

会津圏域地域公共交通網形成計画

2020年3月

福島県・会津圏域 6市町村

(会津若松市・喜多方市・会津坂下町・湯川村・柳津町・会津美里町)

目次

1. はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の役割と位置付け	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
2. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性	4
2-1 まちの将来像	4
2-2 圏域の都市づくりの方向性	6
2-3 各市町村の関連計画等	8
2-4 公共交通に関する計画等	10
2-5 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性（とりまとめ）	14
3. 会津圏域の地域の現状	15
3-1 人口動向等	15
3-2 土地利用	19
3-3 生活利便施設等の分布	20
3-4 会津圏域の移動特性・ニーズ	28
3-5 観光入込客数の推移	32
3-6 高齢運転者等の状況	33
3-7 会津圏域の地域の現状（とりまとめ）	34
4. 会津圏域の公共交通の現状	35
4-1 会津圏域の地域公共交通の概要	35
4-2 広域路線バスの運行・利用状況	42
4-3 会津圏域の公共交通の現状（とりまとめ）	46
5. 会津圏域地域公共交通の課題	47
6. 基本的な方針と目標	48
6-1 基本的な方針	48
6-2 計画の目標	48
6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像	49
7. 目標達成のための施策・事業	51
7-1 各施策・事業の内容	52
7-2 事業の実施スケジュール	67
8. 計画の推進と達成状況の評価	68
8-1 計画推進にあたっての役割分担の基本的な考え方	68
8-2 計画の推進体制	69
8-3 PDCA サイクルによる評価・検証	70
8-4 評価指標・数値目標	70

参考資料	77
1 策定の経緯	77
2 実態把握調査等の実施概要	80
3 用語解説	82

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律^{*}（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものである。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通網の形成を図っていく。

(2) 策定の背景

複数市町村をまたぐ広域バス路線（地域間幹線系統等）については、東日本大震災以降、国から被災地特例（被災地域地域間幹線系統確保維持事業の特例）による補助金を受けることで運行を維持してきたが、令和 2 年 9 月をもって被災地特例が終了することとされ、今後、地域の公共交通ネットワークの維持確保がより一層困難な状況となることを見込まれている。

このような中で、会津圏域 6 市町村（会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町）においては、都市間、地域間を連絡する地域鉄道や広域路線バスはもとより、地域内においても公共交通の持続的な運行に際して課題を有する路線が多数存在し、地域公共交通網の維持・確保・改善に向けた早急な対応が必要な地域となっている。

(3) 計画の目的

こうした背景を踏まえ、本計画は、会津圏域 6 市町村を対象地域として、地域の現状把握や課題整理を行うとともに、移動特性、ニーズの分析から、広域バス路線の再編について検討を行い、地域にとって望ましい持続可能な公共交通網の形成に向けて、基本的な方針・目標及び将来像を示した上で、その実現のための具体事業（地域公共交通再編事業含む）や実現化方策を定めるものとする。

1 - 2 計画の役割と位置付け

(1) 計画の役割

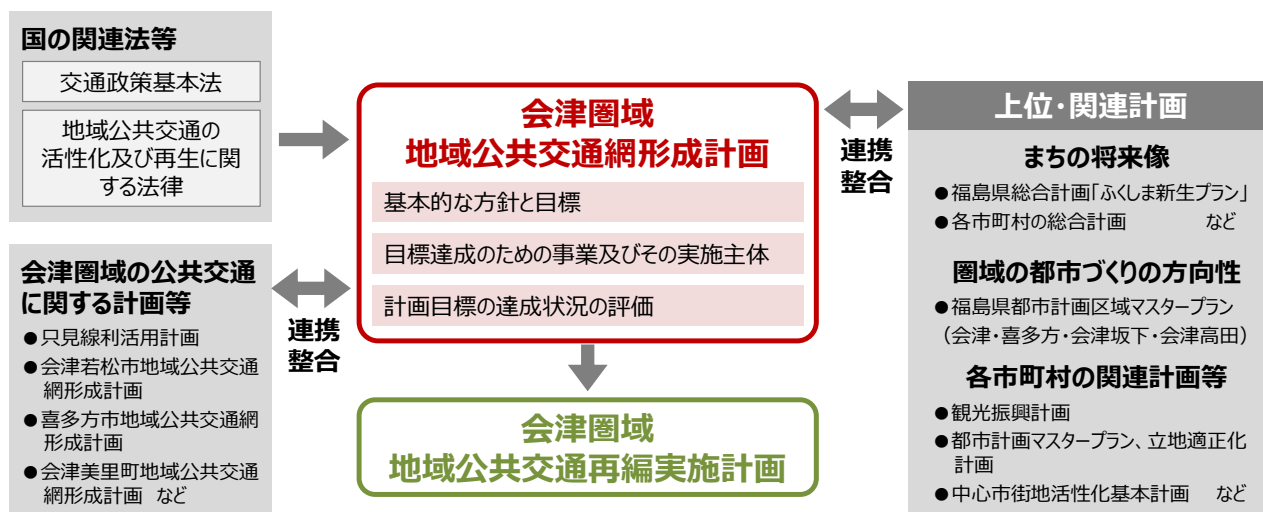
本計画は、以下の5つの役割を担うものである。

- ①会津圏域 6 市町村の“広域的”な地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにする（ビジョン及び施策体系）
- ②会津圏域 6 市町村のまちづくり（都市計画、商業、観光振興など）の取り組みとの一体性を確保する
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④地域・企業など多様な関係者との連携を促進する
- ⑤具体的な数値目標とP D C Aサイクル*により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

(2) 計画の位置付け

本計画は、会津圏域 6 市町村及び福島県の上位・関連計画（総合計画、都市計画区域マスタープラン*等）や公共交通関連計画等との整合を図り、それら計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定する。

本計画にもとづき、今後、持続可能な地域公共交通網を具体的に実現していくため、交通事業者等の同意のもとに「会津圏域地域公共交通再編実施計画」を策定する。



1-3 計画の区域

計画の区域は、会津圏域6市町村（会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町）の全域とする。

【会津圏域6市町村の設定理由】

- ・日常の生活圏が広域化する中、会津若松市を中心とする6市町村（会津若松市、喜多方市、会津坂下町、湯川村、柳津町、会津美里町）において、通勤・通学・通院・買い物といった日常生活の交通行動に一定のまとまりがみられる。
- ・6市町村は、鉄道や広域路線バス（地域間幹線系統、市町村生活交通路線等）によって繋がっている。

※北塩原村は、喜多方市方面への日常生活での移動がみられ、広域路線バス（地域間幹線系統）で繋がっているものの、猪苗代方面の別の生活圏との結びつきが強いことから、本計画での区域には設定しない。



図 計画の区域

1-4 計画の期間

計画の期間は、2020年度から2025年度までの6年間とする。

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
会津圏域 地域公共交通網形成計画	2020~2025					
会津圏域 地域公共交通再編実施計画	2020~2025					
会津若松市 地域公共交通網形成計画	2016~2021		次期 2022~			
喜多方市 地域公共交通網形成計画	2017~2021		次期 2022~			
会津美里町 地域公共交通網形成計画	2019~2025					

2. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

2-1 まちの将来像

①福島県総合計画「ふくしま新生プラン」

項目	内容	
策定主体	福島県	
計画期間	平成 25 年度～平成 32 年度	
基本目標	夢・希望・笑顔に満ちた“新生ふくしま”	
広域的なまちづくり・地域づくり (公共交通に関する施策・事業)	公共交通機関の利用促進に関する取組	パークアンドライドシステムの導入などにより、公共交通機関の利用を促進する。また、公共交通機関の利用に積極的に取り組んでいる企業・団体を認証し、社会的評価を高める。
	鉄道の輸送力改善などに関する取組	JR東日本などに対して、新駅設置など鉄道施設の整備や輸送力の改善を要望する。
	生活交通の確保に関する取組	広域的・幹線的なバス路線やまちなか循環バス、デマンド型交通システムの導入への支援など、生活交通の確保に関する取組を行う。
会津地域(13市町村)の主要施策	目指す方向性	地域特性を活かした交流促進、産業振興を図るとともに、過疎・中山間地域の活力回復や安全・安心の確保に努めます
	施策の展開方向	施策①「交流促進に向けた受入れ環境の整備」を進めます 施策②「過疎・中山間地域の活力回復に向けた環境の整備」を進めます 施策③「安全・安心な生活を支える基盤の整備」を進めます 施策④「地域経済を支える産業の振興・集積」を図ります 施策⑤「自然環境、景観等を後世に伝える取組」を進めます

②各市町村の総合計画

計画名	項目	内容	
会津若松市第7次総合計画	策定主体	会津若松市	
	計画期間	平成 29 年度～平成 38 年度	
	まちづくりのビジョン	ともに歩み、ともに創る「温故創しん」会津若松	
	まちづくりのコンセプト	テーマ1ひとが輝くまちへ テーマ2ともに創るまちへ テーマ3つなぎ続くまちへ	
	都市づくり・公共交通の目指す姿	政策分野 29 都市づくり	目指す姿：「ひと」「まち」「くるま」が共生する、効率的でコンパクトなまち
政策分野 31 公共交通		目指す姿：公共交通ネットワークの再構築と活性化により公共交通の利用者が増え、市内外の交流が盛んなまち	
政策分野 35 情報通信技術		ICT（情報通信技術）の活用により、市民の誰もが積極的にまちづくりに参加できる環境が整備され、地域の課題解決や活力の維持・発展につながるまち	
政策分野 39 まちの拠点		目指す姿：人、物、情報がつながる、賑わいと活気の創造に向けて、市民に親しまれる拠点が整っているまち	
喜多方市総合計画きたかた活力推進プラン	策定主体	喜多方市	
	計画期間	平成 29 年度～平成 38 年度	
	将来の都市像	力強い産業 人が輝く 活力満ちる安心・快適なまち	
	施策の基本方向(公共交通に関する施策・事業)	地域の特性を生かした力強い産業づくり	・（観光）公共交通機関と連携を図りながら、駅等の交通拠点と観光地を結ぶ二次交通*の充実にに向けた取組を図ります
地域を支え未来を拓く人づくり		・ 遠距離通学の安全・安心を確保するため、スクールバスの運行や公共交通機関の利用に対する支援を行います	
安全・安心、思		・ 鉄道交通の利便性を高めるため、ダイヤの改正、輸送力	

		いやりのある、人にやさしいまち・くらしづくり	<p>の充実強化及び駅構内のバリアフリー化などの施設改善について、関係機関に働きかけるとともに乗車券類受託販売業務を継続して行い、利用者の利便性の向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会津鉄道・野岩鉄道への支援と利便性の向上などを働きかけるとともに、鉄道利用についての普及啓発を行い、利用促進に努めます。 ・ バスの運行を支援するとともに、喜多方市地域公共交通網形成計画及び再編実施計画を策定し、持続可能な公共交通の形成と、利用者の利便性の向上を図ります。
第五次会津坂下町振興計画	策定主体	会津坂下町	
	計画期間	平成 23 年度～平成 31 年度	
	まちの将来像	好き！ すき！ ばんげ！ ～2万人への挑戦～	
	利用しやすい交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二次教育施設適正配置に向けて児童生徒の通学手段を含め、路線バスの維持や各地区のニーズに柔軟に対応した新たな運送サービスの検討・運行により、住民の移動手段を確保します。 ・ 商店街や観光施設、交通事業者と連携し、公共交通利用者への新たなサービスに取り組みます。 	
第五次湯川村振興計画	策定主体	湯川村	
	計画期間	平成 28 年度～平成 37 年度	
	むらづくりのイメージ(将来像)	おいしいお米と 豊かな風土 みんなで創ろう 笑顔あふれる 湯川村	
	基本項目Ⅲ	美しい田園風景と活力ある産業基盤の「むらづくり」	<p>交通体系の整備(2)公共交通の確保及び交通弱者の対策</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 路線バスの維持と利用の促進 ② 新たな送迎体制の構築等の検討 ③ 交通弱者（高齢者・高校生等）への助成
第5次柳津町振興計画（基本構想）	策定主体	柳津町	
	計画期間	平成 23 年度～平成 32 年度	
	将来像	“みんなが主役！笑顔広がる絆のまち”	
	基本政策4	連携と交流によるにぎわいのあるまちづくり	公共交通ネットワークは児童生徒、高齢者などの通学、通院等や観光客にとっても不可欠な移動手段であり、関係機関との連携を図り利便性を確保できるよう整備を進めていきます。
会津美里町第3次総合計画	策定主体	会津美里町	
	計画期間	平成 28 年度～平成 37 年度	
	まちの将来像	まるごと いいね！ 会津美里 ～人咲き 花咲き 文化輝く 希望あふれる未来へ～	
	政策1	自然に配慮した環境づくり	<p>施策 1-3 交通体系の充実</p> <p>利用者のニーズに合わせた公共交通体系を関係機関と連携し検討するとともに、公共交通事業者を支援し、PR 等を通じて公共交通の利用促進を図ります。</p>

