

会津若松市における データ活用と地域連携による交通施策の取組

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
の必要性と取り組みのポイント
～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～

会津若松市の紹介①



地理

福島県の西部に位置しており、磐梯山や猪苗代湖など豊かな自然に囲まれた、自然景観に恵まれたまちです。

歴史

古事記や日本書紀などにも「相津」と記され、東と北の出会う重要な接点として位置づけられています。また、会津は、戊辰の戦いによって武家支配が終焉を迎えるまで、中央と地方（奥州）との政治勢力が拮抗する一大拠点でした。

産業

国内有数の観光産業

～大河ドラマ「八重の桜」

酒、漆器等の地場産業

ICT関連産業

大学

平成5年開学の会津大学

ICT専門大学

先進のソフト・ハードウェア・サイエンティストの養成

会津若松市の紹介②

スマートシティ会津若松

ICT専門大学である会津大学や多くのICT企業が立地している特徴を活かし、平成25年から「スマートシティ会津若松」を掲げ取り組みを推進。

「スマートシティ会津若松」の概念

■ 安心して快適に生活できる「まちづくり」 に取組む事業の「総体」

会津若松市では、情報通信技術（ICT）や環境技術などを活用しながら、健康や福祉、教育、防災、エネルギー、交通、環境といった市民生活を取り巻く様々な分野での結びつきを深めていくことにより、市民の皆様が安心して快適に生活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」です。



「スマートシティ会津若松」の目的&効果

「地方創生の推進にも連動」

産業振興を含めた「地域活力の向上」を図っていくこと

本市やICT専門大学である会津大学をはじめ、産学官が連携した取組が増えることで、地元企業の受注機会の拡大や、ICT技術の高度化、関連産業の集積などが図られ、地域産業の成長や雇用の維持拡大などの経済効果も期待されます。



会津大学先端 ICT ラボ（イメージ図）

「安心して快適に生活できるまちづくり」を進めること

エネルギー分野では、各家庭の電力消費量を随時確認できる「電力の見える化サービス」などの取組を実施しています。今後は、このサービスを発展させ、市民生活において、高齢者の安否を確認するような「見守りサービス」など、ライフライン・インフォメーションサービスの新たな取組が期待されています。

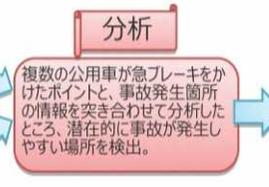
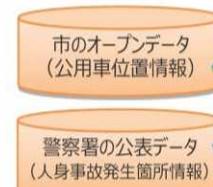
こうした取組は、エネルギー分野だけではなく、様々な分野に先進的な技術を活用した取組を拡大していくことで、より便利で、安心して、快適に生活できるまちづくりにつなげていきます。



「電力の見える化」の画面
600世帯で実証中

「まちの見える化」を図っていくこと

「電力の見える化」や、「見守りサービス」などのサービスに加え、センサー技術などを活用して道路や橋りょうなどのインフラを含めた公共施設の劣化状況の把握や、気象、交通量などの情報を収集し、分析することにより、「まちの見える化」が図られていきます。



一見見通しもよく、事故発生しにくいと思いがちな箇所でも、対向車との出会い頭による急ブレーキされていることがアナリティクスを通じて見えてきた。



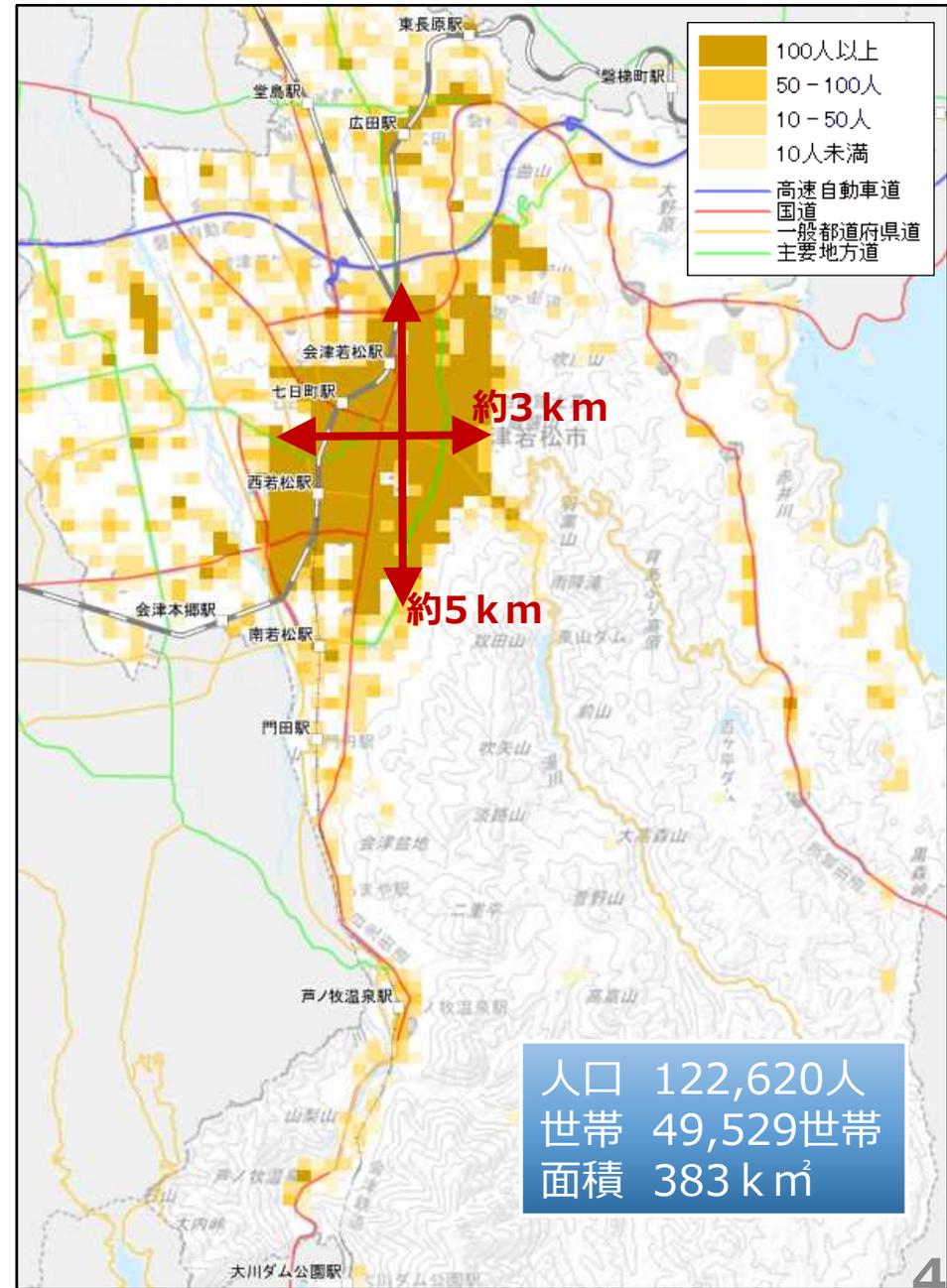
市の概況

H22年度

	DID人口密度 (人/km ²)	DID面積 (km ²)	DID集中度※ (%)
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%

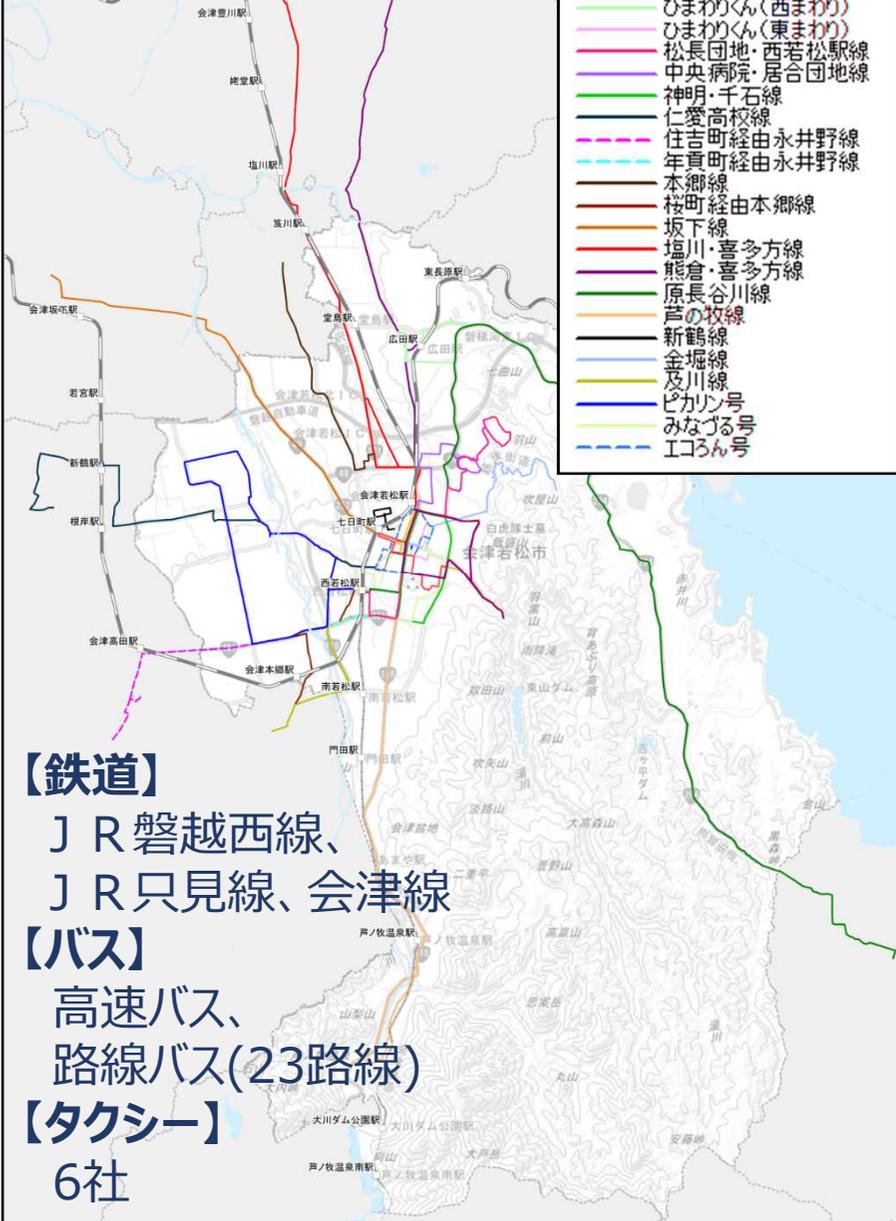
※DID集中度(%) : DID面積/全面積

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。

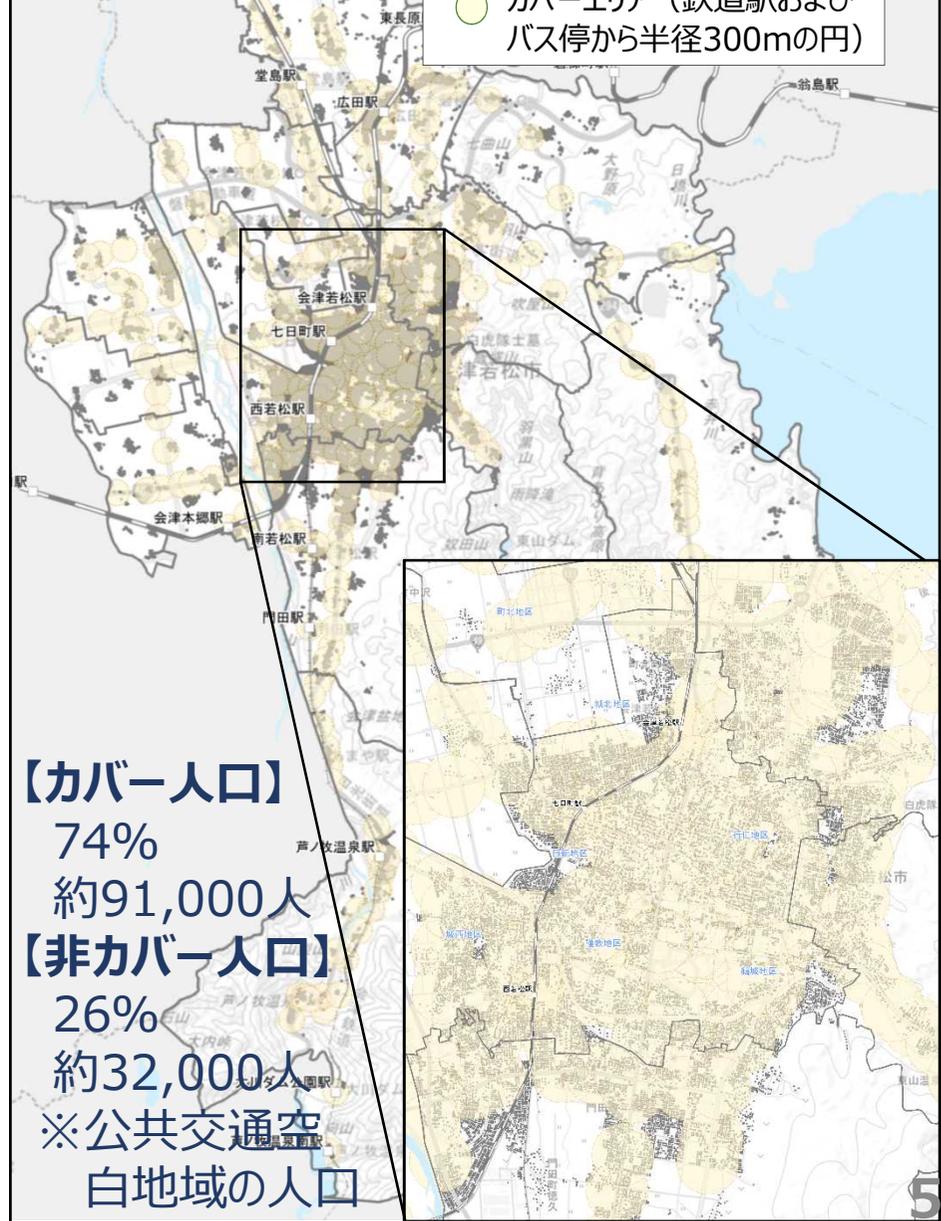


公共交通の概況

公共交通網



カバー状況



まちなか周遊バス「ハイカラさん」「あかべえ」

会津若松市

- ・会津若松市は年間400万人近くの観光客が訪れる観光都市であり、市内観光地を循環運行する「ハイカラさん」「あかべえ」は多くの観光客に利用されている。
- ・また、市中心部の東西の移動を支えるバス路線が少ないことから、「ハイカラさん」「あかべえ」は観光利用に加えて、市民の生活路線としての利用も多い。

