 高い                  | 低い              | 低い            | 町北                             |
| 郊外部 | 低い                    | 低い                  | 低い              | 低い            | 高野、湊、北会津(舘の内、<br>川南)、河東(八田、堂島) |

5年間の計画で全ての地区をやることはできない……

優先的に取り組むべき地区や地域が見えてくる

会津若松市

バス沿線外集落（空白地域）

河東地区 集落ごとの単身女性高齢者と高校生層数の分布



# データと実態を突き合わせ、実情を把握する

会津若松市

| <荒井地区> |          | 世帯数   | 単身高齢女性の数 | 利用者見込み |     | 確認状況（単身高齢女性など）                                                                                                                                  |
|--------|----------|-------|----------|--------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地区     | 町内会名     |       |          | 最小値    | 最大値 |                                                                                                                                                 |
| 荒井     | 下荒井      | 103   | 8        | 4      | 8   | ・単身でも、元気で免許を持っていれば車を運転しておりバスは使わない。<br>・高齢者のみ世帯の方が可能性があるかもしれない。<br>・学生も何人かは使っていると思う。ただ、部活の子は定期を買ってまで使わないと思う。                                     |
| 荒井     | 下荒井団地    | 31    | 5        | 3      | 5   | ・よくバスを使っている人は何人かいる。<br>・学生は自転車か送迎。特に、学風は送迎せざるを得ない。<br>・3人程度バスを使っている人がいる。単身女性の方は高齢のため、バスを使っている。                                                  |
| 荒井     | 蟹川       | 66    | 6        | 3      | 7   | ・学生は基本自転車。冬は送迎。<br>・バスは使っていない。                                                                                                                  |
| 荒井     | 真渡       | 46    | 2        | 0      | 0   | ・単身女性は今も同居。可能性があるのは単身男性だが、バスは使っていないと思う。<br>・高校生は夏自転車で冬は送迎。農家は冬農閑期なので送迎しやすい。バスはお金もかかる。                                                           |
| 荒井     | 真宮新町南一丁目 | 120   | 6        | 8      | 8   | ・住民票上で単身女性になっている人は皆世帯分離で同居。<br>・バス利用者は同居だが免許を持っていない高齢女性。<br>・高校生は現状は自転車か送迎。ただ、朝夕の時間帯を厚くすれば学生はもう少し乗ると思う。                                         |
| 荒井     | 真宮新町南二丁目 | 270   | 22       | 8      | 17  | ・真宮中からバスに乗っている人はそこそこいる。単身高齢者だけではない。<br>・学生は晴れの日には自転車。雨の日には冬期間は自転車かも。                                                                            |
| 荒井     | 真宮新町南三丁目 | 99    | 3        | 2      | 4   | ・バス利用者は、単身世帯よりも高齢者のみ世帯かも。<br>・男性より女性の方が外出するので、バスを使う。<br>・学生は基本夏は自転車、冬は送迎。ただ、冬にバスを使っている学生はいるかもしれない。                                              |
| 荒井     | 真宮新町南四丁目 | 70    | 3        | 2      | 4   | ・単身女性のうち2人ぐらいはバスを使っていると思う。<br>・バス停名がまちがわしいので変えてほしい。<br>・高校生は自転車か送迎が多いと思うが、朝バスに乗っているのは見たことがある。                                                   |
| 荒井     | 真宮新町北    | 99    | 4        | 0      | 1   | ・単身女性も含め、あまりバス利用する人はいないと思う。<br>・工業団地への通勤客をターゲットにした方がよいと思う。<br>・高校生は基本的には家族が送迎している。                                                              |
| 荒井     | 鈴湊       | 23    | 2        | 0      | 1   | ・単身女性は多分バス使わない。高齢者のみ世帯も今は、高齢者にとってはバス停が遠いので、集落内に入っているといと厳しい。<br>・高校生はバスを利用しているかもしれない。ただ、冬は距離があるので、家族が送迎していると思う。<br>・バス停に関する意見を出した人がいたので、バスを使う人も。 |
| 荒井     | 中里       | 19    | 0        | 0      | 1   | ・学生は自転車か送迎。<br>・バス利用は単身女性ではなく、同居の高齢女性。<br>・現在は高校生はいない。                                                                                          |
| 荒井     | 石原       | 15    | 2        | 3      | 4   | ・単身女性はバスを使っていないように思う。単身が男の子もいるかも。<br>・高校生は自転車か送迎。バスは使っていないと思う。                                                                                  |
| 荒井     | 田村山      | 19    | 3        | 1      | 3   | ・単身女性はバスを使っているかもしれない。単身が男の子もいるかも。<br>・高校生は自転車か送迎。バスは使っていないと思う。                                                                                  |
| 荒井     | 安良田      | 18    | 1        | 0      | 0   | ・単身女性はおらず、可能性があるのは高齢者のみ世帯か。<br>・現在高校生はいないと思う。                                                                                                   |
| 荒井     | 宮ノ下      | 25    | 0        | 0      | 0   | ・現在バスを使う人はいないと思う。バス停が集落から離れており、高齢者は使えない。<br>・学生は自転車か送迎だが、学生はバスを使うこともできないはない。                                                                    |
| 荒井     | 館        | 14    | 1        | 1      | 1   | ・高齢者はバス使っていない。高齢者以外で1件バスを使っている世帯がある。<br>・高校生は基本自転車か送迎だが、雪のことを考えてバスを充実させてほしい。                                                                    |
| 荒井     | 出尻       | 17    | 0        | 1      | 1   | ・基本バスを使っている人はいないが、1件可能性あり。<br>・学生は基本自転車か送迎。                                                                                                     |
| 荒井     | 和泉       | 41    | 1        | 1      | 1   | ・和泉はバス停が遠いため、バスを利用しない前提で生活設計ができている。バスは使わない。<br>・高校生は自転車か送迎。バスを使おうとする人はいない。                                                                      |
| 荒井     | 白山       | 6     | 0        | 0      | 0   | ・単身女性はおらず、2人ぐら高齢可能性はある人はいるが、送迎等で対応しており、バスは使っていない。<br>・現在高校生はいない。ただ、昔は自転車か送迎で通学。                                                                 |
| 集計欄    |          | 1,101 | 69       | 37     | 66  |                                                                                                                                                 |