2-2 圏域の都市づくりの方向性

都市計画区域マスタープラン*

計画名	項目	内容
本県の都市政策における基本理念・方針（共通）	策定主体	福島県
	策定期間	平成26年
	基本理念	都市と田園地域等の共生
	基本方針	<p>○都市と農園地域等が共生する都市づくり</p> <p>広大な自然的環境の中に都市が点在しているあり方が、本県の個性と魅力を形成している現状を踏まえ、各地域の豊かさと活力を向上させ、ふくしまの魅力を一層高めていく。</p> <p>○地域特性に応じたコンパクトな都市づくり</p> <p>経済性や効率性のみが重視された拡散型の都市づくりを転換し、生活環境を重視した持続可能な集約型の都市を実現する。</p> <p>○ひと・まち・くまが共生する都市づくり</p> <p>今後の超高齢社会等を見据え、自動車への過度な依存を改め、「ひと」を重視した生活環境の形成を進めていく。</p>
会津都市計画区域マスタープラン	都市づくりの理念（公共交通に関する記載）	<p>「自然と高度先端技術が調和した、活力ある歴史文化のまちづくり」</p> <p>③生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり</p> <p>本都市計画区域の特徴でもある観光・交流機能のさらなる強化や、身近な移動手段の確保のため、公共交通機関について利便性向上と利用促進を図るよう努める。</p> <p>④コミュニティの維持に配慮したまちづくりの推進</p> <p>田園地域等では、都市との交流や高齢者等の移動手段を提供する移送サービスの展開、日常生活の利便性を維持するための助け合いなどにより、コミュニティの再生につながるよう、まちづくり施策の推進を図る。</p> <p>⑥環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの推進</p> <p>地域拠点や生活拠点等に都市機能の集積を進めることにより、効率的で利便性の高い公共交通体系を構築し、自家用車から公共交通への利用転換を促進するほか、自転車や歩行者でも移動のできる環境の整備を行う。</p>
喜多方都市計画区域マスタープラン	都市づくりのビジョン（公共交通に関する記載）	<p>「歴史的な街なみを活かし都市と田園地域が調和した住みよい都市づくり」</p> <p>③生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり</p> <p>会津縦貫道や一般国道121号を始めとする幹線道路、JR磐越西線などの交通インフラを活用しながら、広域的な移動ネットワークの強化を図る。また、区域内においても、合併による市域の広域化をふまえ、地域間の連携・交流を促進する。</p> <p>⑥環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの推進</p> <p>地域拠点や生活拠点等に都市機能の集積を進めることにより、効率的で利便性の高い公共交通体系を構築し、自家用車から公共交通への利用転換を促進するほか、自転車や歩行者でも移動のできる環境の整備を行う。</p> <p>⑦住民の暮らしを支える都市施設の整備</p> <p>都市施設については、交流ネットワーク形成に資する施設など、住民の生活を支え、都市の利便性を向上させ、良好な都市環境を確保するために必要なものを、土地利用や他の計画との整合性、一体性に配慮して配置することとする。</p>
会津坂下町都市計画マスタープラン	都市づくりのビジョン（公共交通に関する記載）	<p>「交流が活発で住み続けられる美しい“ふるさと”づくり」</p> <p>③生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり</p> <p>会津広域都市圏の中心都市である会津若松市を中心とした近隣地域、観光やグリーンツーリズムなど他圏域を含む連携・交流を高めるための交通網の形成を図っていく。</p> <p>⑥環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの推進</p> <p>地域拠点や生活拠点等に都市機能の集積を進めながら、効率的で利便性の高い公共交通体系を構築し、過度に自家用車に依存しない移動手段の検討を進める。</p> <p>⑦住民の暮らしを支える都市施設の整備</p> <p>定住できるまちづくりをめざし、会津広域都市圏西部の地域拠点都市として都市機能</p>

<p>会津高田都市計画区域マスタープラン</p> <p>都市づくりのビジョン（公共交通に関する記載）</p>	<p>の集約した市街地を形成するため、有機的な交通網の整備や都市機能の整備を図る。</p> <p>「歴史・文化を未来に結ぶ、快適で住みよい田園都市づくり」</p> <p>③生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり 会津広域都市圏の圏域拠点である会津若松市との連携の強化を図るほか、他圏域との観光・交流機能の強化や、日常の足の確保のための公共交通のあり方について検討を進める。</p> <p>⑥環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの推進 生活拠点や集落等に集約された土地利用を維持しながら、効率的で利便性の高い公共交通体系による、過度に自家用車に依存しない移動手段の検討を進める。</p> <p>⑦住民の暮らしを支える都市施設の整備 都市施設については、交流ネットワークに資する施設など、住民の生活を支え、都市の利便性を向上させ、良好な都市環境を確保するために必要なものを、土地利用や他の計画との整合性、一体性に配慮して配置することとする。</p>
--	--



図 広域都市圏構造図-会津広域都市圏-

2-3 各市町村の関連計画等

	観光	都市計画	中心市街地活性化
会津若松市	<ul style="list-style-type: none"> ■ 第3次会津若松市観光振興計画（平成29～令和8年度） ・まちなか観光の推進事業として、まちなか周遊バスの活用等を位置付け。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 会津若松市都市計画マスタープラン※（平成25年） ■ 立地適正化計画※：未策定（令和4年始期で策定予定） ・次期市公共交通網計と始期を合わせ連携した計画策定を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 会津若松市中心市街地活性化基本計画（平成27～令和元年度） ・中心市街地の活性化に資する事業として公共交通事業を位置付け。 ・次期市公共交通網計と始期を合わせ連携した計画改定を検討。
喜多方市	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 【令和2年度中に策定予定】 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 喜多方市都市マスタープラン※（平成23年） ■ 喜多方市立地適正化計画※（平成31～令和20年度） ・「喜多方市総合計画」や「喜多方市国土利用計画」、「喜多方市都市マスタープラン」に即し、地域公共交通との連携を図りながら、都市全体の構造を見直し、持続可能な将来のまちの姿を示す。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 喜多方市商業振興ビジョン（平成27～平成31年度） ・「喜多方市総合計画」に基づき、今後の商業振興の方針・計画を個別に定め、商業の活性化を図っていく。 ・改定の時期になっており、引き続き地域公共交通と連携した計画改定を検討中。
会津坂下町	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 町の振興計画に準ずる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 会津坂下町都市計画マスタープラン※（平成29年） □ 立地適正化計画※：未策定（町の振興計画に準ずる） 	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 （町の振興計画に準ずる）
湯川村	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定
柳津町	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 （策定予定なし） 	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 （策定予定なし） 	<ul style="list-style-type: none"> □ 未策定 （策定予定なし）
会津美里町	<ul style="list-style-type: none"> ■ 会津美里町観光振興計画（平成28～令和7年度） ・町内周遊支援のため、デマンドタクシーの観光利用の拡充を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 会津美里町都市計画マスタープラン※（平成29年） □ 立地適正化計画：未策定 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 商業まちづくり基本構想（平成21年～）

1 歴史的・文化的な資源・資産の活用	(1) 鶴ヶ城天守閣の魅力向上 (2) 歴史的・文化的な資源の活用 (3) 会津の食文化の活用 (4) 物産振興の推進
2 自然資源等の活用	(1) 猪苗代湖の保全と活用 (2) 天然記念物などの自然資源の活用 (3) 観光農業の推進 (4) スキー・リゾートの推進 (5) 4×4の推進
3 温泉地域の活性化	(1) 情緒あふれるまちなみの創出 (2) 温泉地域の賑わい創出 (3) 温泉地域の新たな活用
4 まちなか観光の推進	(1) まちなかの魅力向上 (2) まちなかの回遊性の向上
5 産業観光の推進	(1) 伝統産業等の活用 (2) 再生可能エネルギーや先端技術産業施設の活用
6 賑わいの創出	(1) 会津まつり等の充実 (2) 冬季の賑わい創出 (3) 伝統行事・伝統芸能等の発信
7 観光情報発信と誘客活動の推進	(1) 効果的な情報発信 (2) Web等を活用した双方向型情報発信の活用 (3) 誘客活動の充実 (4) フィルムコミッションの推進
8 教育旅行誘致の推進	(1) 効果的な誘致活動の推進 (2) 受入体制の整備
9 コンベンションの誘致	(1) コンベンションの誘致 (2) 受入体制の整備
10 観光案内機能と便益施設の充実	(1) 道路案内の充実 (2) 観光案内の充実 (3) 駐車スペースの提供 (4) 観光トイレの充実
11 観光客受入に関わる人材の育成と市民意識の高揚	(1) 人材育成 (2) 市民意識の高揚
12 観光推進組織の連携	(1) 観光推進組織の強化
13 広域観光の推進	(1) 広域的な連携による観光誘客 (2) 滞在型観光の推進 (3) 周遊型観光の推進 (4) 圏域を超えた広域連携の強化
14 インバウンドの推進	(1) 受入体制の充実 (2) 情報の発信 (3) 効果的なプロモーションの展開

図 施策・計画の体系 (第3次会津若松市観光振興計画)

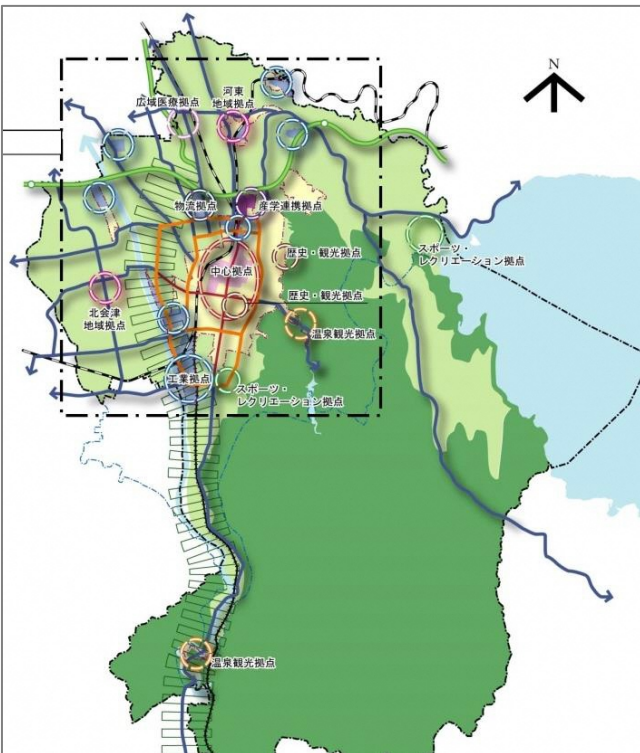


図 将来都市構造 (会津若松市都市計画マスタープラン)

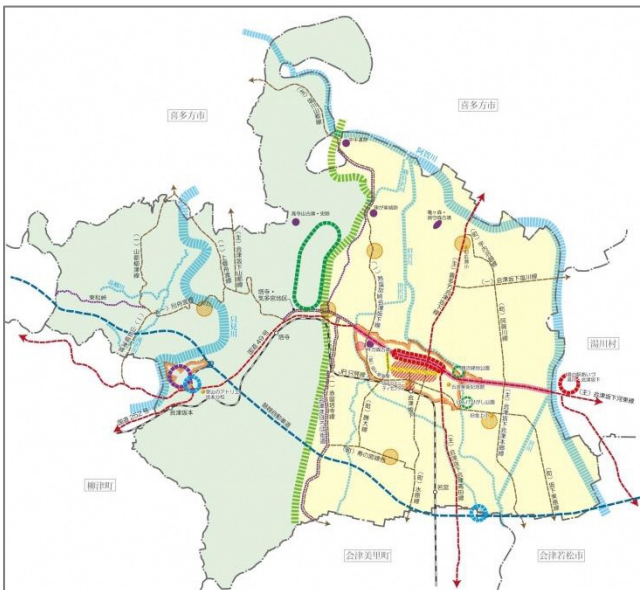


図 将来都市構造 (会津坂下町都市計画マスタープラン)

- A. 観光地としての受け入れ基盤整備**
 - 1. 既存イベントを活かした観光の拡充 [p76]
 - 2. まちなか観光の構築 [p78]
 - 3. 宿泊拠点の整備 [p79]
 - 4. 立ち寄り拠点の整備 [p79]
 - 5. 二次交通網の拡充 [p80]
- B. 滞在型観光の確立**
 - 6. ものづくり体験ツアーのパッケージ化 [p81]
 - 7. グリーン・ツーリズムの育成 [p82]
 - 8. 歴史文化ツーリズムのパッケージ化 [p84]
 - 9. スキー・リゾート・リゾートのパッケージ化 [p85]
- C. 観光まちづくりの推進**
 - 10. 会津美里町の観光の推進体制の構築 [p86]
 - 11. いきがい観光の推進 [p87]
 - 12. Uターン者の促進、及び連携推進 [p88]
 - 13. 町の観光を担う人材の育成 [p89]
 - 14. ターゲットに応じた情報発信・プロモーション [p90]
- D. 地域連携による観光事業の拡大**
 - 15. 広域連携による観光パッケージの拡大 [p92]
 - 16. 友好姉妹都市等との交流観光の促進 [p92]
 - 17. インバウンド観光の充実 [p93]

図 施策体系図 (会津美里町観光振興計画)

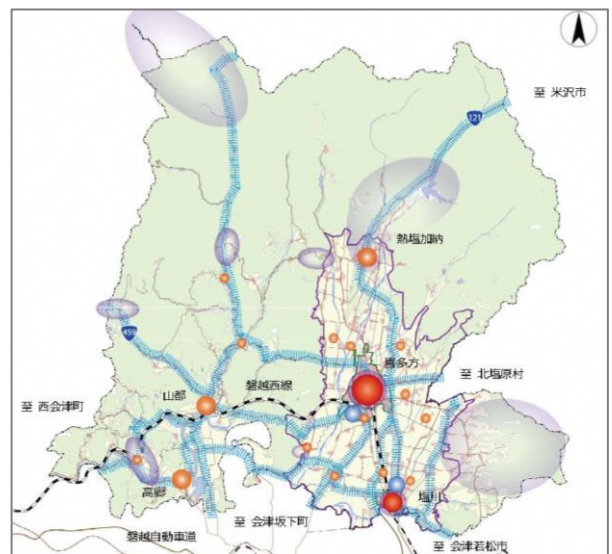


図 将来都市構造 (喜多方市立地適正化計画)

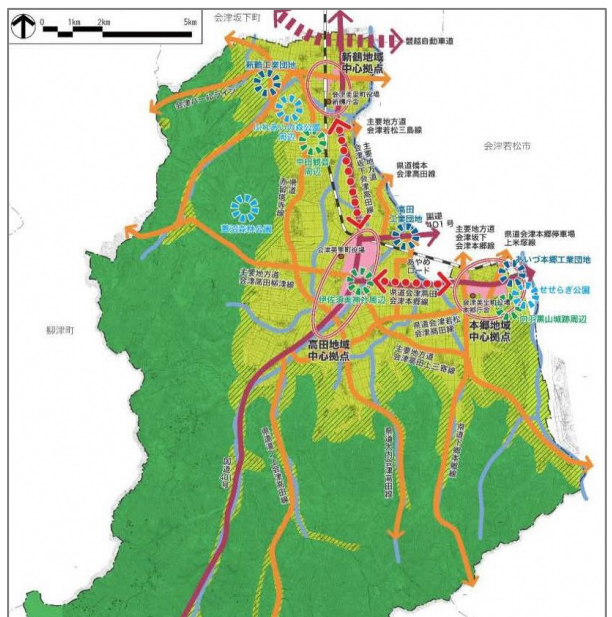


図 将来都市構造 (会津美里町都市計画マスタープラン)