【運行の経緯】

- ・平成13年度：「まちなか周遊バス運行事業実行委員会（市事務局）」による実証運行（2年間）を実施。その後、本格運行へ移行。
- ・平成17年度：会津乗合自動車に運行に関する全てを移管（事業者の自主運行路線となる）。
- ・平成19年度：会津乗合自動車が「ハイカラさん」の逆方向を走る「あかべえ」の運行を開始。
- ・平成23年度：会津乗合自動車の事業再生にかかるバス路線統廃合に伴い、通勤・通学ルートでの運行を開始。



路線バスの観光利用による活性化

会津若松市

一般路線バスを観光路線バスと統合し、運行の効率化と利便性の向上を図ることで、利用者の増加に繋げている。

ルートの見直し

観光路線と統合することで
全体で本数を増やした

自治体とも協調し

自治体HPへの時刻表掲載

通勤、通学時間帯ルート、
ダイヤの設定

通勤、通学ルート上の
施設等への情報周知

各種施策を実施すると同時に、
懇切丁寧な地域との話し合いを
行うことで地元からも理解を得られた



見直し前 (2011/10-2012/9 実績)

路線バス

52,363人

周遊バス

209,035人

計 261,938人

震災の影響はあるものの

約1.8倍

見直し後 (2012/10-2013/9 実績)

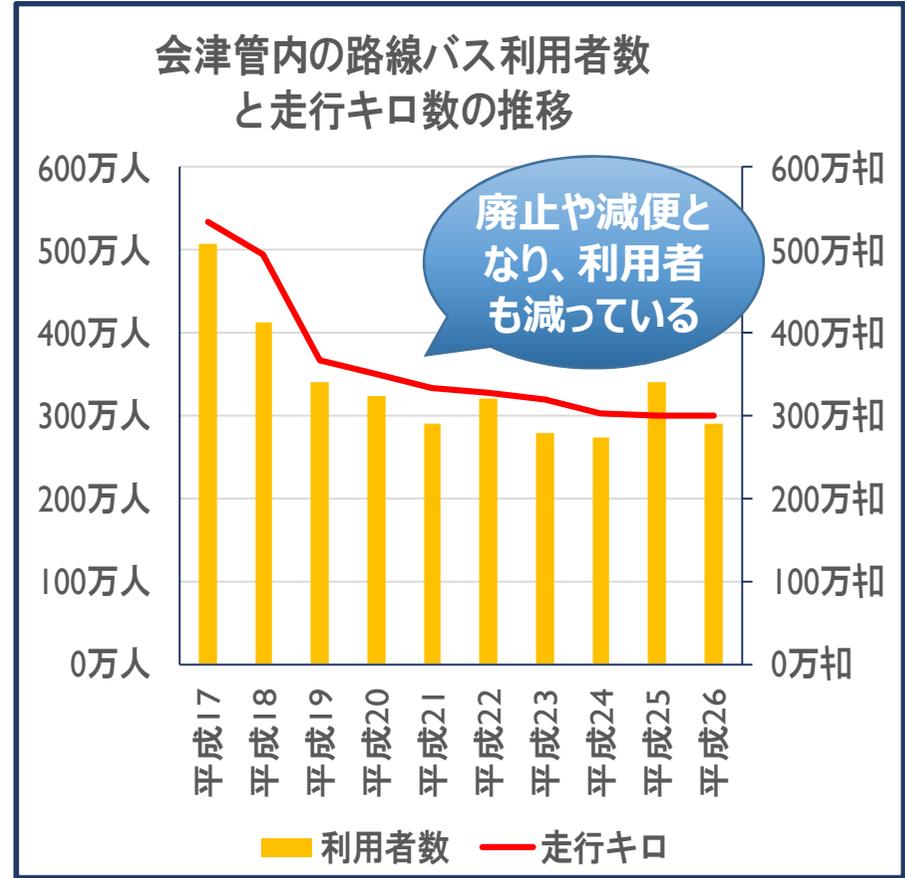
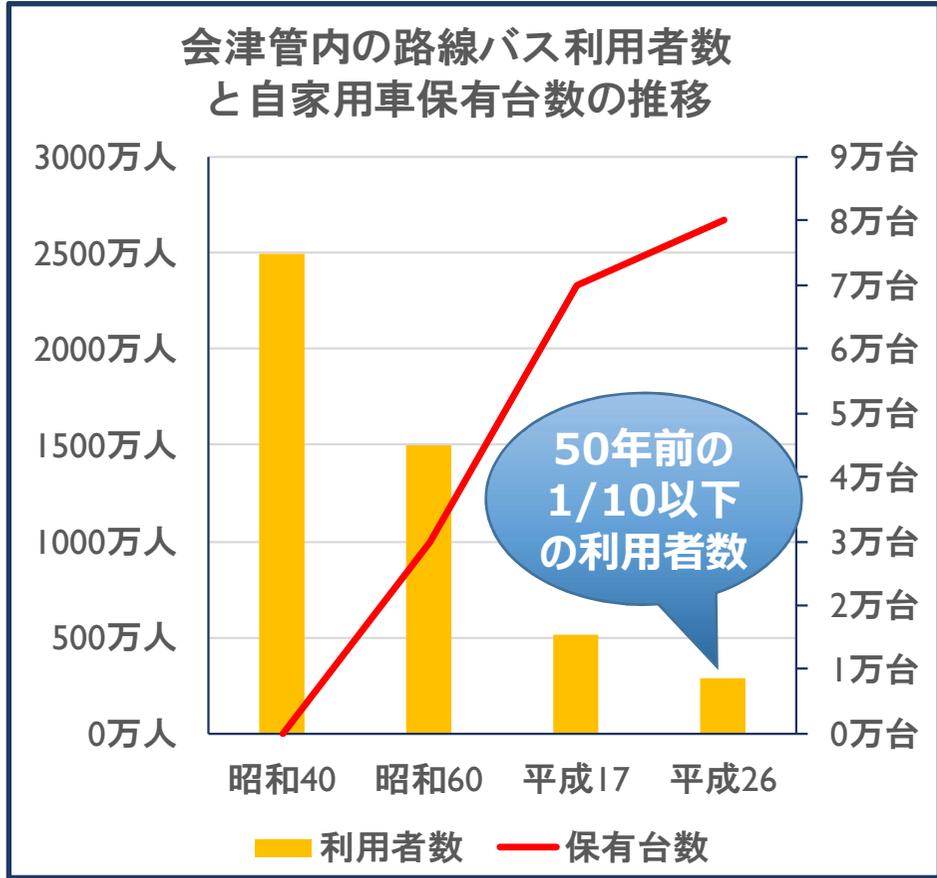
472,200人

--- 旧路線バス(廃止)

— 観光路線バス

— 観光路線バス(通勤・通学、帰宅時)

路線バスを取り巻く現状と課題①

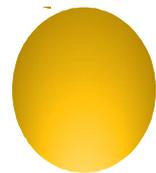


利用者減少の負の連鎖
利用できるバスが少ない
乗り継ぎが不便



【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

サービス低下



バス事業だけでなく
運行を維持するために困難
市の補助金での運行
= 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！

路線バスを取り巻く現状と課題②

会津乗合自動車経営難に陥り、企業再生支援機構による事業再生へ

友 2013年(平成25年)8月3日(土曜日) 日版 社会 (28)

みちのりHDに株式譲渡へ

地域活性化支援機構

福島交通など傘下

会津乗合自動車(会津若松市)グループの事業再生を支援する株主の地域経済活性化支援機構(旧・企業再生支援機構)は2日、福島交通(福島市)などを傘下にするみちのりホールディングス(HD、東京)に保有する株式すべてを譲渡すると発表した。譲渡額は明らかにしていない。

会津乗合自動車

事業再生一定のめど

同日、譲渡に関する契約を締結、30日にもみちのりHDが会津乗合の株主となり、会津乗合の事業再生に一定のめどがつくこととなる。地域住民の足となる路線バスなど会津乗合の事業は継続、会津乗合の福田正社長は留任し、会長にみちのりHDの松本順社長が就任する見込み。
支援機構は会津乗合が2013(平成25)年3月期決算を含め、期連続で黒字を計上、今年12月の支援期間満了を控え、株式の譲渡を判断した。みちのりHDを選んだ理由については「(福島交通など)四つのグループを抱える交通事業に精通している。東北で相乗効果が見込め提案内容も有益だった」としている。
会津乗合は路線、高速、貸し切りの各バス事業とタクシー事業を手掛ける。会

若松 観光振興にも期待

会津乗合自動車株式のみちのりHDへの譲渡を受け、会津若松市や同市の経済、観光関係者からは会津乗合に対し、地域公共交通の役割や、観光振興などにも期待する声が上がった。
会津若松商工会議所の宮森泰弘会頭は「引き続き地



会員する(右から)吉田マネージングディレクター、松本社長、福田社長

長の下、社員一丸で早期再生に努めてきた。みちのりHDは福島交通と茨城交通(水戸市)、岩手県北バス(盛岡市)、関東自動車(宇都宮市)を抱える。会津乗合をグループ企業とする中で、「大きな相乗効果を生み出せる」とし、乗車率アップにつながるICカードを会津乗合で導入することを明らかにした。福島交通と会津乗合の統合などについては検討していないという。

津バス観光A・T・S、会津バス・オートサービスのグループ会社と共に10年12月に支援決定を受けた。路を進め、東日本大震災による影響も受けたが、福田社

域振興に取り組んでもらいて、われわれも後方支援していく」と語った。会津若松市観光公社の渋谷恵男理事長は「広域連携を実現しているみちのりHDに引き継がれ、福田社長が留任する体制は完璧といえる。観光発展に楽しみな成果が生まれるだろう」と歓迎した。

会津乗合自動車株式会社に対する出資決定について

2011年1月14日
株式会社企業再生支援機構

株式会社企業再生支援機構(以下「機構」という。)は、2010年12月2日に株式会社企業再生支援機構法(平成21年法律第63号。以下、「法」という。)第25条第4項に規定する支援決定を行った下記の事業者らについて、本日、法第28条第1項に規定する買取決定を行ったことを受け、法第31条第1項に規定する出資決定を行いました。

なお、本買取決定及び本出資決定は、いずれも、下記の事業者らの株主総会において、事業再生計画に予定されている必要な決議がなされることを停止条件としております。

- 1. 対象事業者の氏名又は名称
会津乗合自動車株式会社、会津バス観光A・T・S株式会社、及び会津バス・オートサービス株式会社

2. 出資決定の対象となる募集株式発行の概要

(1) 普通株式

募集株式の発行会社	会津乗合自動車株式会社
募集株式の種類	普通株式
払込期日	2011年3月11日
機構が引き受ける株式数	1,000株
発行価額	1株につき 5万円
出資額	5,000万円
普通株式に占める機構保有株式の割合	100%

(2) A種優先株式

募集株式の発行会社	会津乗合自動車株式会社
募集株式の種類	A種優先株式
払込期日	2011年3月11日
機構が引き受ける株式数	1,000株
発行価額	1株につき 5万円
出資額	5,000万円
A種優先株式に占める機構保有株式の割合	100%
A種優先株式の内容	剰余金の配当等において普通株式に優先する。

路線バスを取り巻く現状と課題③

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			実績：H24.1～H24.7		
1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者	1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4.1人	7便 (2コース)	49便 (2コース)	7.9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

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

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

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

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

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			実績：H27.10～H28.9		
1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者	1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人	3便 (1コース)	12便 (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