**GISと地域の人のネットワークを活用し、バスを必要とする人の特定が可能に**  
⇒実質的に把握した需要に基づいた、持続可能なバスづくりにつなげる

# 利用者を起点にする～利用者対象者意見交換会

会津若松市

地域づくり委員会において検討してきた内容や運行方法のイメージを、実際にバスを利用する人に集ってもらい、率直な意見・本音の意見を聞く。

## 北会津地域づくり委員会の様子



バスを使う人

一緒の場で検討

地域のために  
一生懸命取り組む人

## 利用対象者からの主な意見

### 広域路線

- 再編全体の方向性としては、**現状より良くなる**と思う。
- 再編後、荒井地区から**縦の移動**が**できず不便**。
- **なくなるバス停**の利用者は不便になるのでは。



### 定時定路線乗合プチバス

- 週1回のもいいがせめて**週2回は運行してほしい**。
- **縦の移動**は公共交通の空白地域でなくても必要。



### 予約型乗合プチバス

- 事前予約が必要な西病院の送迎バスを利用しており、**予約すること自体はそれほど手間ではない**。
- **自宅近く**で乗り降りできるのは助かる。
- 500円程度の運賃であれば**安い**と感じる。



### 乗用タクシー活用

- 地域の交通手段としてタクシー活用は**違和感**がある。
- **短い距離**のタクシーは申し訳なくて使えない。



市、地域づくり委員ともに、  
「バスに乗る人」のことを考  
え、運行のあり方を検討す  
る良い機会となったのでは

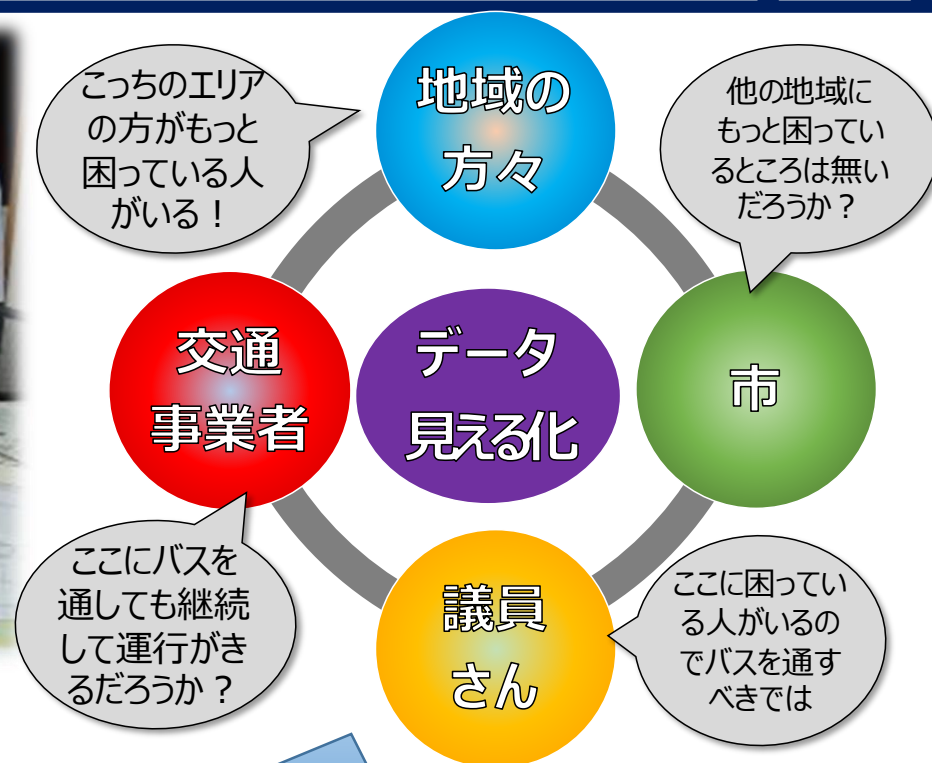


# データをもとに、地域と一緒に検討する

会津若松市



北会津地域づくり委員会の様子



データを共有することで、単なる要望会ではない、“冷静”かつ“実質的”な議論が可能となったのでは

各集落の意見や要望を調整しながら、地区全体のことを考えたバス運行のあり方が検討できたのでは

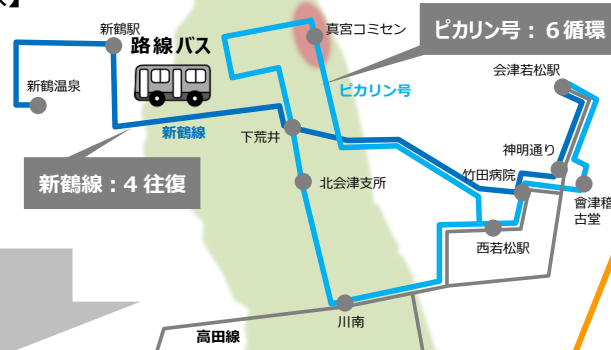
| 地域づくり委員会                             | 需要の見極め<br>地域の実情把握            | 運行方法の検討       |
|--------------------------------------|------------------------------|---------------|
| 6月 第2回<br>・全体方針の説明                   | 地域への<br>聞き取り調査<br>(記名式アンケート) |               |
| 7月 第3回<br>・地域データの共有<br>・3地区に分かれてGW   |                              |               |
| 8月 第4回<br>・聞き取り調査経過報告<br>・運行ルート検討    |                              | 地域との<br>協議    |
| 9月 第5回<br>・聞き取り調査結果報告<br>・運行方法検討     | 利用者との<br>意見交換会               | 運行事業者<br>との調整 |
| 第6回<br>・利用者との意見交換会                   |                              |               |
| 10月                                  |                              |               |
| 11月                                  | 利用者アンケート                     |               |
| 12月 第9回<br>・北会津地域におけるバスネットワーク(素案)の検討 |                              |               |