2-4 公共交通に関する計画等

①只見線利活用計画

項目	内容	
策定主体	只見線利活用プロジェクトチーム（事務局：福島県）	
計画期間	平成30年度～平成34年度	
目指すべき姿	只見線が日本一の「地方創生路線」として生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用されるとともに、それらが循環し成長することで、何度でも乗りたい、訪れたいと思える路線・地域となる。	
コンセプト	「ここにしかない、ヒト・モノ・コト・イロを活かし、地域の未来を切り拓く」只見線 135.2km の挑戦	
3つの基本戦略	① 魅力の創出と受入環境の整備	(1) 地域資源を活かした魅力の創出 地域資源の再発見と魅力作りを行うことで、域外からの来訪者の満足度の向上や他地域との差別化を図ります。 (2) 地域主体の受入体制整備 地元ガイドの養成や二次交通※のインフラの整備を図るとともに、住民のマイルール意識の醸成を図ります。
	② 一元的な情報発信と戦略的なプロモーション	(1) 地域内外への一元的な情報発信 情報を集約、蓄積、発信するプラットフォームを構築し、地域内外へ迅速かつ効果的に情報を発信します。 (2) 戦略的なプロモーション 「ターゲットの設定」と「ターゲット別のアプローチ」など、マーケティングのフレームワークに基づき、的確なプロモーションを行います。
	③ 地域間連携と推進体制の構築	(1) 地域主体の推進体制の構築 (2) 広域的・立体的な地域間連携

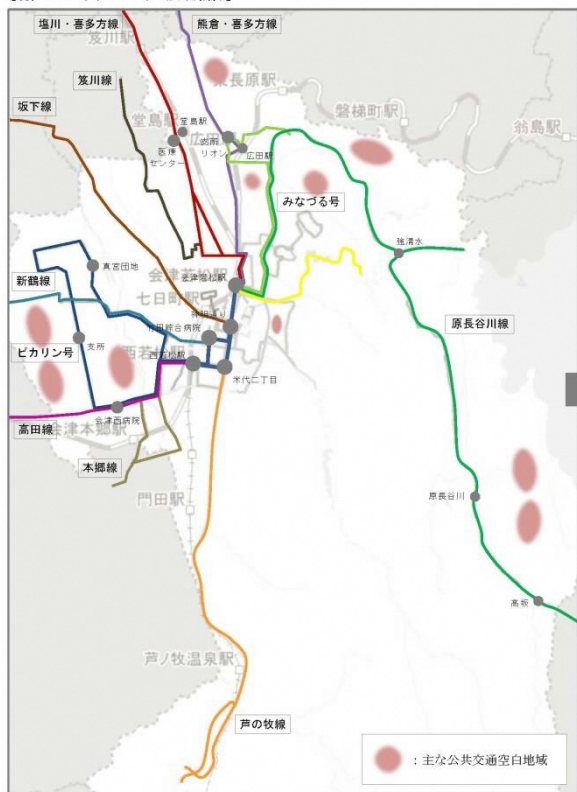


図 重点プロジェクトの全体像

②会津若松市地域公共交通網形成計画

項目	内容
策定主体	会津若松市
計画期間	平成 28 年度～平成 33 年度
基本的な方針 ～目指す公共交通の将来像	「運動量＝市内外の交流」の増大を通じて、健康で安心して暮らせる活力あるまちづくりに貢献する公共交通を目指す
基本方針	①日常の“くらし”を支えられる交通手段を確保する 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 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 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
バスネットワーク再編の取組方針 (広域路線・交通拠点)	①郊外部（広域路線）における公共交通ネットワーク形成の取組方針 【取組方針①】日常生活に欠かせない広域移動を維持・確保する ①各地域の唯一の公共交通を維持する ②地域特性や目的地、対象者別の時間に合ったルート・ダイヤの調整を図る 【取組方針②】広域路線の効率的なサービス提供により持続性を高める ①重複サービスを統合・整理する ②需要の低いエリア・路線は運行方法等の見直しを図る ③広域路線、地域内運行の役割の明確化を図る ③交通拠点（中心拠点・乗継拠点）の形成・整備の取組方針 【取組方針①】「幹線軸」上に中心拠点（ハブ拠点）を位置付ける 中心部の「幹線軸」を形成する会津若松駅・神明通り・総合病院に鉄道駅を加えて中心拠点（乗継拠点）として位置付ける 【取組方針②】郊外部における乗継拠点を位置付ける 広域路線と地域内路線の乗継拠点（交通拠点）として位置付ける

【現在のバスネットワーク（広域路線）】



【将来のバスネットワーク再編のイメージ（広域路線）】

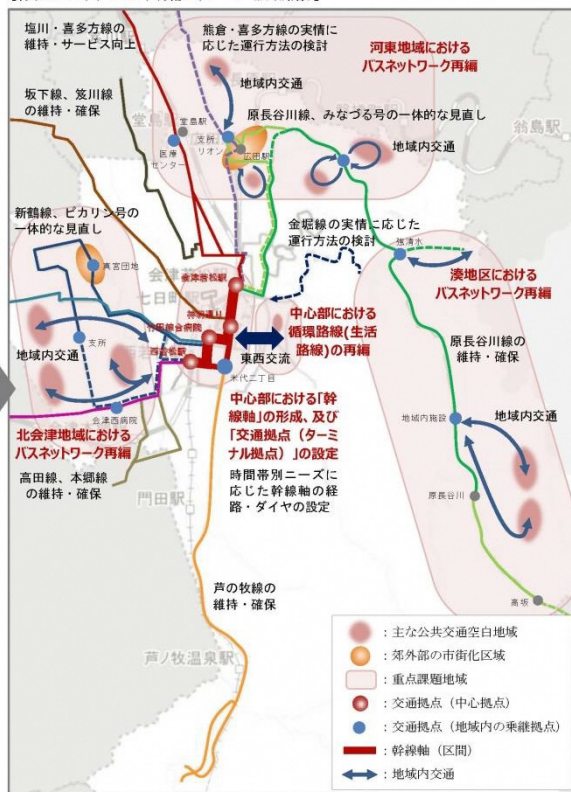
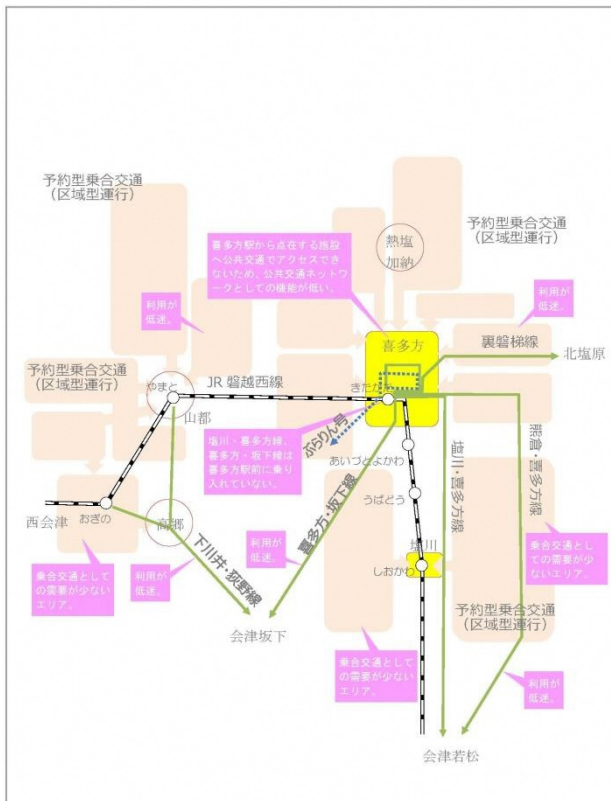


図 将来のバスネットワーク再編のイメージ（広域路線）

③喜多方市地域公共交通網形成計画

項目	内容
策定主体	喜多方市
計画期間	平成 29 年度～平成 33 年度
基本的な方針	市民の日常生活を支え、定住促進や地区間交流に貢献する持続可能な公共交通網を目指します
基本方針	方針①：市民の日常生活を支える移手段の保障 方針②：利用実態・ニーズを踏まえた利便性の向上 方針③：将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通の構築 方針④：まちの目指す将来像の実現に貢献する公共交通網の構築
バスネットワーク再編の取組方針	【ネットワーク全体の考え方】 ○市街地に循環路線を形成し、市全体として公共交通ネットワークの機能を向上 ○各交通機関の機能・役割を踏まえ、各々が有機的に結びついた公共交通ネットワークに階層化 ○交通結節点の機能を強化し乗継促進を図ることで、交通需要を集約 【個別の考え方】 ■ 広域幹線軸 ○路線の役割を明確にしつつ、交通結節点の機能強化により地区内の交通需要を集約化することで、広域幹線軸の持続性を高める ○利用が低迷している路線・区間については需要を見極めた上で、予約型乗合交通への転換を検討 ■ 地区内交通 ○スクール利用を除いても一定程度の需要がある便については定時定路線化への移行を検討 ○利用の少ないエリアにおいては利用者の利便性を考慮しつつ、運行内容の見直しや交通機関の転換などの可能性を検討 ○市民の健康増進を図るため福祉目的による利用に対応した運行内容を検討 ■ 市街地路線 ○日常生活における主要な目的施設が点在している市街地において、交通結節点の機能を強化した上で、広域幹線軸との連携を図りつつ気軽に行き来できる環境づくりを図る

【現状のバスネットワーク（全域）】



【将来のバスネットワーク再編のイメージ（全域）】

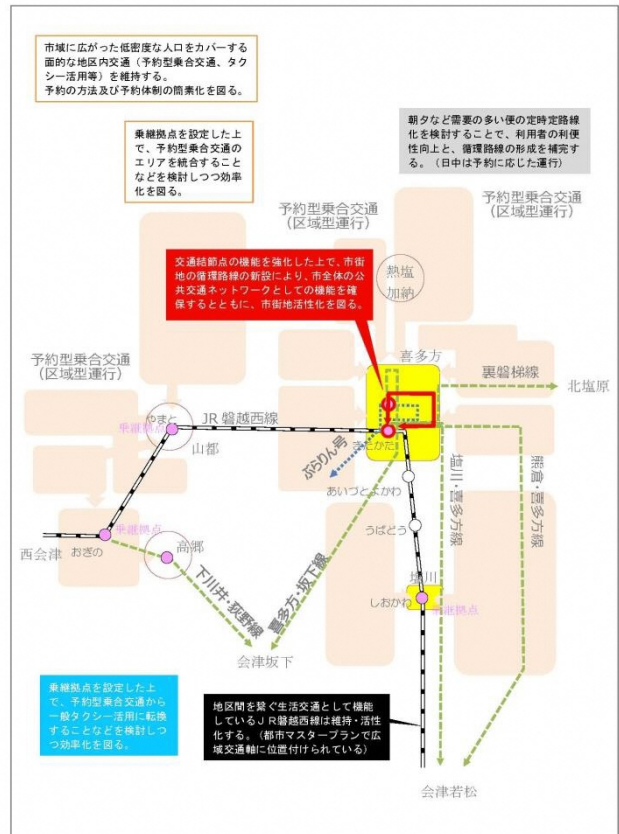


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

④会津美里町地域公共交通網形成計画

項目	内容
策定主体	会津美里町
計画期間	平成 31 年度～平成 37 年度
基本理念	安心して住み続けられる便利で持続可能な公共交通網の形成を目指す
基本方針	基本方針 1 町民の生活と交流を支える地域公共交通の構築 基本方針 2 利用者ニーズに合わせた便利で快適な地域公共交通の構築 基本方針 3 まちづくりと連動した地域公共交通の構築 基本方針 4 将来にわたり持続可能な地域公共交通の構築
将来の公共交通ネットワーク形成の考え方	①重要なまちづくりの軸となる公共交通（都市軸） ②町内の3地域（高田・本郷・新鶴）間を結ぶ公共交通（地域間交通）や町内移動を担う公共交通（地域内交通） ③町内と隣接市町を結ぶ公共交通（広域交通） ④上記①～③を結節する都市軸上の交通拠点
公共交通の将来像	【路線網の階層化】 ・都市軸：路線バス、美里あいあいタクシー ・広域交通：JR 只見線、路線バス ・地域間・地域内交通：美里あいあいタクシー 【交通拠点】 ・中心拠点：じげんプラザ ・地域拠点：会津高田駅、情報センター「まてらん処」、本郷庁舎、新鶴駅、新鶴庁舎、高田インフォメーションセンター、本郷インフォメーションセンター

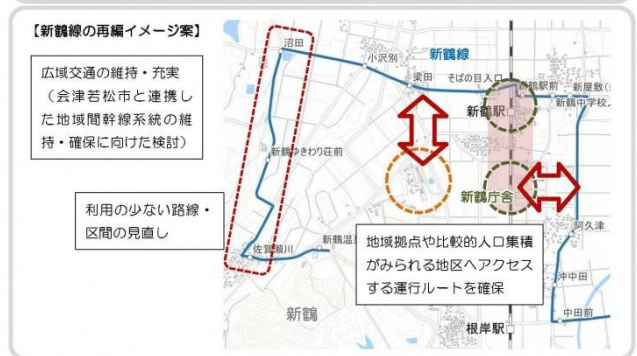
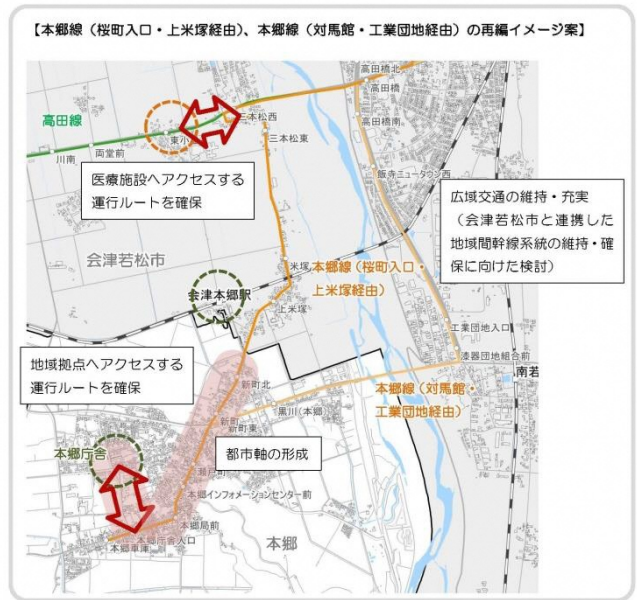
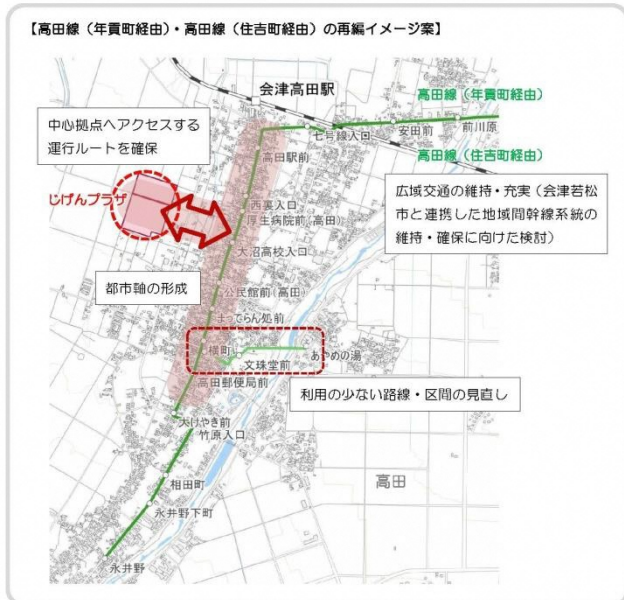
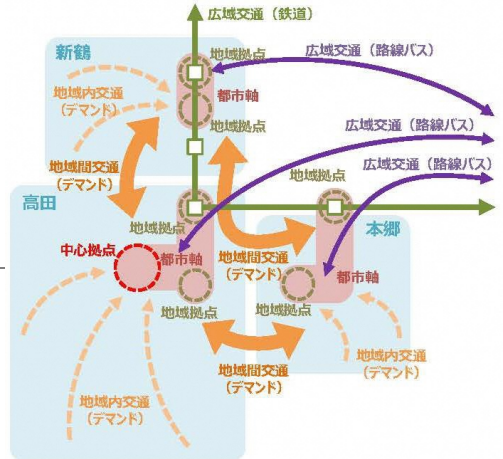