新設バス停「金川町北」

運行日
月、火、水、木、金
※土、日は運行しません
※祝日及び年末年始(12/31~1/3)お休木

会員券(専用定期券)
1ヶ月券
2,500円で乗り放題!
【会員券販売】
①月1回の出張販売会
※毎月、第4木曜日(於：金川町児童会館)を基本としますが、開催日は事務局に問合せ下さい
②コミュニティバス車内での販売
③リオン・ドール神明通り店サービスカウンターでの販売
【ご案内】
●この券は『さわやか号』専用の会員券です。
●通用期間は1ヶ月とし、月初から月末までです。
●同世帯に居住するご家族に限り、会員券を持参した方が使用できます。
●再発行・払い戻しはいたしません。
【特典】
★会員券をお持ちの方は、リオン・ドール神明通り店で、1,000円以上のお買い物でリオン・ドールポイントを20ポイントさしあげます!!
★病院循環バス『ひまわりくん』に利用時に本券を提示頂ければ、運賃(210円)が半額(110円)でご利用頂けます!!(但し、障がい者割引との併用はできません。)

車両も運行内容も“小さいバス”

運賃
◆1回乗車
大人300円/小人150円
※小人：6歳~12歳(小学生まで)

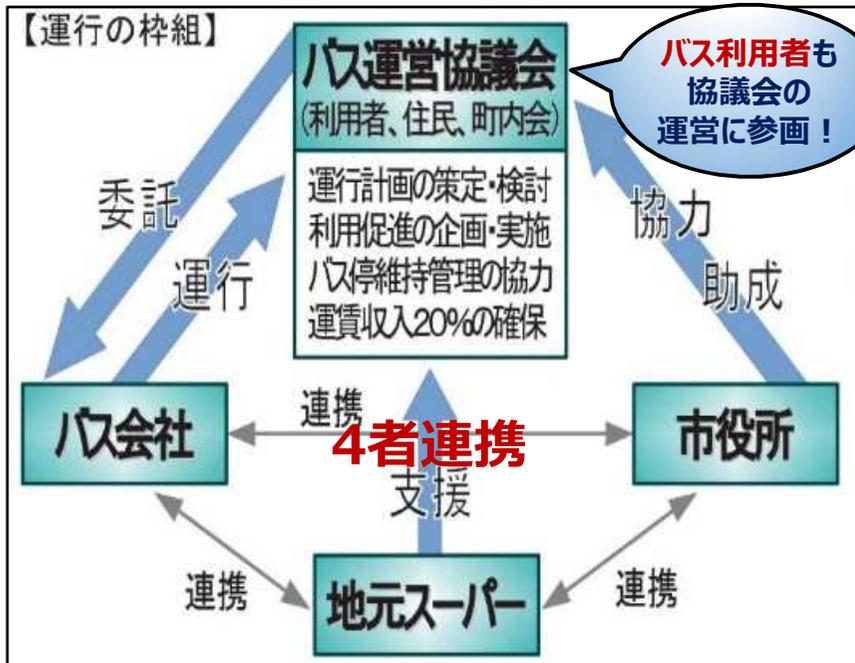
	バス停	第1便	第2便	第3便
町内	金川町児童会館	9:35	11:00	12:40
	金川町東	9:36	11:01	12:41
	金川町北	9:36	11:01	12:41
	大谷青果店北	9:38	11:03	12:43
	田園町北	9:39	11:04	12:44
	田園町町内会館前	9:40	11:05	12:45
	ファミリーマート前	9:42	11:07	12:47
	下大和町	9:44	11:09	12:49
	七日町角	9:45	11:10	12:50
	七日町白木屋前	9:46	11:11	12:51
町外	神明通り	9:48	11:13	12:53
	栄町中三丁目	9:49	11:14	12:54
	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	
		11:33	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・田園町住民コミュニティバスの取組③

会津若松市



バス利用者も協議会の運営に参画！

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 → **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) → **住民コミュニティバス 交換できます!** (2,500円相当)

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

「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「おでかけの足」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」と思ったり、「未永くこのバスを継続していかねばならない」との使命感も改めて感じています。

このような中、先月より、「さわやか号」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・田園町の多くの方々が「さわやか号」を応援してくださり、本当に心強く感じています。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、未永く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。市内全域に広げることが願っています。

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ませんが、取組まします。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願っています。

「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!

スタートの時だけ...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!!

両町内会と隣町内会が一体となり、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。

3者連携
4者連携

取組の輪が広がる

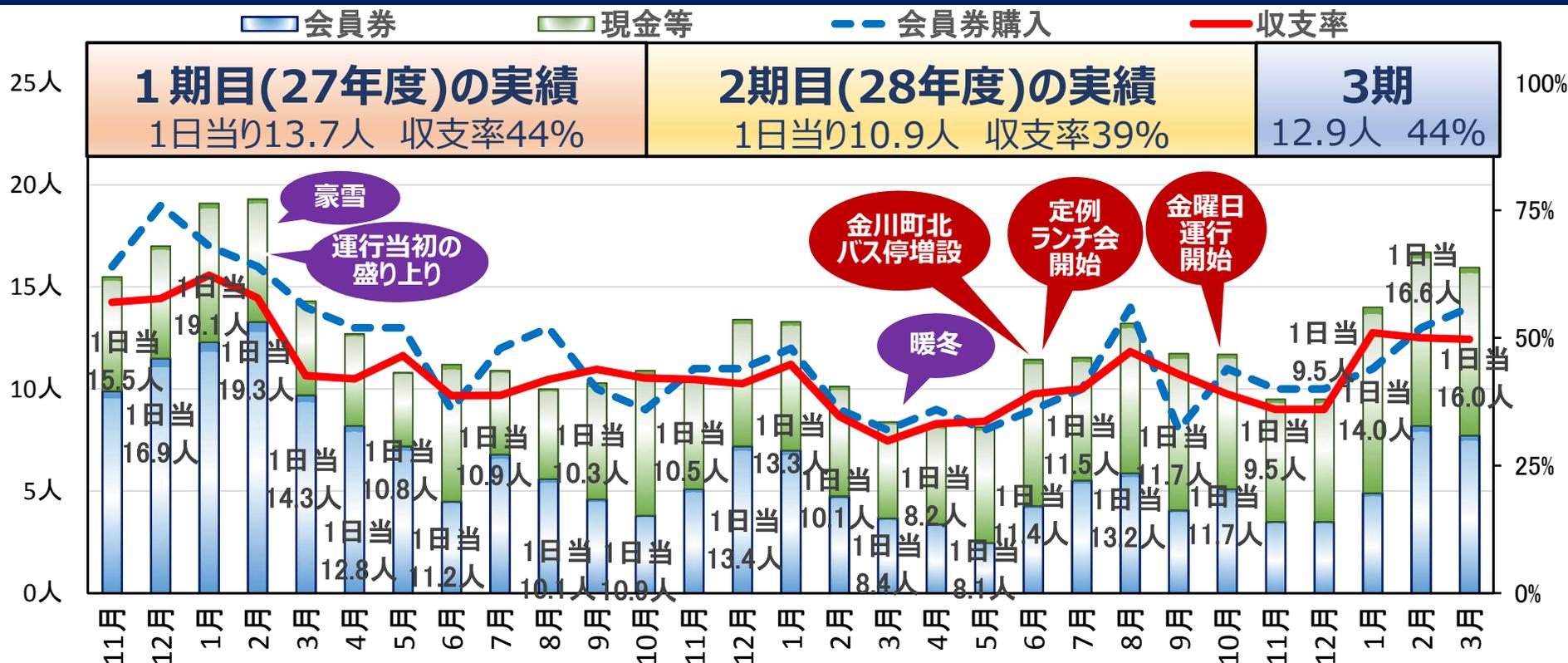


地域ならではの利用促進の取組を展開



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



1期目は、地域の盛り上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

金川町・田園町住民コミュニティバスの取組⑤

若松の金川町・田園町バス協

公共交通功績たたえる

国土交通省が地域公共交通に関する模範的な功績があった団体などを表彰する本年度の「地域公共交通優良団体大臣表彰」の表彰式は12日、東京で行われ、本県初受賞の会津若松市の金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会（菊地良三会長）の功績がたたえられた。

夫、事業の自立性・継続性などを基準に選考している。式では、受賞した全国五つの受賞者の関係者が出席し、石井啓一国土交通相から表彰状を受けた。

同協議会は公共交通の空白地帯で、住民の主眼的な参画によってコミュニティバス「さわやか号」の本格運行を14年度に開始。住民意見の把握・検証をしながら地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んでいる点が評価された。

菊地会長は「身に余る大きな賞を頂戴し感激ひとしおだ。これは多くの方々が一体となって真剣に取り組んだ結果で感謝の念でいっぱい。バスが地域の足として定着するよう、さらなる進化を目指す」と語った。



石井国交相（前列中央）から表彰を受けた菊地会長（同右）ら協議会メンバー

国交大臣表彰を受賞

金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会 (福島県会津若松市)

狭隘な交通空白地へのコミュニティバス運行について、不調に終わった実証実験後も約2年にわたり住民・市・交通事業者による議論や検証を粘り強く行い、住民主体の運営協議会を立ち上げ本格運行を実現するとともに、地域の関係者が協働した運営を行うことで安定的な運行を確立・維持している。

【取組の概要】

- 「みんなが当事者」、住民・市・交通事業者による役割分担**
 - 約2年にわたる議論の中で、地域の関係者の役割分担を決定。
 - 本格運行後も、地元スーパーや非利用者からの支援・連携を拡大。（買い物金額に応じたポイント特典、寄付者からの応援メッセージ掲載）
- 「お願い」からの脱却、住民主体の議論・検証**
 - 本格運行に向けたヒアリングや記名式アンケートには町内会が全面的に協力。
 - 利用希望者を住民のロコミで探す運動を展開。度重なる意見交換によりニーズを把握。
 - 住民主体の運営協議会を設立し、本格運行を開始。
 - 運賃収益の基準額を設定（運行協定）→ **基準収益の確保は協議会の使命**
- 「おらほのバス」の継続に向けた不断の取組**
 - 毎月1回の運営協議会の開催、記名式アンケート（回収率70%）の実施（運行実績の確認と共有、住民の実情を踏まえた現実的な分析、各種利用促進策（乗車体験ツアー、定期ランチ会等）の検討）
 - 民地へのバス停増設や増便を実現
 - 実証実験時から運行量は4分の1以下に削減した一方、利用者は3倍近くに。

【運営の仕組み】

協議会（協議・住民・市役所）が中心となり、バス事業者（運行）と地元スーパー（連携）が協力して運営されている。

【スーパーの特典】

特典のご案内：買い物金額に応じたポイント特典、寄付者からの応援メッセージ掲載。

【金戸配布チラシ（広報センター）】

「今月は〇〇さんが怪我をして乗れなくなったので利用者が減っています」

【定期ランチ会（移動でバスを利用）】

「この週は〇〇さんが病院で使うようになったので利用者が増えている」

【取組「さわやか号」のびり旗を作成】

不断の取組により基準収益を安定的に上回り、持続可能な運行を実現

【収支率】

基準収益(20%)

実証実験時 (H23.7～H24.3)		本格運行後 (H26.11～H28.1現在)	
一日あたり運行量	一日あたり利用者	一日あたり運行量	一日あたり利用者
9便 (3コース)	4.1人	3便 (1コース)	11.8人
63便 (3コース)		15便 (1コース)	

地域との連携・協働の取り組みのポイント① 会津若松市

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



自分の地域(ニーズ)を知り、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

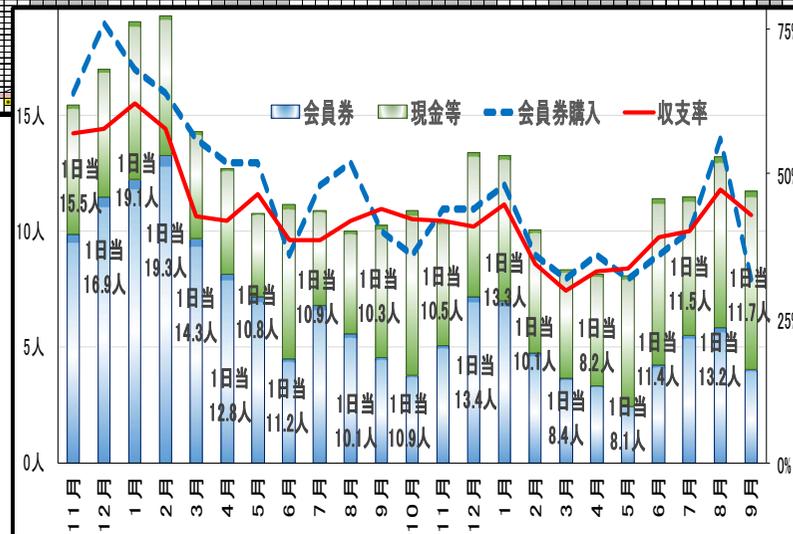
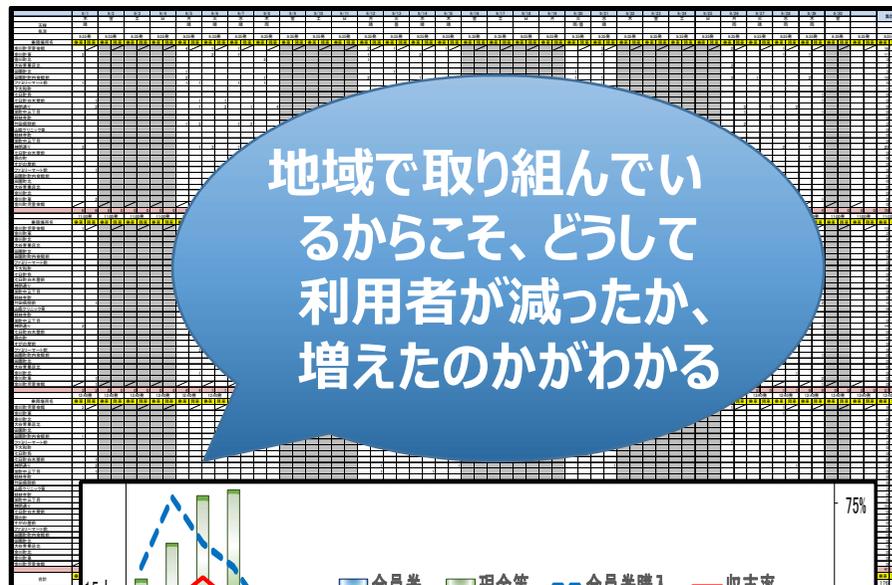
② データに基づいた協議・検討