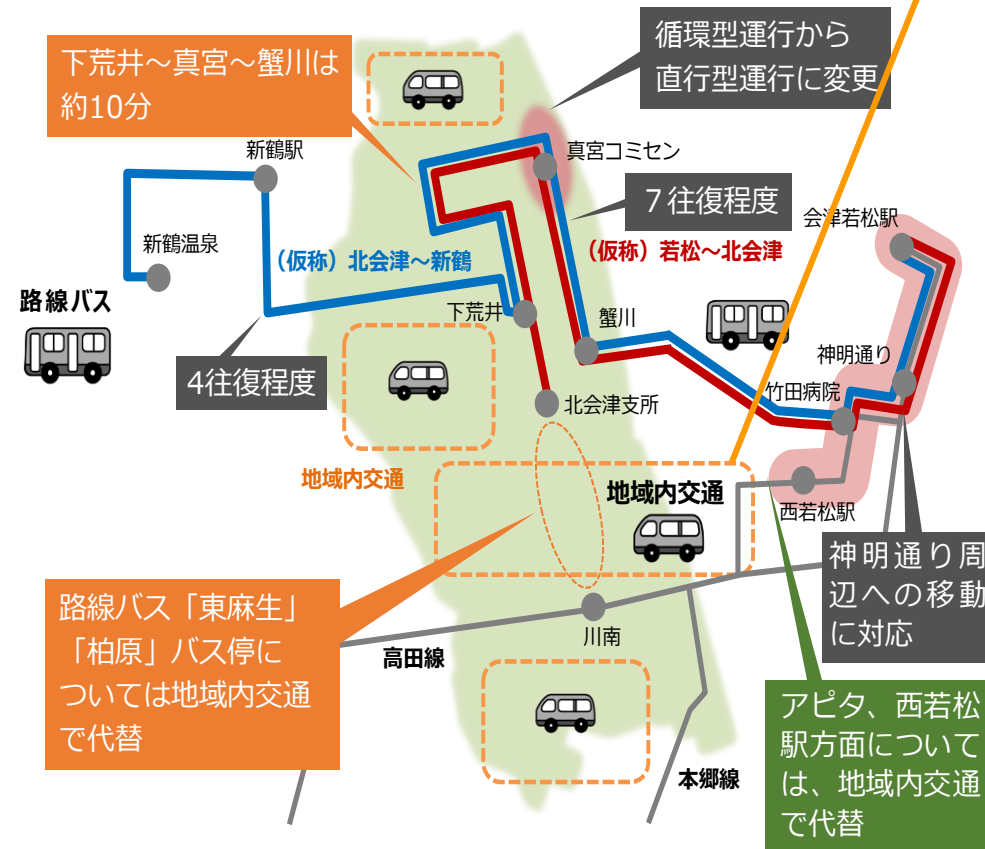
# 北会津地区における路線再編のイメージ

会津若松市

【現行路線】



【再編イメージ】



地域内交通の運行のイメージ

「予約型の乗合プッチバス(乗合タクシー)」



## 「湊交流バスの運行」(28年度)

湊地区は、厳しい環境の中山間地域の一つで、特に地域内の交通が不便。免許を持たない高齢者の方は地域行事に参加することが難しく、また高齢者同士の交流も希薄となっているのではないかと考え、高齢者の方々の移動の支援と交流の促進を図るために運行。

### <概要>

- ・運動会や文化祭など地域行事にあわせ年 7 回程度運行、運賃は無料
- ・車両は、特別養護老人ホームの送迎車両をガソリン代等の実費弁償で借り受け
- ・運転手等、ボランティアスタッフによる運行
- ・将来的なバス運行に繋げていくため、利用者には通院や買物などのについてヒアリング(アンケート)を行う。