図 広域交通としての路線バスの再編イメージ

2-5 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性（とりまとめ）

以上を踏まえて、上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性を次のとおり整理した。

■まちの将来像（総合計画）

- ・福島県総合計画「ふくしま新生プラン」では、夢・希望・笑顔に満ちた“新生ふくしま”の実現に向けて、「公共交通機関の利用促進に関する取組」、「鉄道の輸送力改善などに関する取組」、「生活交通の確保に関する取組」が位置付けられている。
- ・各市町村の総合計画では、各地域の特性や実情に合わせた特色あるまちづくりの将来像が示されている。

- 会津若松市：ともに歩み、ともに創る「温故創しん」会津若松
- 喜多方市：力強い産業 人が輝く 活力満ちる安心・快適なまち
- 会津坂下町：好き！ すき！ ぼんげ！ ～2万人への挑戦～
- 湯川村：おいしいお米と 豊かな風土 みんなで創ろう 笑顔あふれる 湯川村
- 柳津町：“みんなが主役！笑顔広がる絆のまち”
- 会津美里町：まるごと いいね！ 会津美里～人咲き 花咲き 文化輝く 希望あふれる未来へ～

■都市づくりの方向性（都市計画区域マスタープラン）

- ・福島県の都市政策の基本理念である「都市と田園地域等の共生」の実現に向け、各都市計画区域マスタープランでは、地域の歴史文化や市街地・自然環境に合った特色ある都市づくりの方向性が示されている。

- 会津都市計画区域：自然と高度先端技術が調和した、活力ある歴史文化のまちづくり
- 喜多方都市計画区域：歴史的な街なみを活かし都市と田園地域が調和した住みよい都市づくり
- 会津坂下町都市計画：交流が活発で 住み続けられる美しい“ふるさと”づくり
- 会津高田都市計画区域：歴史・文化を未来に結ぶ、快適で住みよい田園都市づくり

- ・各計画共通の基本方針として、「生活圏の広域化の対応」や「コミュニティの維持」が示されている。

- 生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり（観光・交流機能の強化、身近な移動手段の確保）
- コミュニティの維持に配慮したまちづくりの推進（都市との交流や高齢者等の移動手段を提供する移送サービスの展開） など

■公共交通に関する計画

- ・只見線利活用計画では、只見線の持続的な存続や会津 17 市町村の地域活性化を図るために、只見線を生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用することで、経済的、社会的、精神的、歴史・遺産的な価値を高めることを目指している。
- ・会津若松市、喜多方市、会津美里町において地域公共交通網形成計画が策定されており、各地域の目指す公共交通の将来像や基本方針が示されている。また、3つの計画に共通して、市町村を跨ぐ広域路線バスの再編・見直しの方向性が示されている。

- 会津若松市：「運動量＝市内外の交流」の増大を通じて、健康で安心して暮らせる活力あるまちづくりに貢献する公共交通を目指す
- 喜多方市：市民の日常生活を支え、定住促進や地区間交流に貢献する持続可能な公共交通網を目指します
- 会津美里町：安心して住み続けられる便利で持続可能な公共交通網の形成を目指す

3. 会津圏域の地域の現状

3-1 人口動向等

(1) 人口の推移及び将来展望

会津圏域 6 市町村の 2015 年の総人口は約 217 千人であり、減少傾向にある。2000 年の 248 千人比べると、31 千人（約 13%）の減少となっている。

将来推計人口は、2025 年には約 200 千人、2030 年には約 190 千人、2040 年には約 170 千人まで減少する見込みである。

表 会津圏域 6 市町村の人口推移（千人）

	2000年	2005年	2010年	2015年
会津若松市	135	131	126	124
喜多方市	59	56	52	49
会津坂下町	19	18	17	16
湯川村	4	4	3	3
柳津町	5	4	4	4
会津美里町	26	25	23	21
計	248	239	226	217

資料：国勢調査（2000年～2015年）

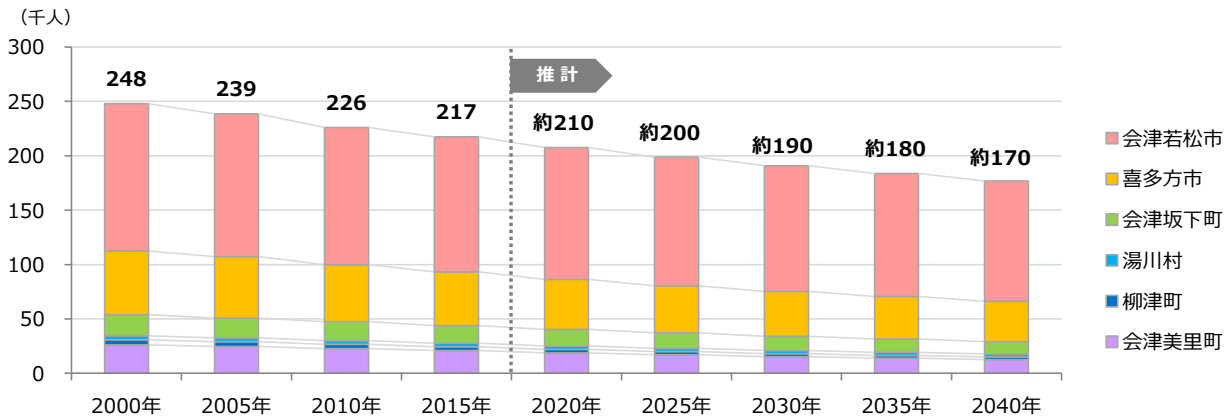


図 会津圏域 6 市町村の人口推移と将来推計人口

資料：国勢調査（2000年～2015年）、各市町村人口ビジョン（2020年～2040年）

(2) 年齢 3 区分別人口の推移

年齢 3 区分別人口推移をみると、会津圏域 6 市町村いずれにおいても生産年齢人口は減少する一方、高齢化率は上昇しており、この傾向は今後も継続することが見込まれる。

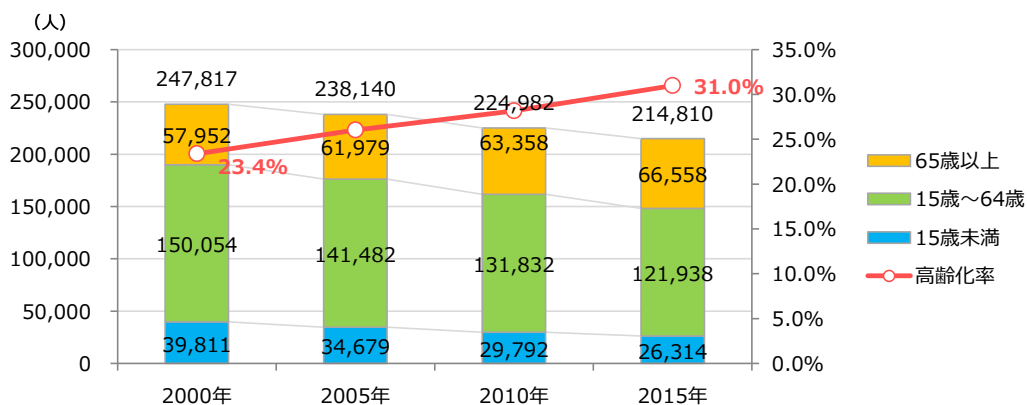


図 会津圏域 6 市町村の年齢 3 区分別人口の推移

※年齢不詳を除く

資料：国勢調査（2000年～2015年）

(3) 人口分布

会津若松市中心部に人口が集積している。また、喜多方市の喜多方駅・塩川駅周辺、会津坂下町の会津坂下駅周辺、会津美里町の会津高田駅・会津本郷駅周辺にも一定の集積がみられる。

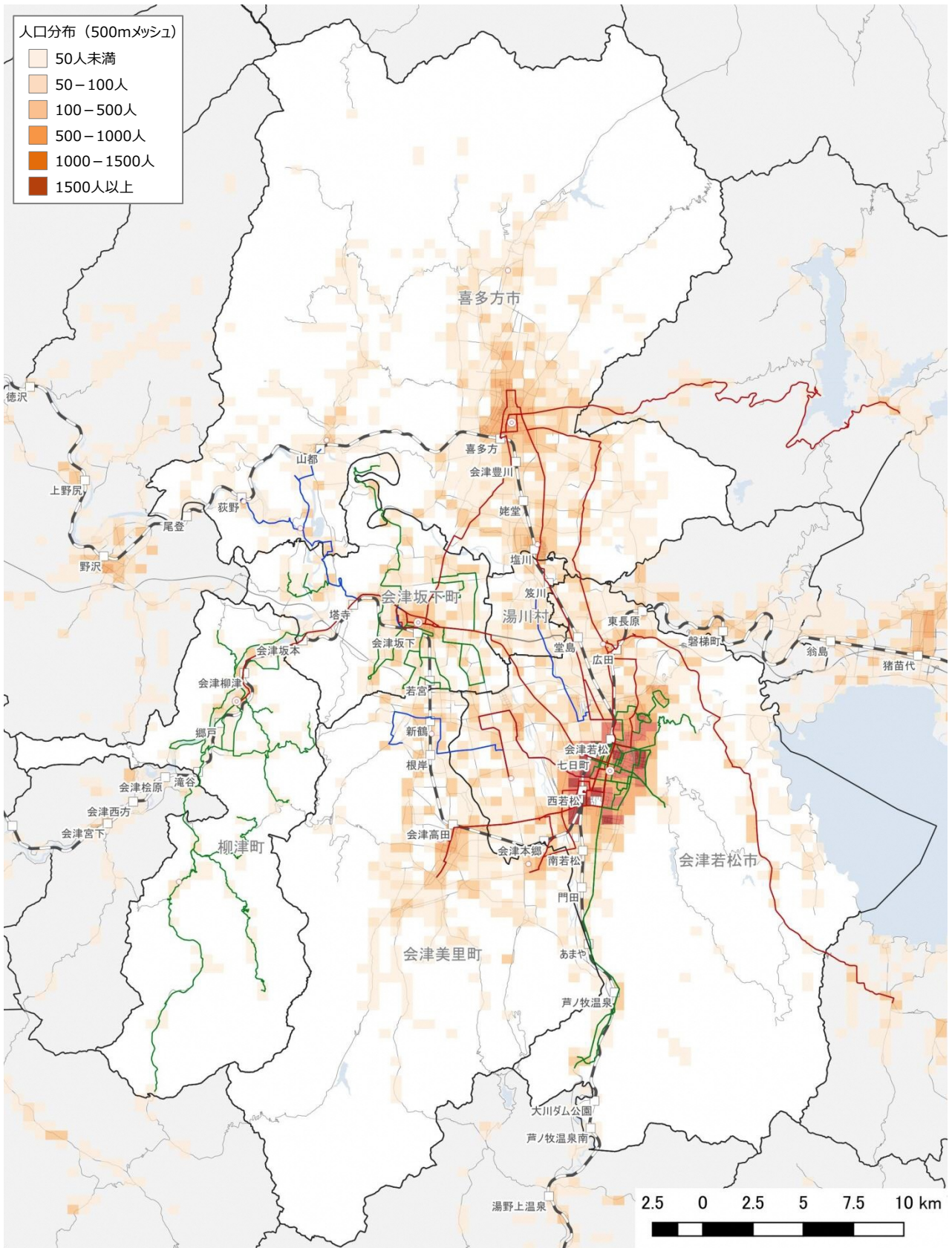


図 人口分布図 (500mメッシュ)

資料：国勢調査 (平成 27 年)