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

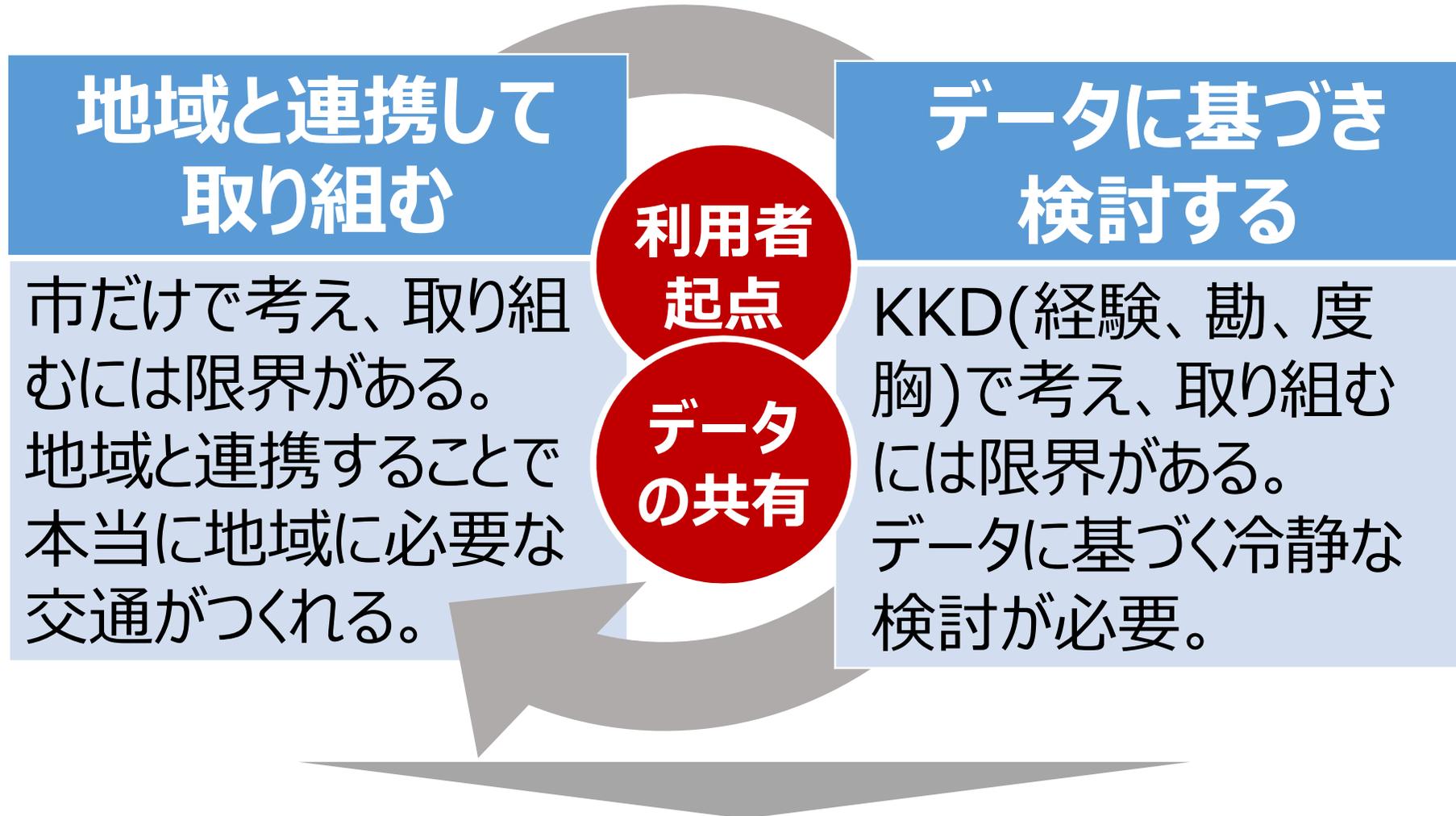
運行開始後の取組

- ・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



自分の地域(ニーズ)を知り、身の丈に合ったバスをつくることができる。

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



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組みにおける基本方針とする¹⁸

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

データ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展開

会津若松市地域公共交通再編実施計画（策定中）

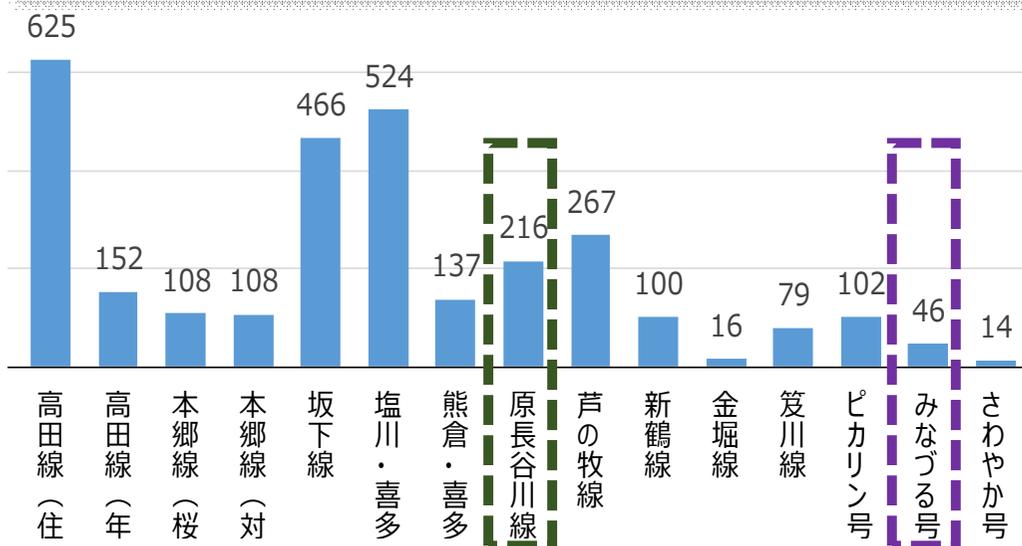
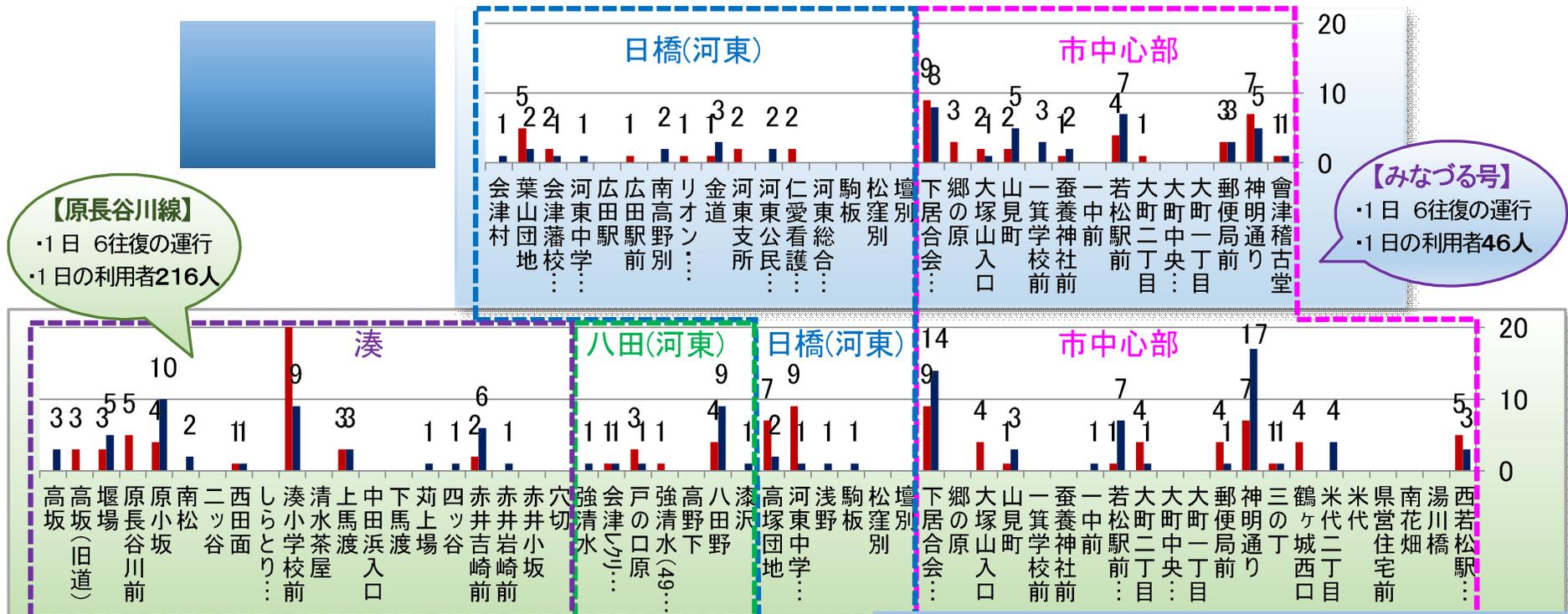
地元地域づくり組織との連携・協働による広域路線、地域内交通の検討

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

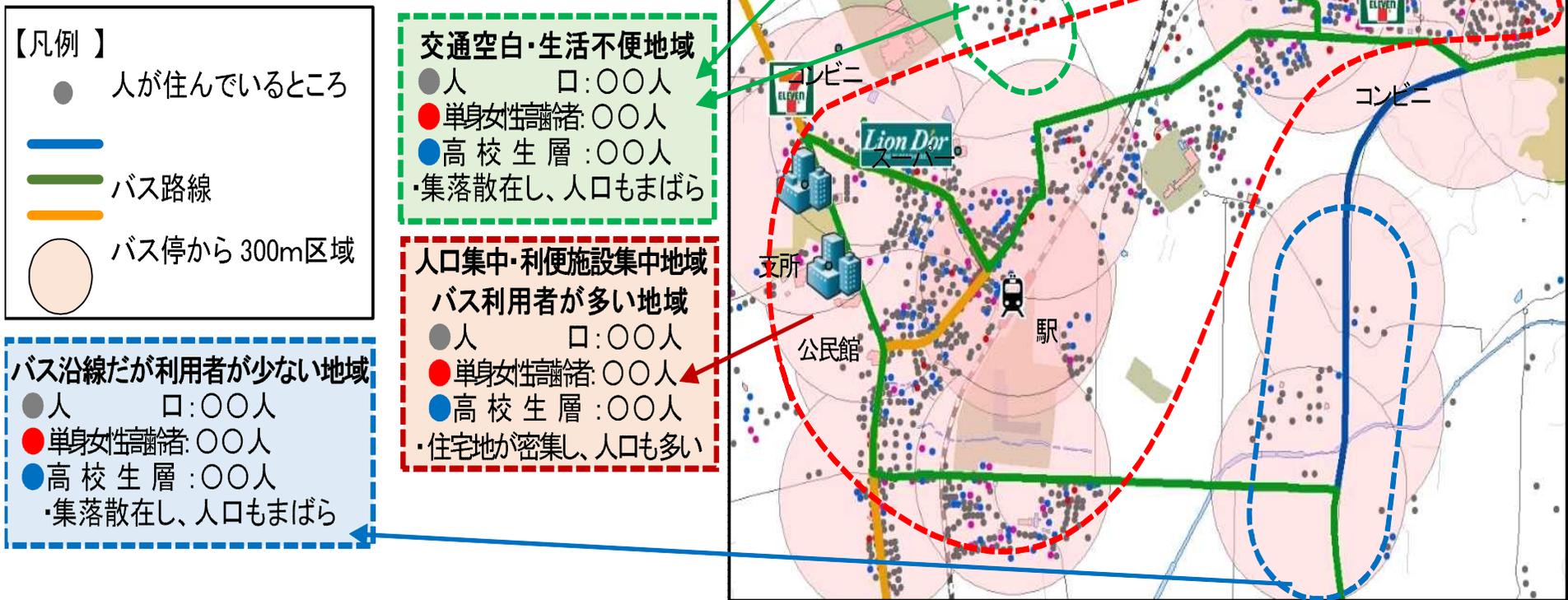
データを把握し分析する～バス乗降調査



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
 (うち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