現在まで計 5 回の運行でのべ 51 人の利用

移動手段としてだけではない、バスの力や役割を共有できたのでは（地域づくりにつながるバス運行のイメージを共有）

バスを運営、運行するプロセス、難しさを共有できたのでは（住民主体コミュニティ交通のイメージを共有）





# 湊地区における、持続可能な交通のイメージ

## ICTの活用

テレビでバスの運行情報が確認できる！



## 再生エネルギーの地産地消

バスの燃料は風力発電の電気を使う

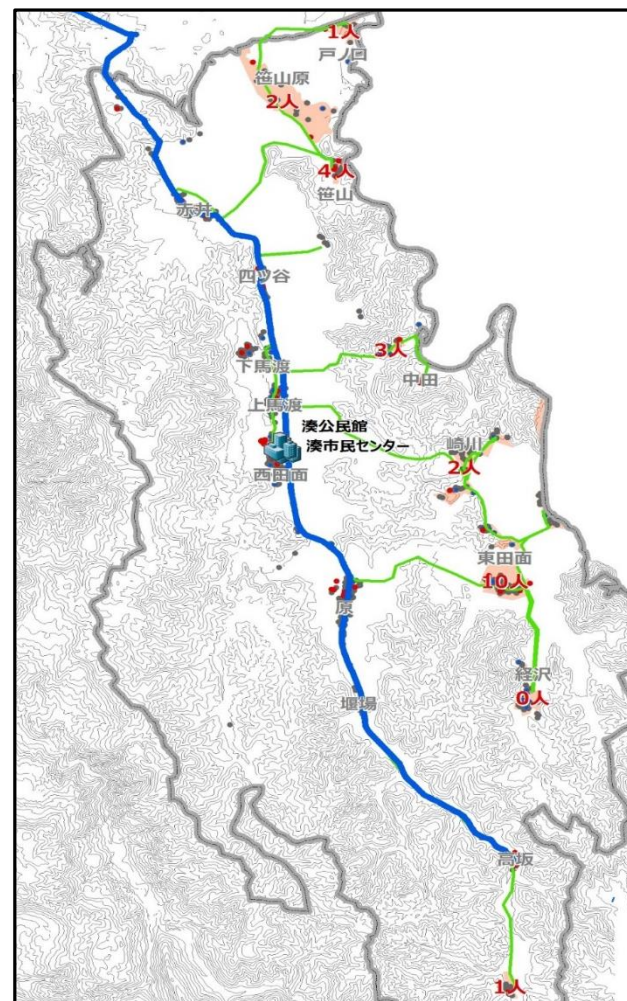


## 住民主体コミュニティ交通 複合的・付加価値のある 交通サービス



## 貨客混載

直売所へ出荷する野菜も運ぶ！



市内でも最も厳しい環境にある湊地区をモデルに、「人を移送する」という単一のサービス形態ではなく、様々な用途・サービスに資する交通のあり方や、地域と連携・協働した、新しい地域内交通のあり方を検証する実証運行を検討している。