高齢者人口（65歳以上人口）は、人口分布と同様の傾向で分布している。

その他エリアでは、特別養護老人ホームのある会津若松市北会津町や喜多方市松山町などで局所的に高齢者人口密度の高い箇所がある。

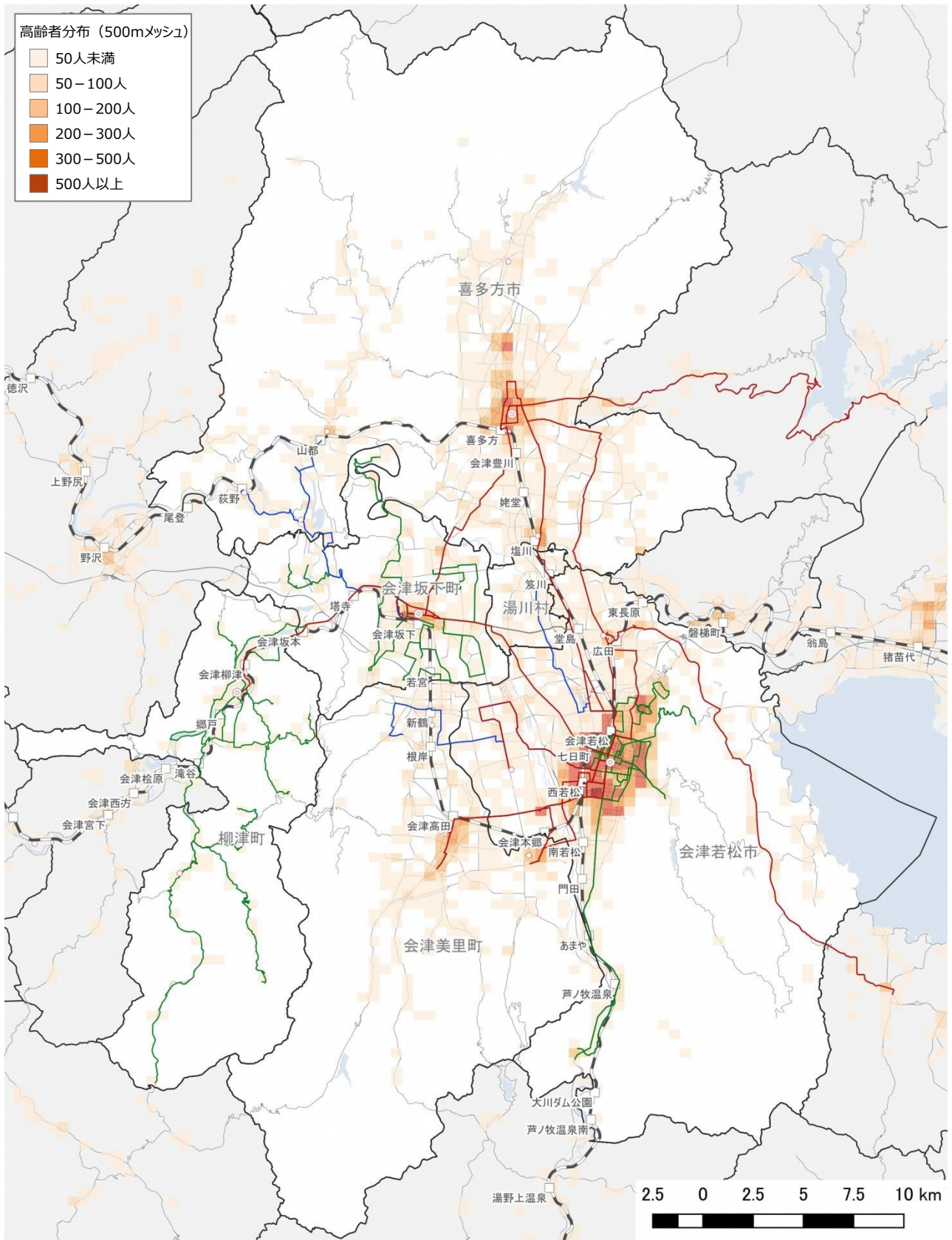


図 高齢者人口分布図（500mメッシュ）

資料：国勢調査（平成27年）

高齢化率の分布状況を見ると、人口密度の高いエリアでは高齢化率が低く、人口の少ない郊外部において高齢化率の高い箇所が点在している。

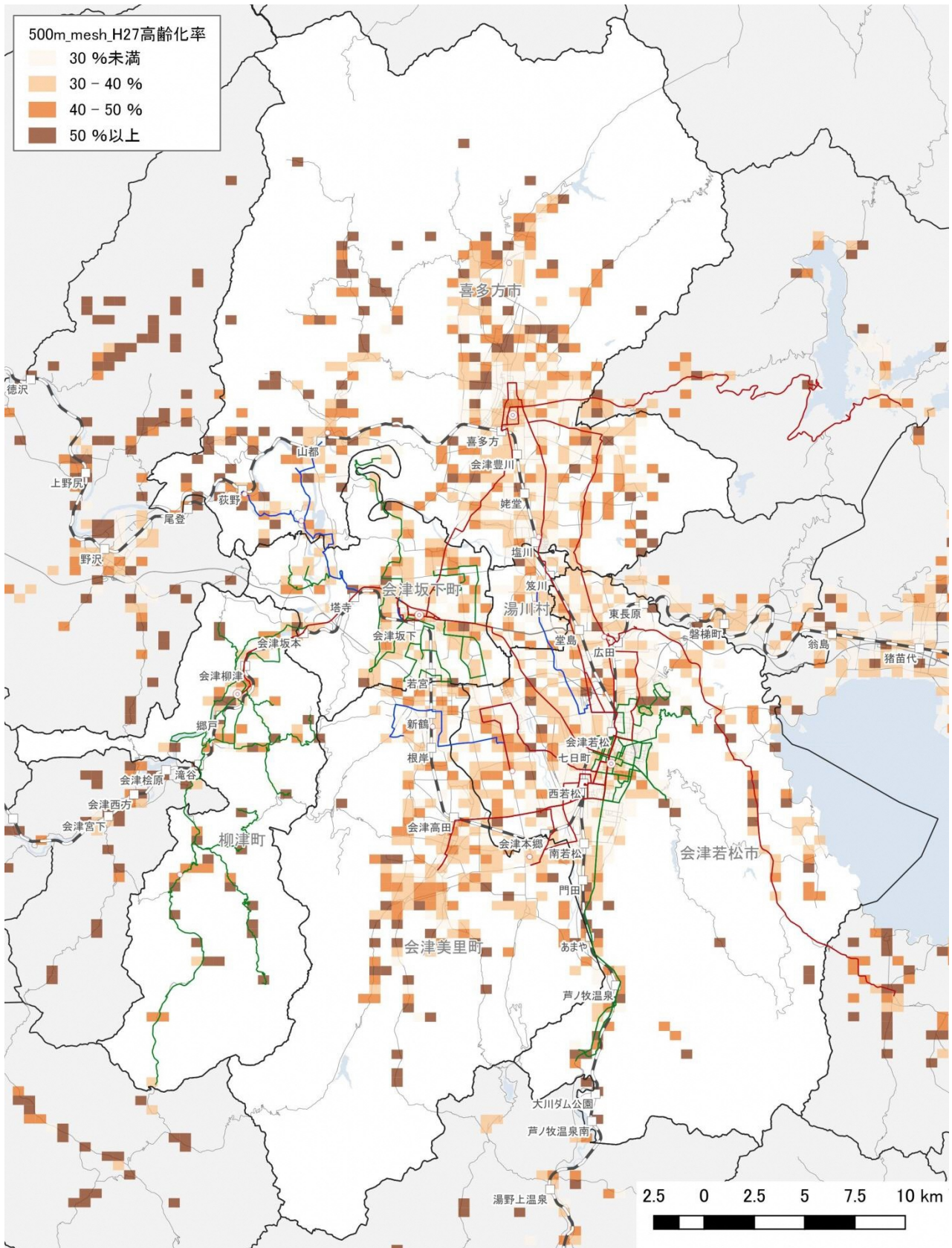


図 高齢化率分布図 (500mメッシュ)

資料：国勢調査 (平成 27 年)

3-2 土地利用

建物用地等の都市的土地利用は、会津若松市市街地、喜多方市市街地（喜多方・塩川）、会津坂下町市街地、会津美里町市街地（高田・本郷）に多く分布している。その他のエリアには、森林や田・農用地等の自然的土地利用が占めている。