データを把握し分析する～乗降・人口の相関把握

バス停ごとの利用者数、300m圏内人口を400バス停ごとに整理

バス停名称	乗降数	乗車数	降車数	総人口	高齢者(65歳以上)	単身高齢者	単身女性高齢者	後期高齢者(75歳以上)	単身後期高齢者	単身女性後期高齢者	高校生層(15～18歳)	交通弱者(単身女性高齢者+高校生)
松長五丁目	53	27	26	985	116	38	30	61	30	24	91	121
オリンパス前	87	26	61	633	114	21	14	34	9	7	30	44
山見町	40	26	14	889	201	61	44	101	34	30	26	70
下居合会津中央病院前	40	22	18	371	111	26	20	61	19	17	23	43
松長コミュニティセンター前	43	22	21	1274	183	59	40	94	38	29	84	124
松長一丁目	51	22	29	1433	214	55	31	93	28	19	73	104
年貢町東	39	21	18	1408	353	97	72	195	67	53	66	138
東小松	38	19	19	181	59	10	7	29	6	5	9	16
青木	33	18	15	969	244	51	41	113	26	23	46	87
高久下町	32	17	15	236	72	7	5	42	6	5	9	14
居合団地北口	29	16	13	1113	407	118	81	202	63	45	49	130
中野(若松)	39	16	23	1388	366	66	45	183	41	32	72	117
年貢町団地入口	22	15	7	1605	481	171	121	249	95	80	55	176
大戸小学校前	34	14	20	171	74	20	14	46	11	9	4	18
上高野	34	14	20	198	43	5	3	31	2	1	9	12
日吉団地入口	29	14	15	1630	289	53	40	135	29	26	70	110
芦の牧車庫	21	13	8	196	116	85	68	89	71	59	1	69
面川荒川前	24	13	11	179	78	7	6	48	6	6	4	10
居合団地西口	25	12	13	1356	421	94	70	181	49	37	61	131
北柳原	32	12	20	1021	210	33	24	101	20	15	52	76
原小坂	14	10	4	223	86	15	11	55	12	10	2	13
真宮北	19	10	9	719	127	25	17	51	15	11	38	55
高瀬	24	9	15	101	42	8	6	25	4	3	3	9
湊小学校前	30	9	21	106	78	54	44	65	52	42	1	45
年貢町(芦の牧)	19	9	10	1403	332	84	64	173	55	46	55	119
八田野	13	9	4	118	43	2	2	23	1	1	1	3
一箕学校前	12	8	4	1145	253	66	49	128	40	33	38	87
面川	12	8	4	136	50	10	7	25	7	5	6	13
ふくしの家入口	13	8	5	55	18	18	5	1	1	0	0	5
高田橋	15	7	8	976	187	42	35	74	18	18	49	84
橋本(若松)	11	7	4	1176	381	111	72	199	68	52	44	116
松長団地	18	7	11	800	163	20	12	83	13	8	28	40
赤井吉崎前	8	6	2	190	65	8	8	47	8	8	4	12

バス乗降数

50人

40人

30人

20人

10人

0人

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

0人 200人 400人 600人 800人 1,000人 1,200人 1,400人 1,600人 1,800人 2,000人

公共交通の潜在・顕在ニーズの比較分析

バス停の 顕在、潜在の 状況	潜在需要 の大きさ	検討すべき事項と 取り組みの方向性			備考	主要な該当バス停(路線)
		ルート	本数	利用促進		
I 顕在>潜在	大きい	良好	良好	拡充	更なる利用拡大 を図るための利 便性向上を検討	・松長一丁目(松長団地・西若松駅線) ・松長五丁目(松長団地・西若松駅線) ・松長コミュニティセンター前(松長団地・西若松駅線) ・年貢町東(神明・千石線、ひまわりくん) ・中野(芦の牧線) ・青木(神明・千石線) ・北柳原(塩川・喜多方線、熊倉・喜多方線、笈川線)
II 顕在>潜在	小さい	良好	良好	—	※目的地バス停 の可能性が大 きい	・上高野(笈川線) ・面川荒川前(芦の牧線) ・芦の牧車庫(芦の牧線) ・高田工業団地(住吉町経由高田線、年貢町経由高田線) ・高久下町(坂下線) ※東小松(会津西病院前)(住吉町経由高田線) ※大戸小学校前(芦の牧線) ※湊小学校前(原長谷川線)
III 顕在<潜在	小さい	見直し の 検討	減便の 検討	—	利用状況を踏ま えた路線の見直 しを検討	・金堀(金堀線) ・石ヶ森(金堀線) ・戸の口第三発電所(金堀線) ・滝沢坂下(金堀線) ・戸の口原(原長谷川線) ・会津レクリエーション公園(原長谷川線) ・会津村(みなづる号) ・河東総合体育館入口(みなづる号) ・金道(みなづる号) ・小見別(エコろん号) ・ホテルの森公園前(エコろん号) ・鈴淵入口(エコろん号)
IV 顕在<潜在	大きい	再編 検討	要検討	要検討	ルート及びダイヤ の見直しの必要 性を検討すると ともに、利用促進を 検討	・居合団地南口(中央病院・居合団地線) ・千石中央(神明・千石線) ・飯寺(桜町経由本郷線) ・間宮コミセン前(ピカリン号) ・石山(ハイカラさん、あかべえ) ・和田(ハイカラさん、あかべえ) ・対馬館団地入口(年貢町経由高田線、松長団地・西若松駅線、ひまわりくん) ・居合中央商店街(松長団地・西若松駅線) ・飯寺東(工業団地経由本郷線) ・千石ニュータウン(神明・千石線) ・新屋(芦の牧線)

どこから手をつけて良いか分らなかったが・・・
取り組むべき路線やバス停が見えてくる

データを把握し分析する～地域特性分析①

市内20行政区ごとの特性を整理（人口やアンケート結果を偏差値で把握）

項目	内容	中央部地域										郊外部地域									
		行仁	鶴城	謹教	城北	日新	城西	町北	高野	神指	門田	東山	一箕	大戸	湊	北会津地域			河東地域		
																荒井	館の内	川南	八田	日橋	堂島
公共交通空白地域	駅バス停300m圏内人口(%)	56	55	60	57	56	64	37	41	51	47	65	50	56	44	56	32	40	31	56	46
徒歩・自転車分担割合	通勤・通学_自転車(人)	54	60	51	67	48	62	46	43	46	78	50	56	42	42	43	42	43	44	42	42
	通勤・通学_徒歩(人)	57	57	64	54	65	52	49	41	42	70	49	65	42	42	42	41	42	42	42	41
	買い物_自転車(人)	55	55	56	65	59	59	46	43	44	78	47	56	42	42	42	43	42	44	42	42
	買い物_徒歩(人)	58	56	56	63	62	55	47	42	44	72	49	65	42	41	41	42	41	41	41	41
	通院_自転車(人)	54	54	58	61	61	62	45	43	46	77	46	59	41	41	41	44	41	44	41	41
	通院_徒歩(人)	64	56	64	60	67	56	44	43	43	67	44	57	41	43	41	44	41	41	41	43
	買い物_自転車(%)	60	61	59	70	65	59	53	44	47	59	48	49	39	39	39	46	39	46	39	39
	買い物_徒歩(%)	62	63	58	66	67	54	57	42	48	54	52	54	42	39	39	47	39	39	39	39
買い物利便性(頻度)	週5回以上(人)	49	55	55	60	58	57	47	42	45	78	47	67	42	41	44	42	44	42	41	42
	週3～4回以上(人)	56	51	54	58	54	60	46	42	43	76	53	68	40	41	40	41	42	45	44	43
	週1～2回(人)	52	51	54	48	54	54	45	45	47	79	52	74	42	42	46	41	42	46	44	43
	月2～3回(人)	48	50	50	65	43	67	48	43	45	77	48	65	45	43	48	48	43	45	40	40
	月1回程度(人)	66	43	55	43	43	43	43	43	66	77	55	55	55	43	43	43	43	43	43	55
	その他(人)	45	45	45	45	45	45	45	45	45	79	68	45	68	57	45	45	45	45	45	45
	未記入(人)	43	53	53	53	43	43	43	43	53	63	53	84	53	43	43	53	43	43	43	53
	計(人)	53	51	54	55	53	57	46	43	45	79	52	71	42	41	43	41	42	45	43	43
人口絶対数	総人口(人)	52	50	53	56	52	58	42	42	45	79	49	71	43	43	46	42	44	42	48	44
	高齢者(65歳以上)(人)	54	53	55	59	54	59	40	41	45	77	49	69	43	43	44	41	44	40	48	44
	単身高齢者(人)	59	57	60	58	56	59	40	40	45	72	49	66	44	43	42	40	43	40	44	42
	単身女性高齢者(人)	60	57	61	59	56	59	40	40	45	72	49	65	44	43	42	40	43	40	44	41
	後期高齢者(75歳以上)(人)	55	54	57	60	55	61	39	40	45	75	48	67	43	44	43	40	44	40	47	44
	単身後期高齢者(人)	60	56	61	59	56	59	40	40	46	72	49	65	44	44	41	40	44	40	44	42
	単身女性後期高齢者(人)	60	57	62	60	56	59	40	40	45	71	49	64	45	44	41	40	44	40	43	41
	高校生層(15～18歳)(人)	50	48	53	54	50	58	42	43	45	81	49	71	42	43	47	43	44	42	49	44
構成比	高齢者(65歳以上)(%)	48	56	47	48	50	44	48	52	60	33	44	34	72	68	37	57	53	52	44	53
	単身高齢者(%)	64	65	63	54	60	52	43	38	57	46	51	46	66	54	37	38	48	39	40	40
	単身女性高齢者(%)	63	65	64	54	58	52	41	38	54	46	51	46	68	55	37	39	49	40	40	40
	後期高齢者(75歳以上)(%)	48	52	48	47	49	44	49	51	57	33	42	34	68	73	38	56	54	58	44	54
	単身後期高齢者(%)	62	62	61	54	57	51	40	38	57	45	50	45	69	60	36	37	51	40	40	42
	単身女性後期高齢者(%)	61	62	62	54	56	51	39	38	55	45	50	45	70	60	37	39	53	40	40	41
	高校生層(15～18歳)(%)	46	43	58	51	49	60	39	50	45	64	53	61	24	39	59	50	51	47	66	46
面積	可住地面積(km ²)	38	39	40	41	38	43	44	52	55	64	41	52	44	75	56	50	59	54	54	60
	人口密度(人/km ²)	68	61	61	59	73	58	42	42	43	51	51	54	43	41	43	42	42	41	44	42

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 (公共交通カバー率)	買い物利便性 (徒歩での買物率)	事業性 (単身高齢者数)	効率性 (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、 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、 川南)、河東(八田、堂島)

6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

地域公共交通網形成計画(28～33年度)を策定 会津若松市

「スマートシティ会津若松」

市民一人ひとりが利便性を感じ、安全・安心で豊かに暮らせるまち

観光
商工

健康
福祉

環境
エネルギー

都市
計画

地方
創生

貢献する公共交通



＜基本方針＞

「運動量＝市内外の交流、公共交通の利用者数」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

3つの重点対象者

- ①元気な高齢者 ②高校生 ③観光客

4つの基本目標＞

- ①くらしを支える交通手段の確保
- ②楽しんでおでかけできる交通システムの構築
- ③連携・協働による持続可能な公共交通の構築
- ④まちづくりへ寄与する公共交通の構築

＜6つの基本戦略17の具体的プロジェクト＞

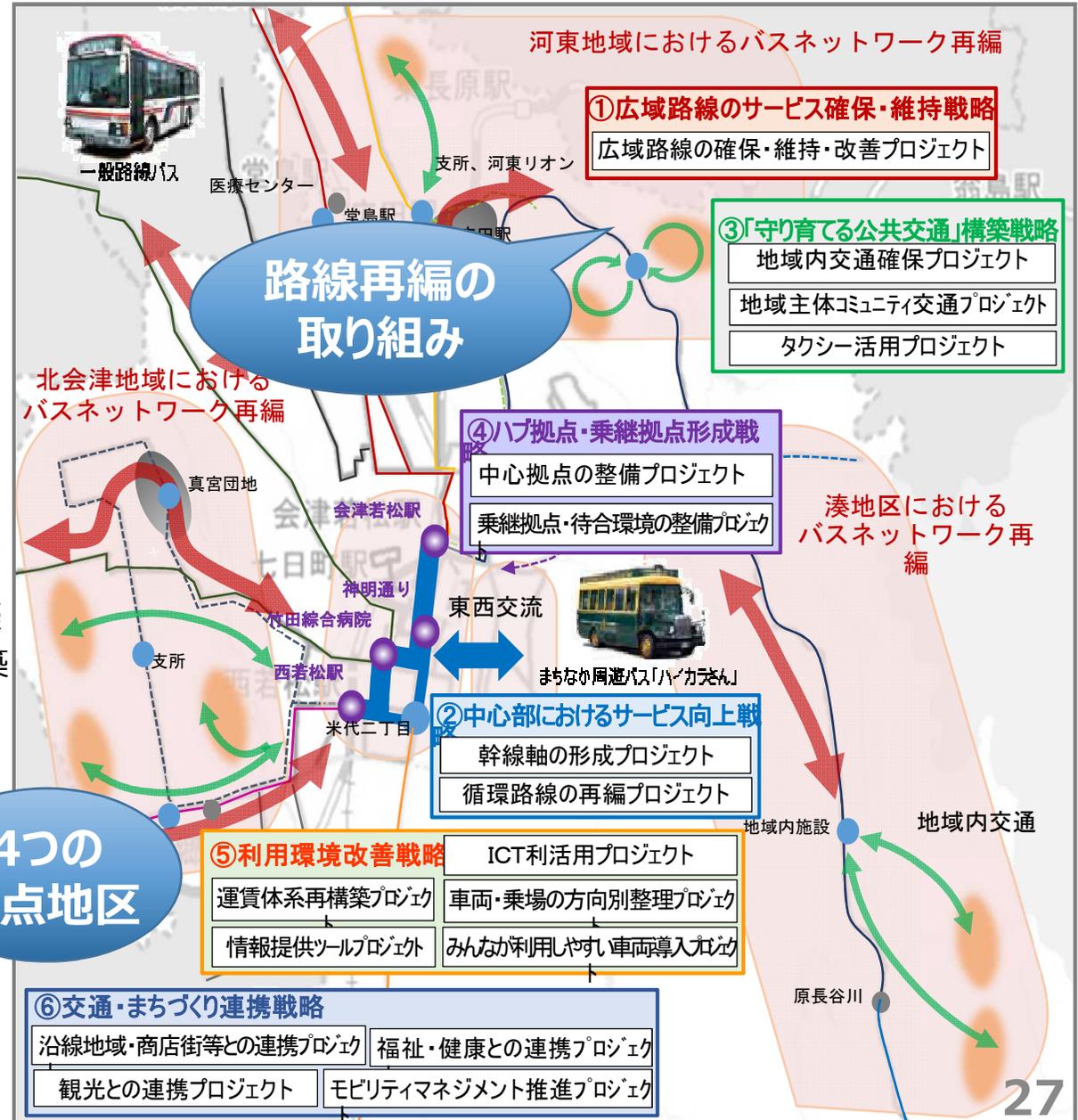
※右図

＜4つの重点地区＞

- ①中心部 ②北会津 ③河東 ④湊

28年度には網形成計画を実施していくためのアクションプランとして再編実施計画の策定を予定

＜路線バスを中心とした公共交通のネットワーク再編のイメージ＞



データを把握し共有する～集落別調査①

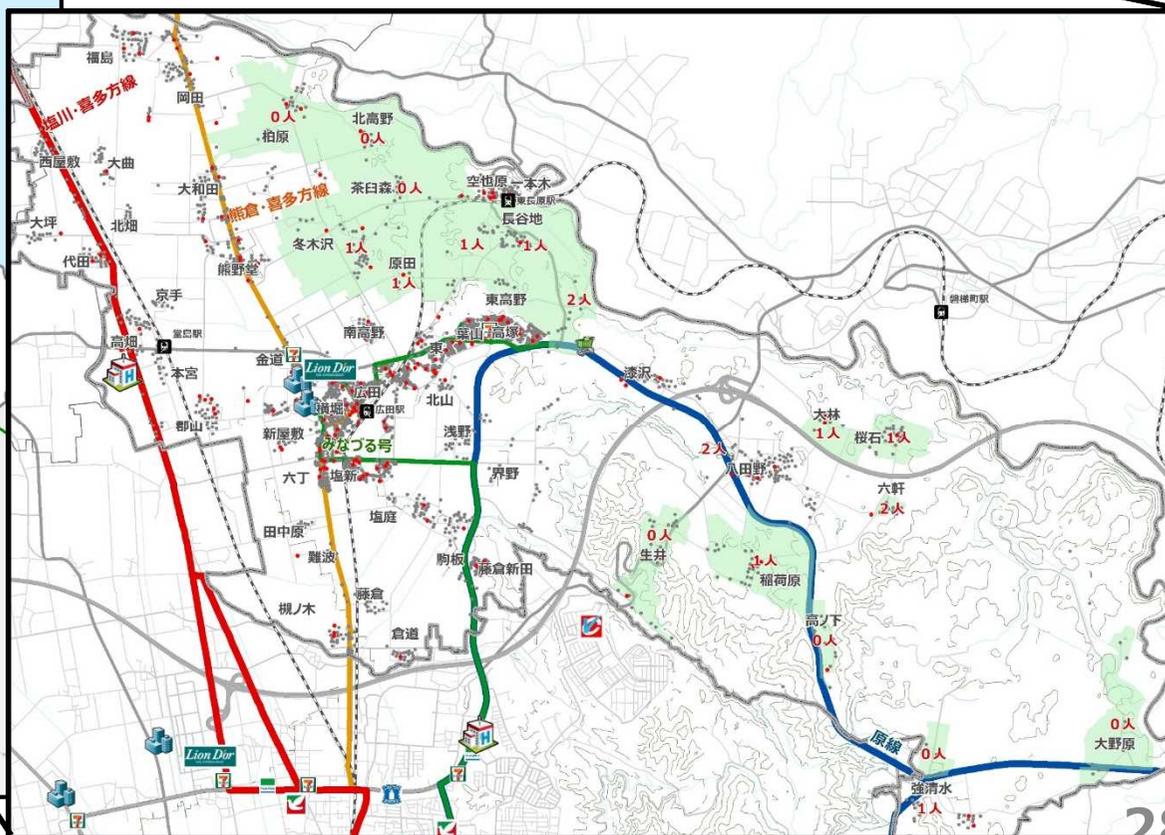
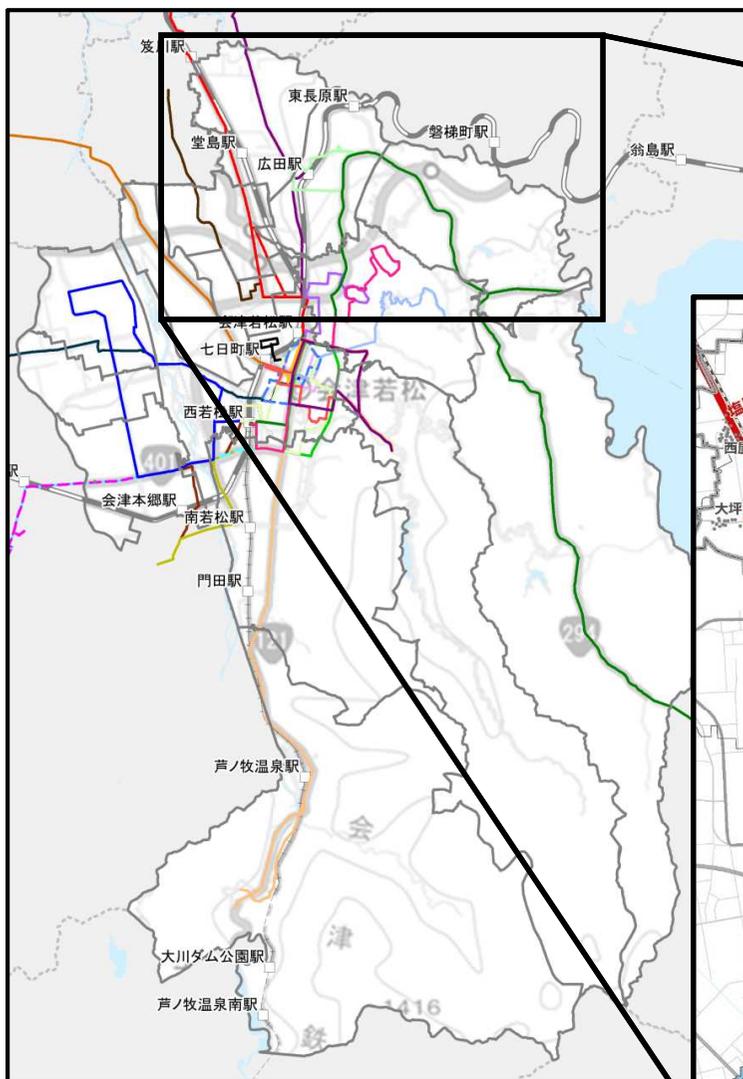
会津若松市