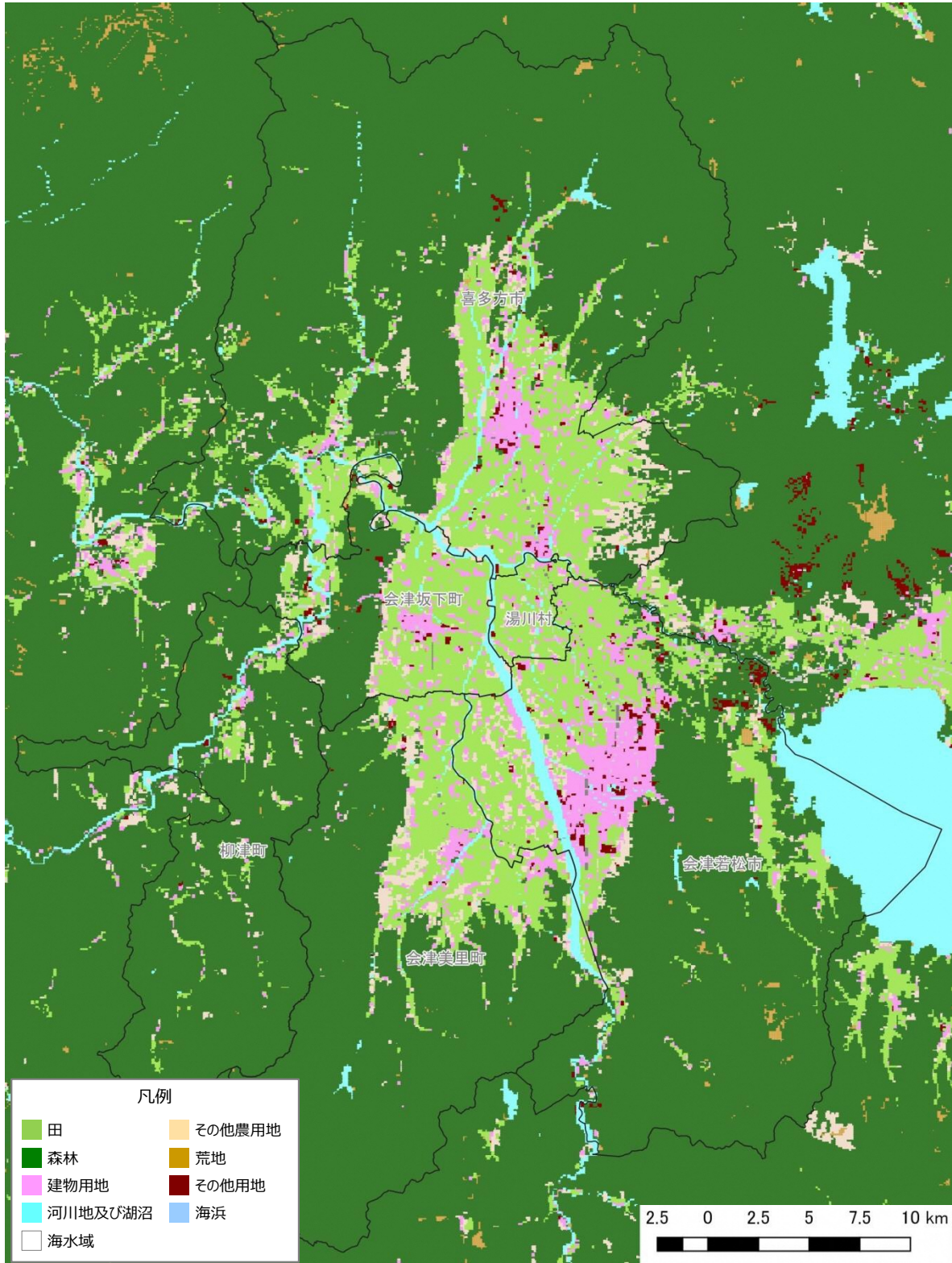


図 土地利用現況図（2016年）

資料：国土数値情報 土地利用細部メッシュデータ

3-3 生活利便施設等の分布

(1) 公共施設

会津若松市及び喜多方市の中心部に主要な公共施設が立地している。喜多方市及び柳津町の支所は、路線バス沿線から離れた場所に立地している。

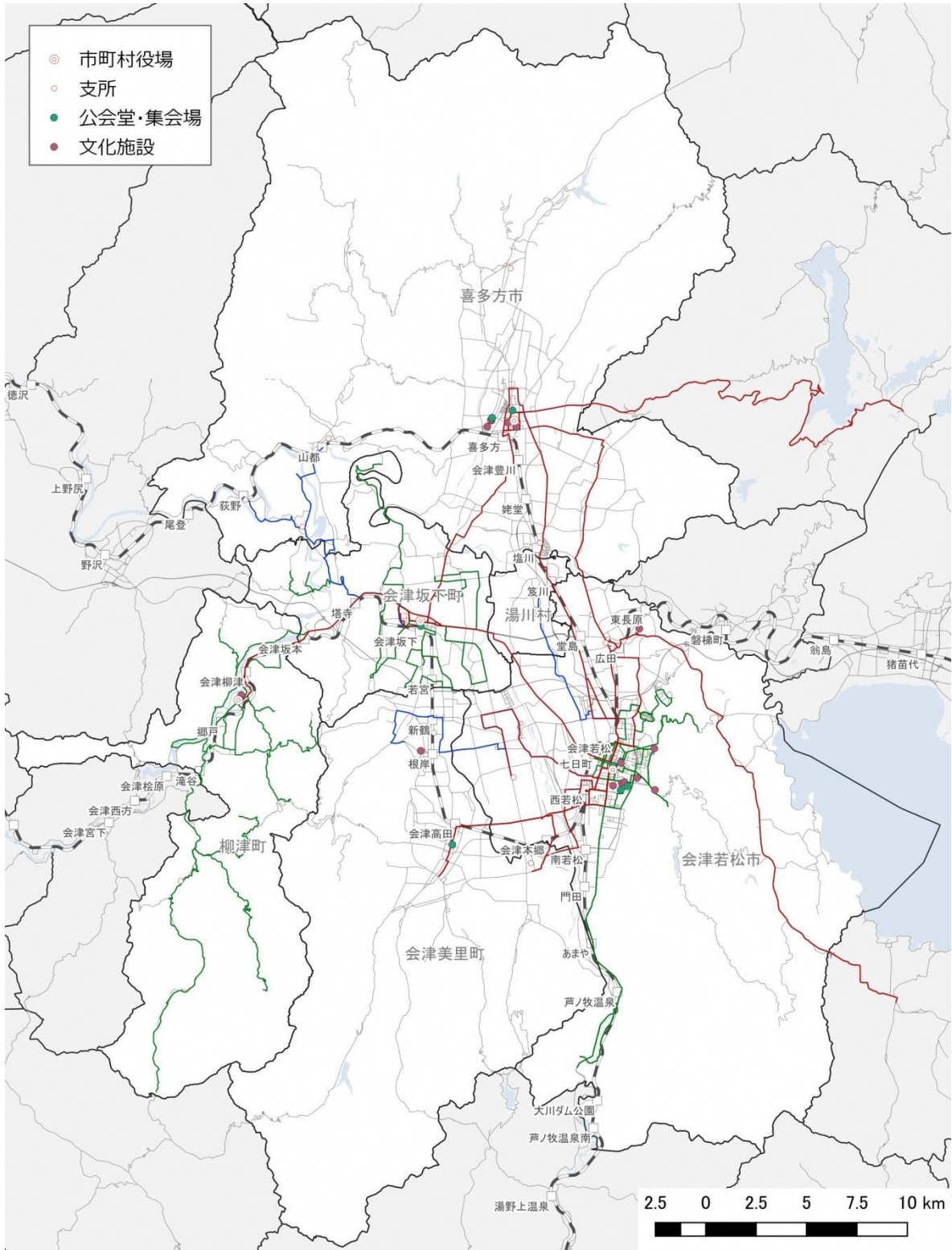


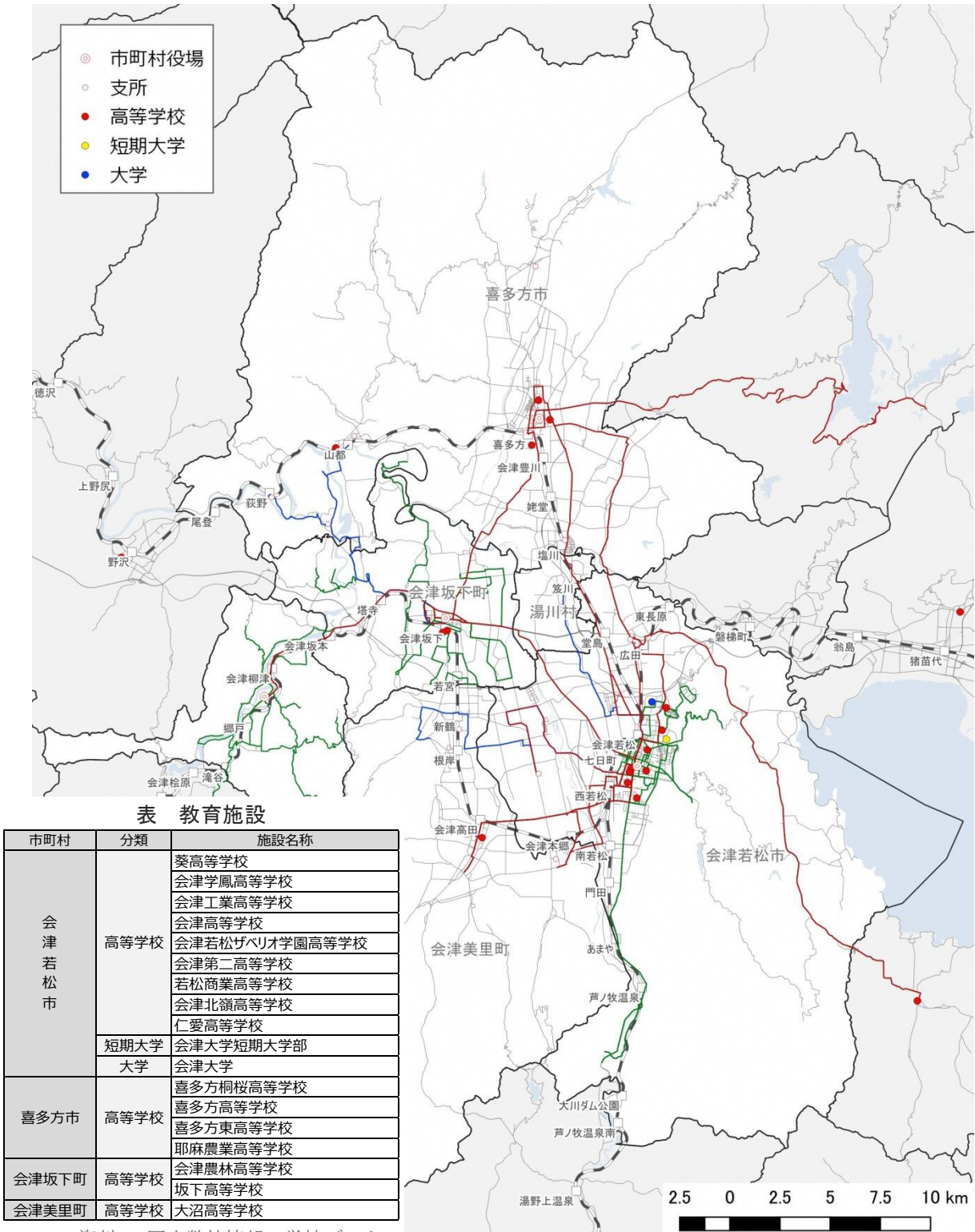
図 公共施設分布図

資料：国土数値情報 公共施設・文化施設データ（平成25年度）を加工

(2) 教育施設

会津若松市の中心部には高校 9 校と短期大学・大学が立地している。喜多方市には 4 校、会津坂下町には 2 校、会津美里町には 1 校の高校がある。ほとんどの学校が路線バス沿線にある。

※県立高等学校改革前期実施計画において、2021 年度に喜多方・喜多方東統合校（喜多方高等学校の校舎）、2022 年度に大沼・坂下統合校（大沼高等学校の校舎）、2023 年度に耶麻農業・会津農林統合校（会津農林高等学校の校舎）の再編整備の方向性が示されている。



(3) 商業施設

規模の大きい商業施設（延べ床面積 1,000 m²以上）は、会津若松市中心部や若松バイパス・若松西バイパス沿線に立地している。喜多方市、会津坂下町、会津美里町にも立地がみられる一方で、柳津町には規模の大きい商業施設が立地していない。

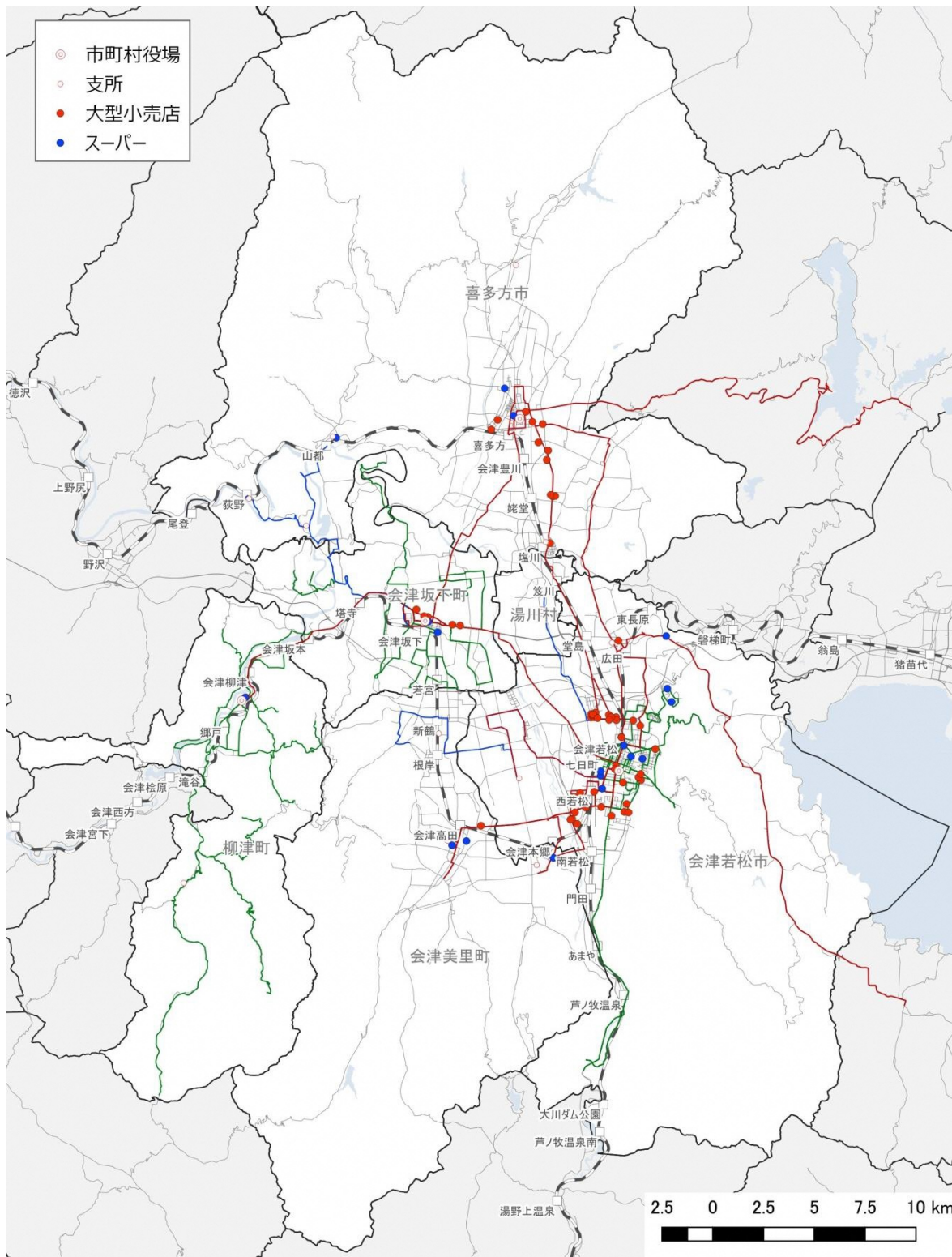


図 主な商業施設の分布図

資料：(大規模小売店) 全国大型小売店総覧 2019年版
(スーパー・デパート) iタウンページ

表 商業施設一覧

市町村	分類	施設名称	市町村	分類	施設名称
会津若松市	大型小売店	アピタ会津若松店	会津若松市	スーパー	かわちや株式会社若松店
		コジマビックカメラ会津若松店、カワチ薬品花春店			サン마트松長店
		ダイウエイト会津若松店			ヒルズマーケット
		ケースデンキ会津若松本店			株式会社フレッシュ会津はすぬま
		ケーヨーデイツー会津若松店			株式会社ヤマヘイ
		リオン・ドール会津アピオ店			リオン・ドール駅前店
		ニトリ会津若松店			リオン・ドール千石店
		株式会社ヨークベニマル門田店			リオン・ドール七日町店
		リオン・ドール滝沢店			コープあいづC O O P 博労町通あいおい
		株式会社ヨークベニマル西若松店			コープあいづC O O P ほんまち
		コープあいづBESTAにいでら			
		リオン・ドール神明通り店			イオンタウン塩川 (ダイウエイト塩川店)
		ハードオフ・オフハウス会津若松店			カインズホーム喜多方店
	リオン・ドール河東店	コメリホームセンター喜多方店			
	リオン・ドール門田店	株式会社ヨークベニマル喜多方店			
	ヤマダ電機テックランド会津若松店	リオン・ドール喜多方西店			
	カワチ薬品会津若松南店	ダイウエイト喜多方店			
	カインズホーム会津若松店	コープあいづBESTAがし			
	ホームセンターカセキ会津若松店	ケースデンキ喜多方店			
	株式会社ヨークベニマル一箕町店	コープあいづVALUEとねがわ			
	ビビホーム大和一	ココカラファイン塩川上の台店			
	株式会社ヨークベニマル飯寺店	コープあいづVALUEがらぎ			
	カワチ薬品会津アピオ店	コープあいづVALUEしおかわ			
	ユニクロ会津若松アピオ店、西松屋会津若松アピオ店	ブイチェーン喜多方店			
	スーパースポーツゼビオ会津若松町北店	山都ショッピングセンター			
	若松インターBブロック店 (西沢書店会津アピオ店)	リオン・ドール喜多方仲町店			
	門田ファッションモール	リオン・ドール坂下店			
	株式会社ヨークベニマル花春店	コメリホームセンター会津坂下店			
	株式会社ヨークベニマル町北町店	リオン・ドール坂下中央店			
	株式会社ヨークベニマル城西町店	コープあいづBESTAばんげ			
	リオン・ドール年貢店	ファッションセンターしまむら会津坂下店			
	若松インターCブロック店 (ギフトプラザ会津店)	おおぎや本店			
	洋服の青山会津若松インター店	ブイチェーン坂下店			
	会津若松ショッピングセンター (会津若松駅食品館ピボット)	柳津ショッピング (コメリハード&グリーン柳津店)			
	オサダビル	スーパー	かねか柳津店		
	レストハウス鶴ヶ城会館	大型小売店	リオン・ドール美里店		
	コナカ会津若松店	柳津町	かねか高田店		
	ファッションセンターしまむら一箕町店	スーパー	ブイチェーン本郷バイパス店		
	ファッションセンターしまむら門田店	会津美里町	リオン・ドール高田店		