バス路線再編の重点地区をさらに集落ごとに分析

⇒同じ行政区内でも地域の特徴・実情は異なることからさらに詳細に分析

市内20行政区（行仁、鶴城・・・河東）

河東地区→53集落で構成



データを把握し共有する～集落別調査②

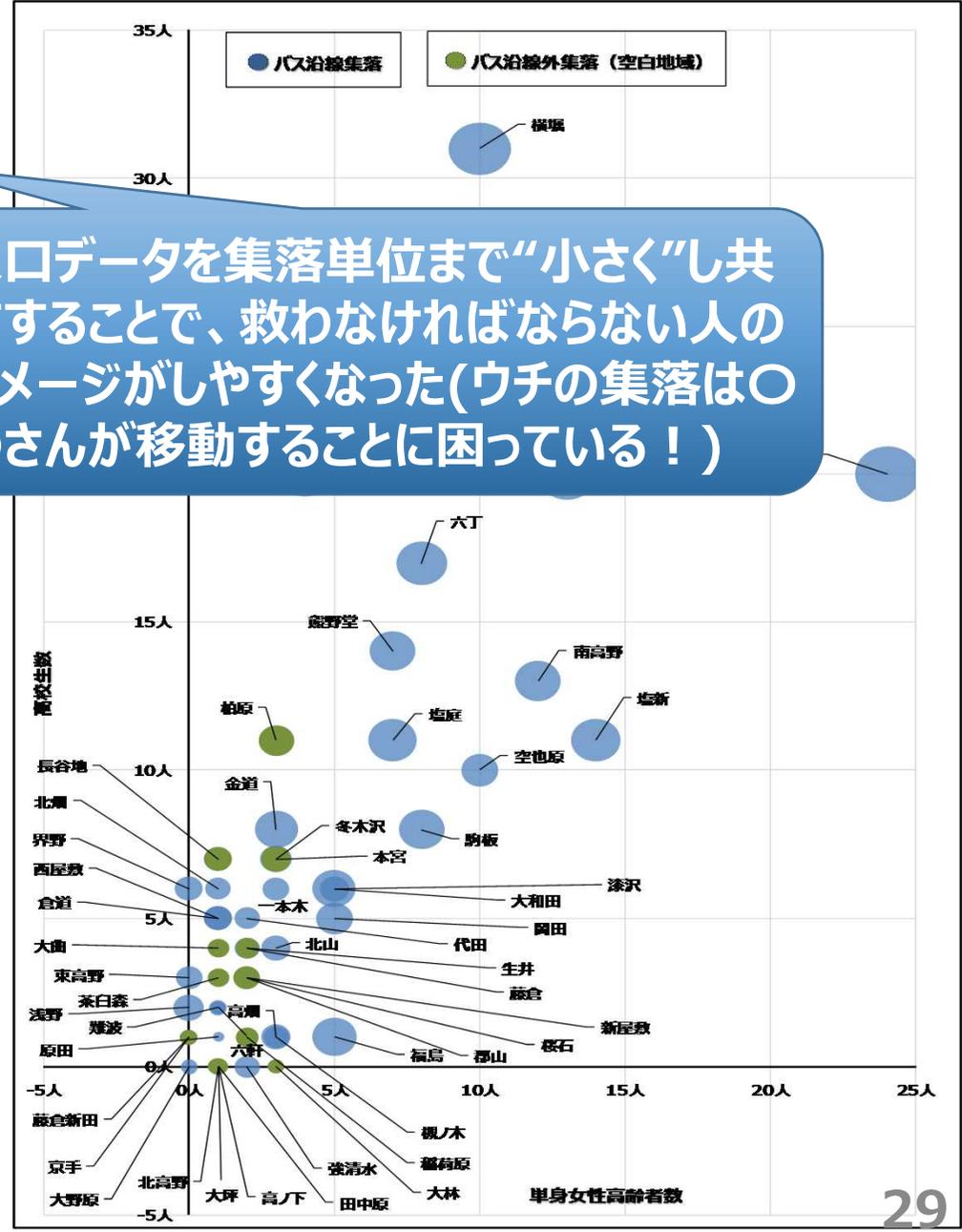
河東地区 集落ごとの地域分析

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

NO	地区	町内会	世帯数	総人口	高齢者 (65歳以上)	単身 高齢者	単身女性 高齢者	高校生層 (15~18歳)	最寄バス停 最寄鉄道駅
1	日橋	田中原	11世帯	42人	15人	2人	1人	0人	田中原
2	日橋	塩新	111世帯	332人	99人	16人	14人	11人	仁愛校前
3	日橋	六丁	111世帯	335人	114人	10人	8人	17人	六丁
4	日橋	横堀	156世帯	504人	131人	14人	10人	31人	沢目
5	日橋	広田	140世帯	456人	108人	16人	13人	20人	広田駅前
6	日橋	東	169世帯	509人	122人	18人	13人	26人	河中西口
7	日橋	藤倉	24世帯	82人	26人	2人	2人	4人	藤倉
8	日橋	倉道	30世帯	102人	33人	1人	1人	5人	中
9	日橋	槻ノ木	29世帯	88人	33人	5人	3人	1人	槻ノ木
10	日橋	難波	10世帯	30人	12人	2人	1人	2人	
11	日橋	塩庭	106世帯	319人	98人	11人	7人	11人	
12	日橋	駒板	89世帯	282人	79人	9人	8人	8人	
13	日橋	界野	27世帯	106人	30人	0人	0人	6人	河東
14	日橋	北山	45世帯	118人	34人	4人	3人	4人	高
15	日橋	浅野	33世帯	124人	39人	1人	0人	2人	南
16	日橋	南高野	101世帯	284人	97人	12人	12人	13人	南
17	日橋	原田	6世帯	17人	4人	1人	1人	1人	
18	日橋	長谷地	38世帯	108人	33人	3人	1人	7人	
19	日橋	東高野	27世帯	96人	31人	3人	0人	3人	
20	日橋	高塚	216世帯	557人	181人	37人	24人	20人	高塚
21	日橋	葉山	116世帯	334人	55人	9人	7人	24人	葉山団地
22	日橋	藤倉新田	7世帯	27人	7人	0人	0人	1人	なし
23	日橋	新屋敷	13世帯	39人	14人	2人	2人	3人	なし
24	日橋	空也原	63世帯	188人	57人	12人	10人	10人	東長原駅
25	日橋	一本木	33世帯	94人	33人	3人	3人	6人	東長原駅
26	八田	八田野	98世帯	347人	110人	5人	4人	20人	八田野
27	八田	大林	12世帯	35人	13人	3人	3人	0人	
28	八田	桜石	23世帯	72人	27人	5人	2人	3人	
29	八田	六軒	12世帯	42人	10人	2人	1人	2人	
30	八田	大野原	15世帯	39人	16人	1人	0人	0人	戸の口原
31	八田	漆沢	36世帯	111人	36人	6人	5人	6人	漆沢
32	八田	生井	21世帯	75人	23人	3人	2人	4人	
33	八田	稲荷原	26世帯	69人	28人	6人	2人	1人	
34	八田	高ノ下	13世帯	38人	12人	2人	1人	0人	高野下
35	八田	強清水	30世帯	90人	28人	2人	2人	0人	強清水
36	堂島	熊野堂	92世帯	276人	92人	10人	7人	14人	熊の堂
37	堂島	冬木沢	41世帯	130人	46人	5人	3人	7人	
38	堂島	茶臼森	17世帯	62人	18人	1人	1人	3人	
39	堂島	北高野	10世帯	41人	15人	1人	1人	0人	
40	堂島	大和田	72世帯	247人	99人	8人	5人	6人	熊野堂
41	堂島	柏原	49世帯	173人	58人	5人	3人	11人	
42	堂島	岡田	55世帯	178人	59人	8人	5人	5人	田斗床屋前
43	堂島	福島	72世帯	256人	82人	5人	5人	1人	島
44	堂島	西屋敷	28世帯	101人	35人	2人	1人	5人	西屋敷
45	堂島	大曲	18世帯	62人	21人	1人	1人	4人	
46	堂島	代田	28世帯	89人	30人	3人	2人	5人	代田別
47	堂島	大坪	17世帯	50人	24人	4人	1人	0人	
48	堂島	北畑	24世帯	85人	31人	2人	1人	6人	北畑
49	堂島	高畑	39世帯	119人	48人	4人	3人	1人	十文字
50	堂島	京手	13世帯	41人	15人	2人	0人	1人	
51	堂島	郡山	28世帯	94人	31人	2人	2人	3人	
52	堂島	本宮	32世帯	118人	42人	4人	3人	7人	医療センター
53	堂島	金道	79世帯	244人	72人	8人	3人	8人	金道
合計			2711世帯	8457人	2606人	303人	213人	359人	
バス沿線外集落のみ			378世帯	1233人	418人	49人	26人	54人	

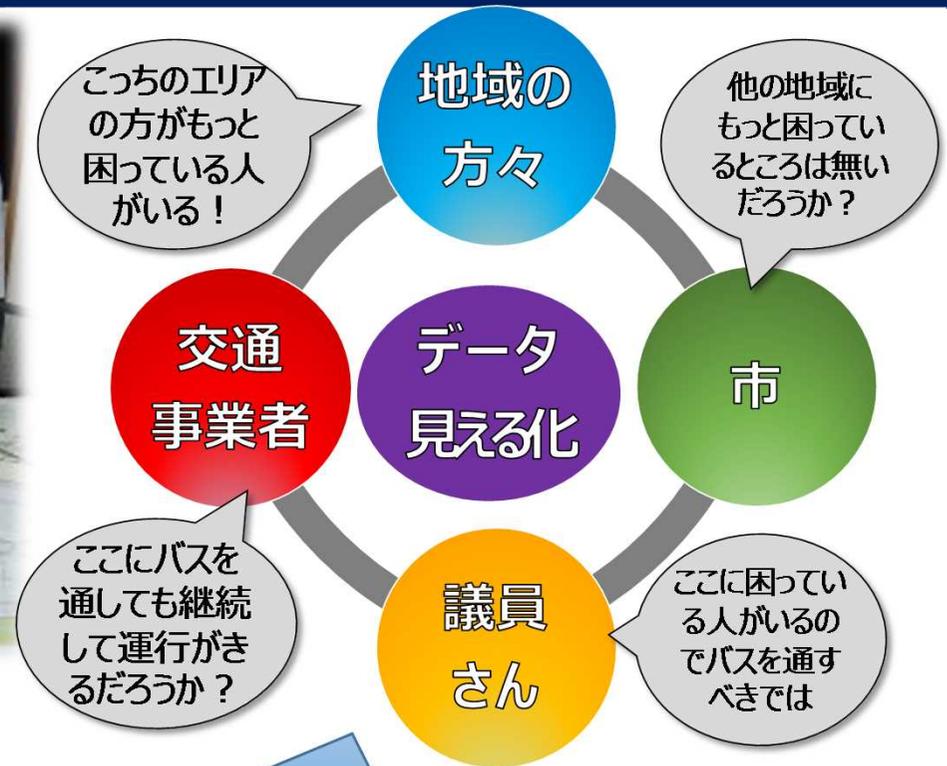
人口データを集落単位まで“小さく”し共有することで、救わなければならない人のイメージがしやすくなった(ウチの集落は〇さんが移動することに困っている！)



データをもとに、地域と一緒に検討する



北会津地域づくり委員会の様子



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

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

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

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。 ・高齢者のみ世帯の方が可能性があるかもしれない。 ・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いる。 ・学生は自転車か送迎。特に、学鳳は送迎せざるを得ない。
荒井	蟹川	66	6	3	7	・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、バスは使っていない。 ・学生は基本自転車。冬は送迎。
荒井	真渡	46	2	0	0	・単身女性は今は同居。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。 ・高校生は夏自転車冬は送迎。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。 ・バス利用者は同居だが免許を持っていない高齢女性。 ・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。 ・学生は晴れの日には自転車。雨の日で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。 ・男性より女性の方が外出するので、バスを使う。 ・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。 ・バス停名がまぎらわしいので変えてほしい。 ・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。 ・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。 ・高校生は基本的には家族が送迎している。
荒井	鈴漕	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、集落内に入っていないと厳しい。 ・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。 ・バス停に関する意見を出した人がいたので、バスを
荒井	中里	19	0	0	1	・学生は自転車か送迎。
荒井	石原	15	2	3	4	・バス利用は単身女性ではなく、同居の高齢女性。 ・現在は高校生はいない。
荒井	田村山	19	3	1	3	・単身女性はバスを使っていないように思う。単身が男かも。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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ない。バスは使わない。 ・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人ぐらいたい高齢可能性がある人はいるが、送迎等で対応しており、バスは使っていない。 ・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	



地域づくり委員、区長、包括支援センターなどの協力を受け、50集落全て調査し、バスの利用対象となる可能性のある方を抽出し、記名式のアンケート調査を実施
⇒110名の方から回答をいただく

地域の協力がなければ、実施できなかったアンケート調査

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～住民グループインタビュー調査

会津若松市

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



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。



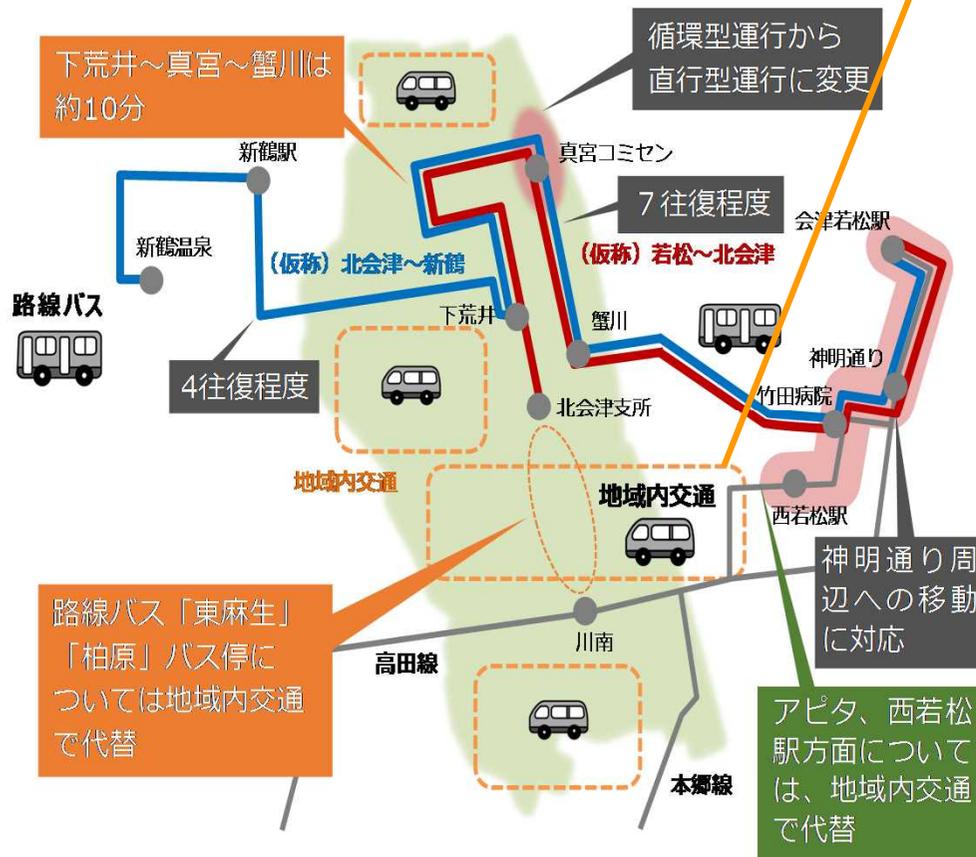
市、地域づくり委員ともに、「バスに乗る人」のことを考え、運行のあり方を検討する良い機会となった

【参考】北会津地区における路線再編のイメージ 会津若松市

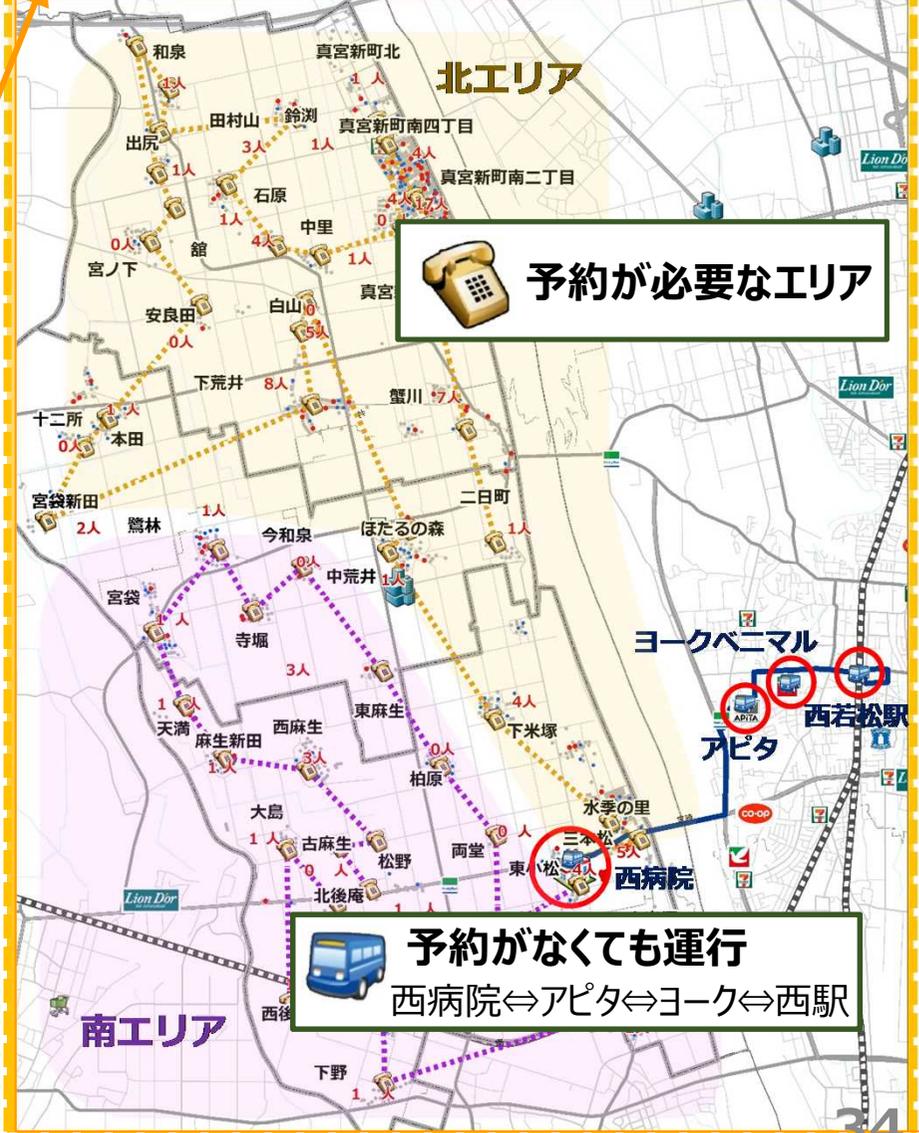
【現行路線】



【再編イメージ】



地域内交通の運行のイメージ 「予約型の乗合プチバス(乗合タクシー)」



パートナーシップに基づく交通事業者の選定

運行のパートナーとなる交通事業者は、単に委託・受託の関係ではなく、主体的に運行に関わるとともに、バス運営や地域のあり方を一緒に考え、一緒に取り組むことを求める（金川町・田園町住民コミュニティバスの方式）