資料：(大規模小売店) 全国大型小売店総覧 2019年版
(スーパー・デパート) iタウンページ

(4) 医療施設

医療施設（病院）は、会津若松市と喜多方市内に複数の立地がある。会津坂下町、会津美里町に病院が1箇所ずつ立地している。ほとんどの病院が路線バス沿線にある。

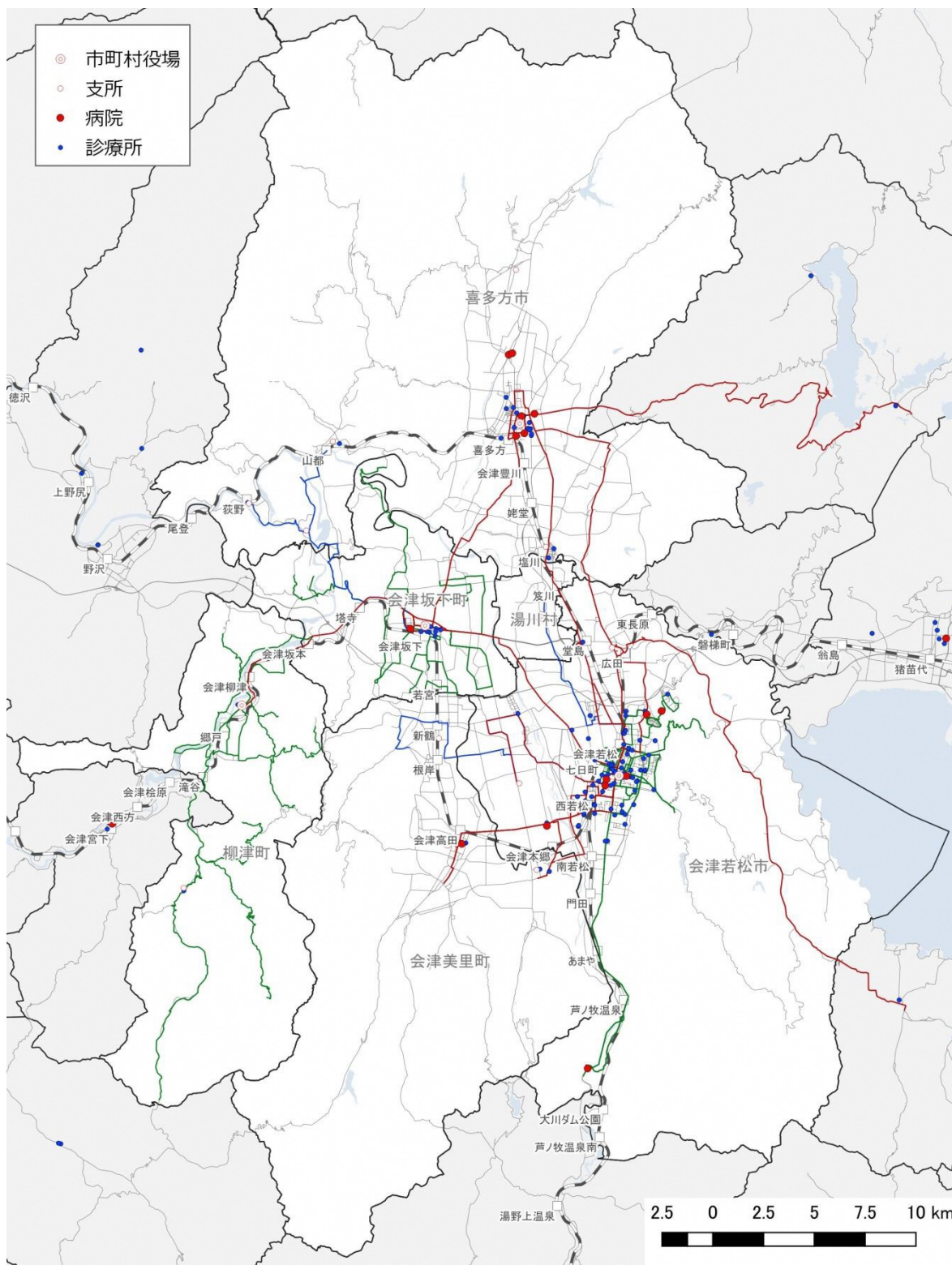


図 医療施設分布図

資料：地域医療情報システム（日本医師会）

表 医療施設一覧

市町村	分類	施設名称	市町村	分類	施設名称	
会津若松市	病院	つるが松窪病院	会津若松市	診療所	やまうち整形外科クリニック	
		会津医療センター附属病院			石田眼科医院	
		穴澤病院			丸山内科小児科医院	
		竹田綜合病院			志波医院	
		佐藤病院			会津アイクリニック	
		芦ノ牧温泉病院			佐瀬皮膚科医院	
		会津中央病院			なるせとみこレディースクリニック	
		会津西病院			蛸谷整形外科医院	
	診療所	アビオ・リウマチクリニック			白虎ファミリークリニック	
		わたなベクリニック			あみウイメンズクリニック	
		えんどうクリニック			山田整形外科医院	
		わかまつインターベンションクリニック			小島原内科クリニック	
		いづかファミリークリニック			はせがわ整形外科クリニック	
		舟田クリニック産科婦人科			あなざわクリニック	
		林谷内科医院			山鹿クリニック	
		いなにわ医院			いとう子どもクリニック	
		たてうまクリニック			北田内科医院	
		クリニック高谷			高村整形外科	
		こばり耳鼻咽喉科クリニック			入澤泌尿器科内科クリニック	
		さいとう内科・胃腸科クリニック			仙波耳鼻咽喉科医院	
		森田小児科医院			いとう内科消化器科クリニック	
		長谷川内科消化器科医院			いいでら診療所	
		手塚医院			おのぎレディースクリニック	
		会津クリニック			病院	鳴瀬病院
		小野木クリニック				佐原病院
		会津若松市夜間急病センター	入澤病院			
		遠藤皮膚科医院	小野病院			
		二瓶眼科医院	飯塚病院			
		齋藤医院	有隣病院			
		力神堂ひぐち眼科	診療所	手代木医院		
		あらい内科循環器科クリニック		武田医院		
		五十嵐整形外科ペインクリニック		くまたクリニック		
		遠山胃腸科内科医院		高橋小児クリニック		
		佐藤内科・小児科医院		内科・消化器科みつはし医院		
		二瓶クリニック		山都診療所		
		クリニック荒木		君島内科消化器科クリニック		
		会津けやき眼科		喜多方腎泌尿器クリニック		
		耳鼻咽喉科鈴木医院		医療生協きたかた診療所		
		七日町クリニック		あきもと整形外科クリニック		
		かべや耳鼻咽喉科		いとう眼科		
		加藤内科小児科医院		ゆうゆうクリニック		
		いがらし耳鼻咽喉科		藤井医院		
		扇町渡部小児科アレルギー科医院		福田耳鼻咽喉科医院		
		そね内科クリニック	山田産婦人科医院			
		あいつ整形外科リハビリテーションクリニック	市役所前の診察室大竹内科			
		鈴木内科・消化器科クリニック	喜多方市地域・家庭医療センター			
		星皮膚科胃腸科医院	病院	坂下厚生総合病院		
		荒川胃腸科・内科クリニック		渡辺医院		
		黒河内内科・小児科・神経科医院		荒井医院		
		吉田内科		遠山眼科医院		
前田眼科医院	あかぎ内科消化器科医院					
古川産科婦人科	星医院					
くらしげ内科小児科医院	平野医院					
渡辺脳神経クリニック	佐藤整形外科医院					
蛸谷クリニック	菅原医院					
穴沢耳鼻咽喉科医院	診療所	柳津町国民健康保険診療所西山出張所				
山口皮ふ科医院		柳津町国民健康保険診療所				
愛寿堂医院	病院	高田厚生病院				
徒之町クリニック		こばやしファミリークリニック				
佐藤内科循環器科医院	診療所	吉川医院				
順天道医院米山眼科		もこめま内科消化器科医院				
医療生協会津若松診療所						

資料：地域医療情報システム（日本医師会）

(5) 事業所

事業所数は、会津若松市に多く立地している。また、喜多方市街地や、会津坂下町の会津坂下駅周辺、会津美里町の会津高田駅・会津本郷駅周辺にも一定の立地がみられる。

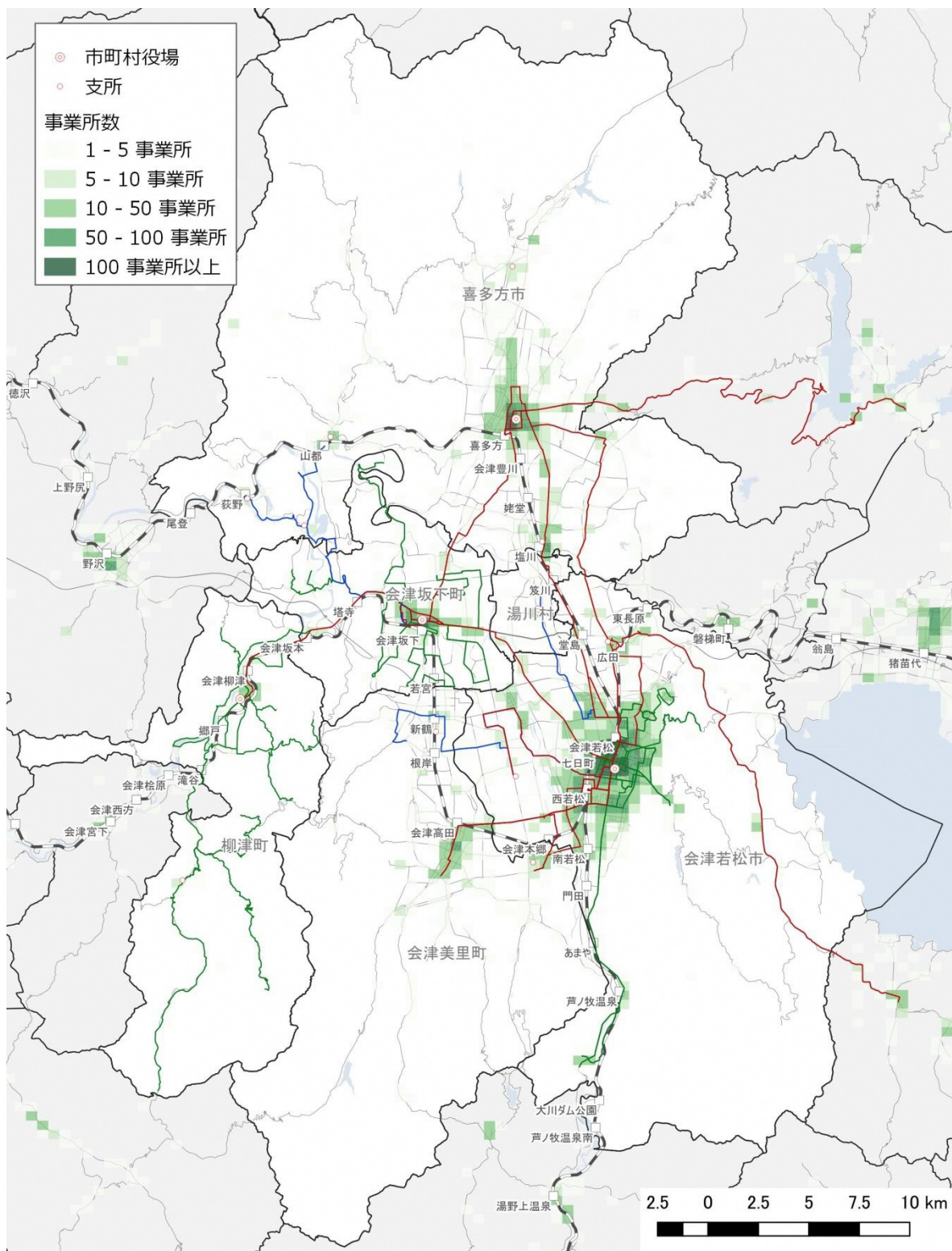


図 主な事業所分布図

資料：経済センサス（2016年）

(6) 観光資源

主な観光資源は、圏域内の各市町村内に点在しており、駅から離れて立地している観光資源もみられる。

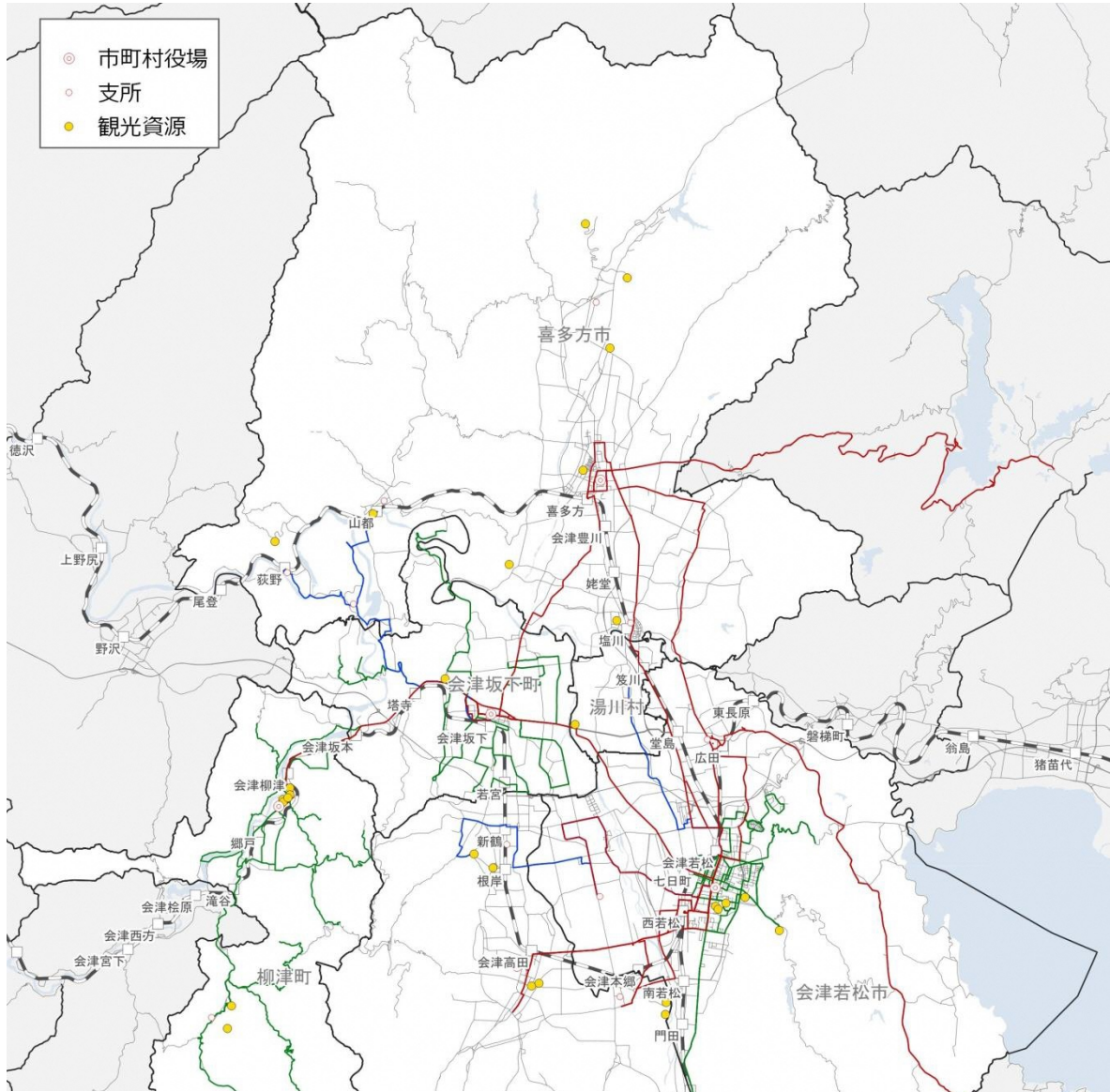


表 主な観光資源

市町村	施設名称	市町村	施設名称
会津若松市	鶴ヶ城天守閣	湯川村	道の駅あいづ 湯川・会津坂下
	麟閣		福満虚空蔵菩薩圓藏寺
	御薬園		斎藤清美術館
	福島県立博物館		柳津西山地熱発電所PR館
	東山温泉		柳津温泉
喜多方市	芦ノ牧温泉	柳津町	西山温泉
	御殿場公園		観光物産館「清柳苑」
	飯豊とそばの里センター		ほっとinやないづ
	三ノ倉スキー場		中田観音
	熱塩温泉		伊佐須美神社
会津美里町	いいでのゆ、ふれあいランド高郷	あやめの湯	
	ふれあいパーク喜多の郷	湯陶里	
	新宮熊野神社	新鶴温泉	
	日中線のしだれ桜	せせらぎ公園	
	立木観音堂		
会津坂下町	春日八郎おもいで館		

図 主な観光資源の分布図

資料：福島県観光入込状況調査（平成19～平成29年）

3-4 会津圏域の移動特性・ニーズ

(1) 通勤・通学

通勤は、喜多方市・会津坂下町・会津美里町から会津若松市への流動が多くみられる。また、会津若松市から喜多方市・会津美里町へも1,000人以上の流動がみられる。

通学は、喜多方市・会津坂下町・会津美里町・猪苗代町から会津若松市への流動が多くみられる。また、会津若松市から喜多方市・会津坂下町・会津美里町・郡山市へも100人以上の流動がみられるほか、会津坂下町から喜多方市、会津美里町から会津坂下町への流動割合が高い。