北会津地域づくり委員会の内容

本日の趣旨

本日はお互いの事を知り、尊重しあいながら、未永くお付き合いできる「パートナー」になるための「**お見合い**」の場といえます。どちらかの思いだけでは決してまとまらないお話です。積極的にお話をしながら、お互いの理解を深めていきましょう。



参加事業者

種別	事業者・営業所	住所
乗合バス	会津バス 若松営業所	白虎町195
タクシー	あいづタクシー 若松営業所	中央三丁目8-11
タクシー	会津交通 本社営業所	東栄町1-83
貸切バス	会津交通 町北営業所	町北町大字中沢字平沢181-1
タクシー	白虎タクシー	城西町8-64
タクシー	広田タクシー	河東町広田113
タクシー	会津通商（葵タクシー）	インター西8
貸切バス	イズミ交通	真宮新町南4丁目112-2

県バス協会、県タクシー協会登録事業所

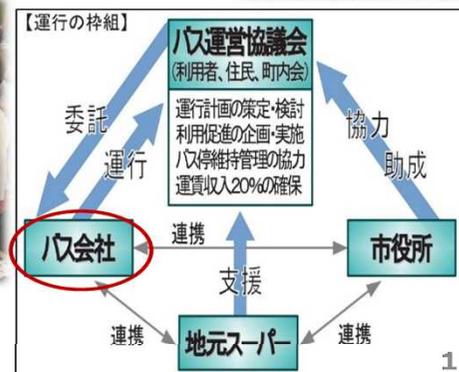
事業者とのパートナーシップの事例①

地域づくり委員会

金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」

【会津乗合自動車株式会社】～運行だけではない特徴的な取組

- ①運転手が毎日のバス停ごとの乗降者数や天気を記録。
- ②毎月1回開催される地域のバス運営協議会に出席し、運行実績の分析やそれに基づく運行計画・利用促進策について地域と一緒に検討。また、協議会にあわせ出張販売会を実施。
- ③運行経費の一部について、事業者が負担。



本日の協議の進め方

2. 交通事業者との意見交換

①あらかじめ付箋に書き出しておいた意見や質問事項について、交通事業者と意見交換をしましょう！

②時間は各社およそ8分！時間がきたら交通事業者は次のグループに移動します。

③交通事業者に回答いただいた内容は付箋にメモし、委員の皆さんの書いた意見・質問事項と一緒にしておきましょう！



地域と一緒に実際に取り組み、検証する

会津若松市

湊地区地域活性化協議会「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についてヒアリング(アンケート)を行う。



車内で楽しくおしゃべり♪ワウワがヤガヤ
⇒走る交流の場

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(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(住民主体コミュニティ交通のイメージを共有)



バスに乗って景色を眺めるだけで楽しい!
⇒おでかけを後押し

「ICTを活用した中山間地域づくり事業」の概要

会津若松市

スマートシティ会津若松の取り組みの一つとして、過疎・人口減少等の課題を抱えながら、主体的な地域づくり活動を展開する湊地区をモデルとし、ICTを活用した地域との協働・連携による実証事業に取り組むことで、中山間地域コミュニティの活性化を目指す。

29・30年度
会津若松市事業
地方創生推進
交付金を活用

生活支援システム構築実証事業

コミュニティ維持が課題となっている湊地区において、共助による地域づくりを支援する手法の一つとして、地域に密着した情報提供や意思伝達のやり取りを、インターネットを介したテレビにより行うとともに、地域自らによる運営のあり方を検討するため、実証実験を行う。

地域内交通実証運行事業

地域での移動が課題となっている湊地区において、高齢者の買物・通院等の人移動支援はもとより、農産物等の物の移動も担うような複合的な交通システムと地域の方々との連携・協働により構築を図る 持続可能な交通のあり方を検討するため、実証運行を行う。

業務委託

業務委託

FUJITSU

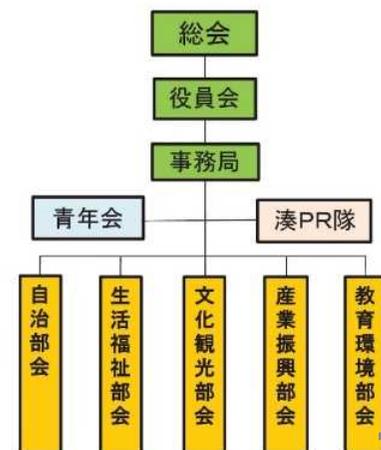
連携

関西ブロードバント

湊地区地域活性化協議会

住民を起点とした地域の活性化を目指し、区長会や各種団体により平成27年3月に設立。農産物直売所の運営やイベントの開催、高齢者への移動支援など、地域課題解決に向け主体的な活動を展開している。

湊地区地域活性化協議会組織図
(平成28年4月～)



生活支援システム構築実証事業

ICTの活用



みなとチャンネル	
会津若松プラス	地域の情報
協議会お知らせ	回覧板
防災情報	バスロケ・予約
高齢者見守り	子ども見守り

地域内交通実証運行事業

通院に買物に！



走る社交場

車内でおしゃべり&交流



日産から貸与されるEV車



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
公共交通空白地有償運送

貨客混載

直売所へ出荷する野菜も運ぶ！



「ICTを活用した中山間地域づくり事業」の取組

会津若松市

回覧

「みなとバス」10/24(火)から試験運行を開始します

目的にあわせ、以下の便よりご利用ください。
※祝日、年末年始(12/28~1/3)は運休となります。

【路線バス接続便】～中心市街地の病院やスーパーなどに行

- ・路線バス「原長谷川線」へ乗り継ぐための送迎用の便となります。
- ・北コースは「強清水」バス停、南コースは「湊小学校前」バス停まで
- ・北コースと南コースに分け、週2日ずつ運行します。・前日の15時

北コース(戸ノ口、笹山原、笹山、赤井、四ツ谷、中田

運行日	行き 1便	目的地
火・木	電気自動車 ご自宅までお迎え	路線バス 原長谷川線 「強清水」「神明通り」
	7:30~8:00	8:04 発 8:43 着
		市中心部の病院、スーパー 若松駅等
		8:45~12:45 12:45 発
		8:45~14:30 14:40 発

南コース(田代、高坂、堰場、原、東田面、経沢、崎川

運行日	行き 1便	目的地
水・金	電気自動車 ご自宅までお迎え 予約に応じ運行	路線バス 原長谷川線 「湊小前」「神明通り」
	7:15~7:45	7:55 発 8:43 着
		市中心部の病院、スーパー 若松駅等
		8:45~12:45 12:45 発
		8:45~14:30 14:40 発

【地域内用足し便】～公民館、集落センター、農協、セブン

- ・目的地は、湊公民館、湊基幹集落センター、農協湊支店、セブンイレブン、原・赤井郵便局に限らせていただきます。
- ・予約に応じ、火～金の午前中に運行します。
- ・原則として前日の15時までにご予約ください。
- ・利用日当日も対応いたします(予約センターの担当者が対応可能かお答えいたします)。
- ・ご予約の状況により、希望時間通りの運行ができないことがあります。

ご予約・ご登録・お問い合わせは「予約センター」

受付時間：月～金 9:00～15:00 (祝日、年末年始)

080-6011-3710

(担当：斎藤、遠藤)

10/19(木)受付開始

「みなとバス」運行図

各集落へは予約に応じ運行します

不明な点がございましたら、お気軽にお問合せください

バス実証運行



直売市で地域活性化 会津若松市 湊町



「みなとバス」の使い方

さいとう えんどう みなと
担当：斎藤、遠藤) 080-6011-3710

予約センターです

みなとバスを利用したいです

登録番号入り時刻表 お届け

いつご利用ですか?

東田面の湊花子です。○月○日水曜日の「路線バス接続便」を利用します。帰りは、湊小前13:40着をお願いします

ご自宅まで送迎いたします。送迎するバスとなりますので、多客等ではご容赦ください

ご自宅から所定のバス停、目的地まで乗

網形成計画・再編実施計画の策定

地域公共交通 再編実施計画 (素案)

地域の方々と検討してきた内容を、再編実施計画として取りまとめていく予定

網形成計画での位置づけ

事業内容

＜エリア及び路線の課題＞

- 市が運行するコミュニティバスと欠損補助する広域路線が重複し運行するとともに、人口が多く目的地がある広田地区を運行しない路線が存在。
- 公共交通空白地域が広いエリアに存在（集落が散在）するとも
- 課題路線である船倉・喜多方線については喜多方市まで運行する路線。

＜再編の考え方と期待する効果＞

- 目的地がある広田地区の運行を厚くすることで、利用者利便性及び路線の持続性を高める。
- 新たにそれぞれの地域に地域内交通として区域運行を導入することで、最低限の通院と買物の移動手段を確保するとともに、広域路線へ接続することで利便性・持続性を高める。
- 船倉・喜多方線については、喜多方市エリアでの路線の検討の状況を見まわす、会津若松市エリア（河東地区側）については、地域内交通として予約型乗合交通（区域運行）を拡大し代替することへ接続することで利便性・持続性を高める。

項目	再編前		再編後		再編スケジュール	
	路線名	運行形態	路線名	運行形態	実施主体	再編スケジュール
河東地区内交通の確保	なし		河東地区内交通	区域運行	事業者又は地域組織 会津若松市	H29 H30 H31 H32 H33
広域路線の確保・維持・改善	原長谷川線 【再掲】	路線定期 みなづる号	原長谷川線 【再掲】	路線定期	会津若松市 会津若松市	再編 H31.4~
河東地区内交通の確保	なし		河東地区内交通	区域運行	事業者 会津若松市	再編 H30.4~
実績に応じた運行方法の検討	船倉・喜多方線 【再掲】	路線定期	船倉・喜多方線 【再掲】	路線定期	地域組織 会津若松市	再編 一部H17 H30.4~
広域路線の確保・維持・改善	塩川・喜多方線 【再掲】	路線定期	塩川・喜多方線 【再掲】	路線定期	会津若松市 他 会津若松市	再編 H32.10 見直し H32.10 一部見直し H32.10 ~

網形成計画での位置づけ

事業内容

＜エリア及び路線の課題＞

- 市が運行するコミュニティバスと欠損補助する広域路線が重複し運行するとともに、人口が多く目的地がある真宮地区を運行しない路線が存在。
- 公共交通空白地域が広いエリアに存在（集落が散在）するとも
- 一集落での需要量が小さい。
- 新鶴線とピカリン号を統合した広域路線に再編し、人口が多く目的地がある真宮地区の運行を厚くすることで、利用者利便性及び路線の持続性を高める。
- 新たに地域内交通として予約型乗合交通（区域運行）を導入することで、最低限の通院と買物の移動手段を確保するとともに、広域路線へ接続することで利便性・持続性を高める。

路線名	運行形態	実施主体	再編スケジュール			
			H29	H30	H31	H32 H33
北会津・新鶴線 ※支線としてサービス維持	路線定期	会津乗合自動車株式会社				再編 H30.4~
若松・北会津線 ※区路線統合	路線定期	会津若松市				再編 H30.4~
北会津地域内交通	区域運行	事業者 会津若松市				再編 H30.4~

事業内容

＜一部路線において、地域の需要や利用実態にそぐわない路線が存在。＞

＜再編の考え方と期待する効果＞

- 地域の実情に応じた路線の見直し、ダイヤ調整を行うことで、利用者利便性及び路線の持続性を高める。
- 地域内フィーダーとして地域間幹線系統に接続し路線の持続性を高める。

路線名	運行形態	実施主体	再編スケジュール			
			H29	H30	H31	H32 H33
金堀線 ※一部路線変更及びダイヤ調整のうえ、フィーダー系統へ変更	路線定期	会津乗合自動車株式会社				再編 H30.4~

地域の方々と一緒に取り組み、信頼関係を構築しながら検討を重ねてきたプロセスが最も重要であると感じています。



地域交通は、様々な人達の思いが一つになって、ようやく成り立つものと感じています。その中で我々行政の役割は、この人達の思いをいかにうまく繋げていくかということではないでしょうか。