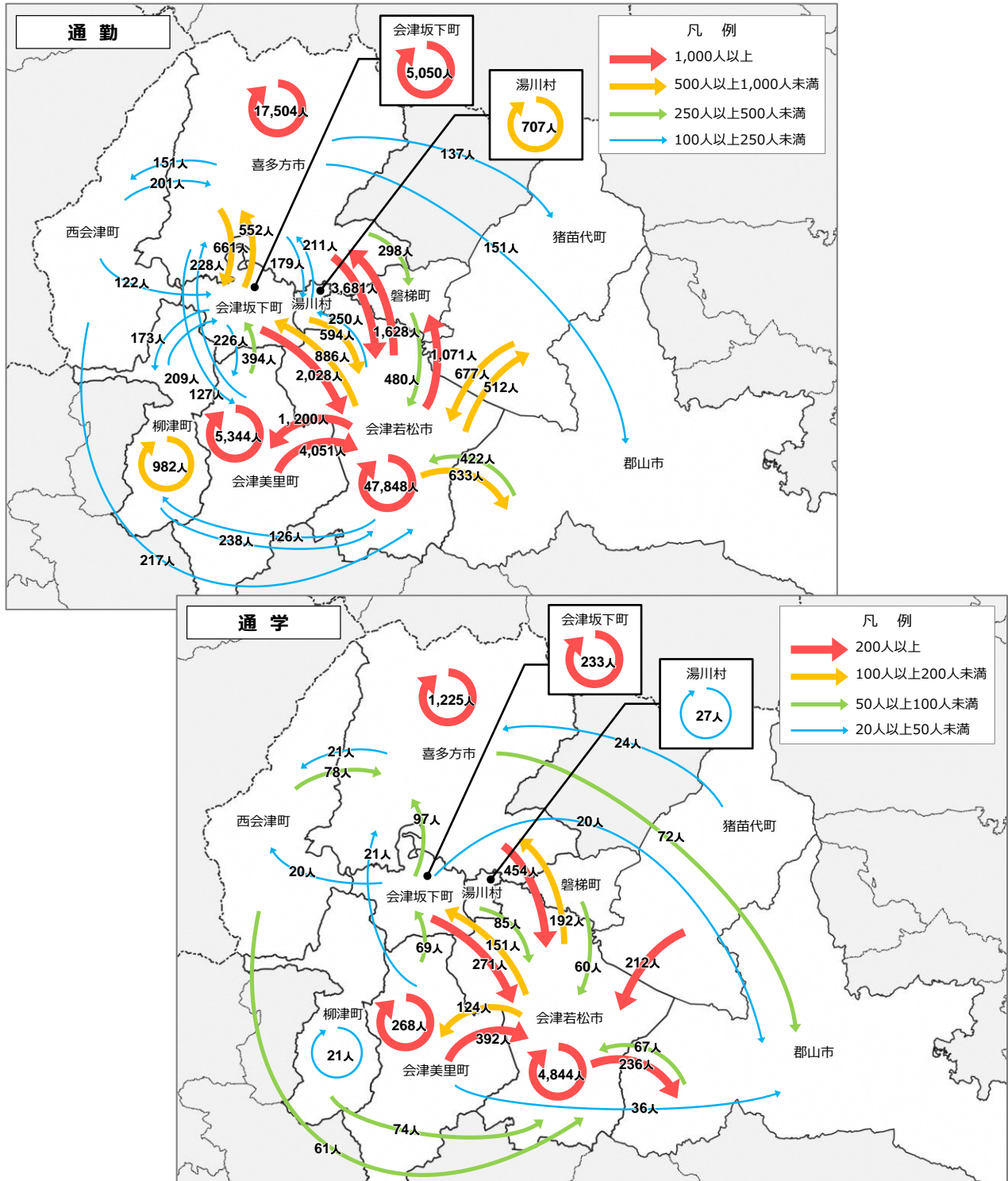


図 通勤・通学流動図

資料：国勢調査（平成27年） 単位：人

通勤・通学時の利用交通手段（国勢調査）は、いずれの市町村も「自家用車」の割合が最も高くなっている。

会津圏域6市町村の高校（12校）における通学時の交通手段をみると、「自転車」が51.8%と最も多く、次いで「列車」が29.4%、「徒歩」が7.1%、「バス」が2.8%である。公共交通での通学を合計すると34.8%を占める。

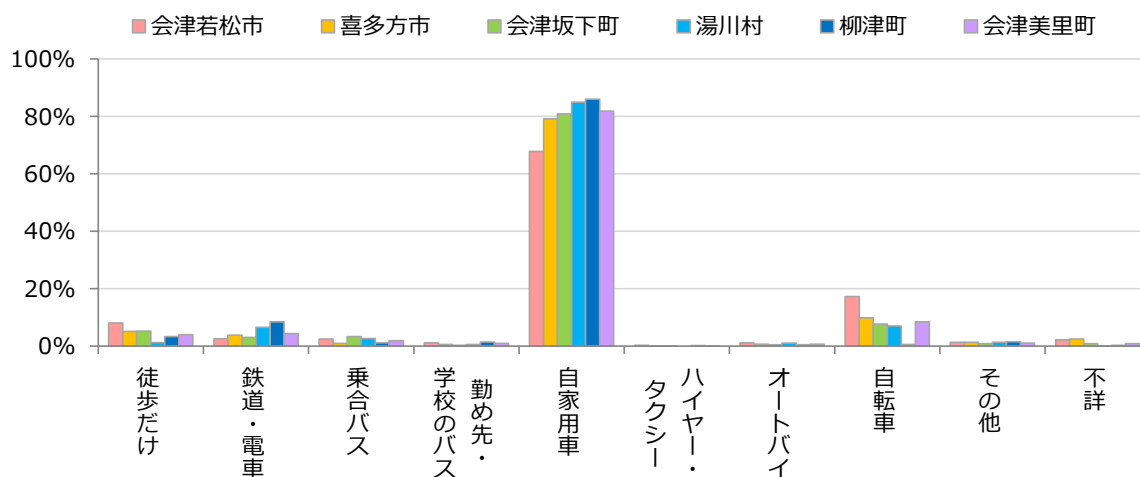


図 通勤・通学における利用交通手段

資料：国勢調査（平成22年）

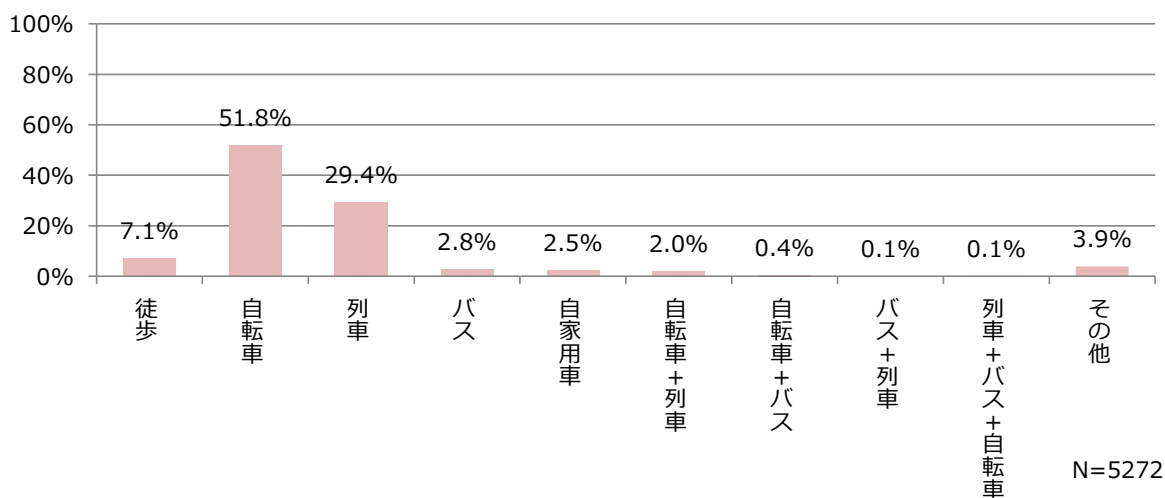


図 会津圏域6市町村の高校（12校）における通学時の交通手段

資料：各高校の学校要覧（平成31年）

(2) 買い物

会津圏域における最寄り品（食料品）の買い物は、会津若松市・喜多方市・会津坂下町では9割以上が居住している市町での移動となっている。湯川村は5割が会津若松市へ、会津美里町は約4割が会津若松市へ、柳津町は4割弱が会津坂下町への移動となっている。

買い回り品（衣料品）の買い物は、各市町村から会津若松市への移動が見られる。

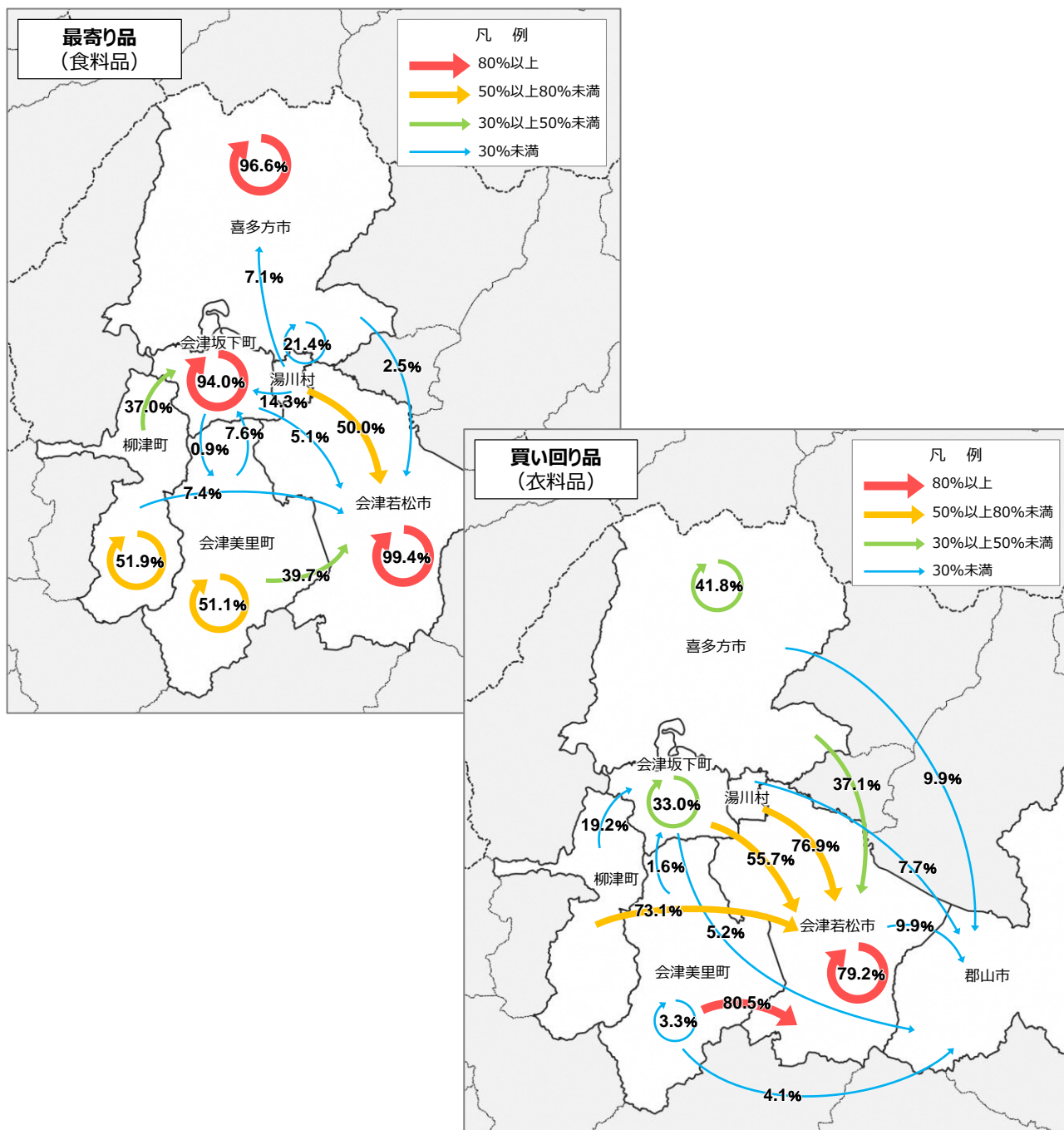


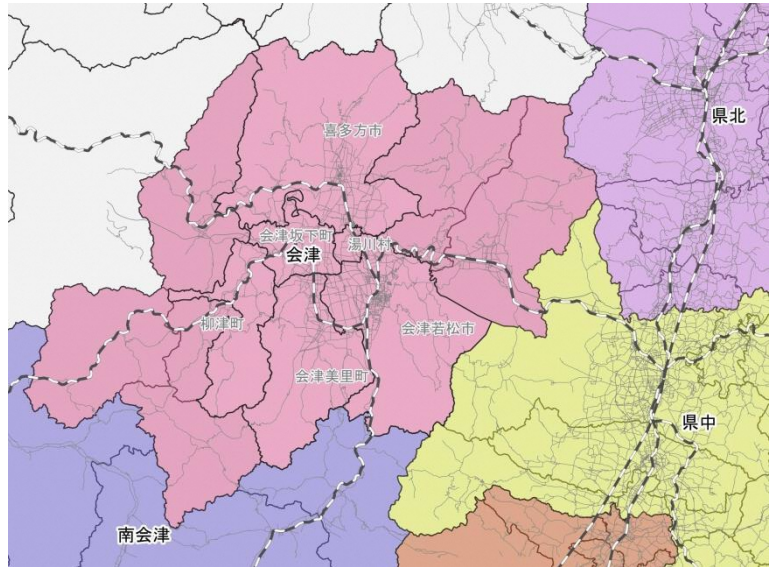
図 買い物流動図（左：最寄り品、右：買い回り品）

資料：福島県第16回消費購買動向調査（平成28年度）

(3) 通院

会津圏域における二次医療圏※は、会津医療圏(会津若松市、喜多方市、北塩原村、西会津町、磐梯町、猪苗代町、会津坂下町、湯川村、柳津町、三島町、金山町、昭和村、会津美里町)に属している。

主な医療施設(病院)への通院は、会津若松市、喜多方市、会津坂下町、会津美里町においては居住している市町での移動が見られるとともに、各市町村から会津若松市への移動が多い。また、各市町村から会津坂下町への移動も見られる。



資料：第七次福島県医療計画

図 二次医療圏

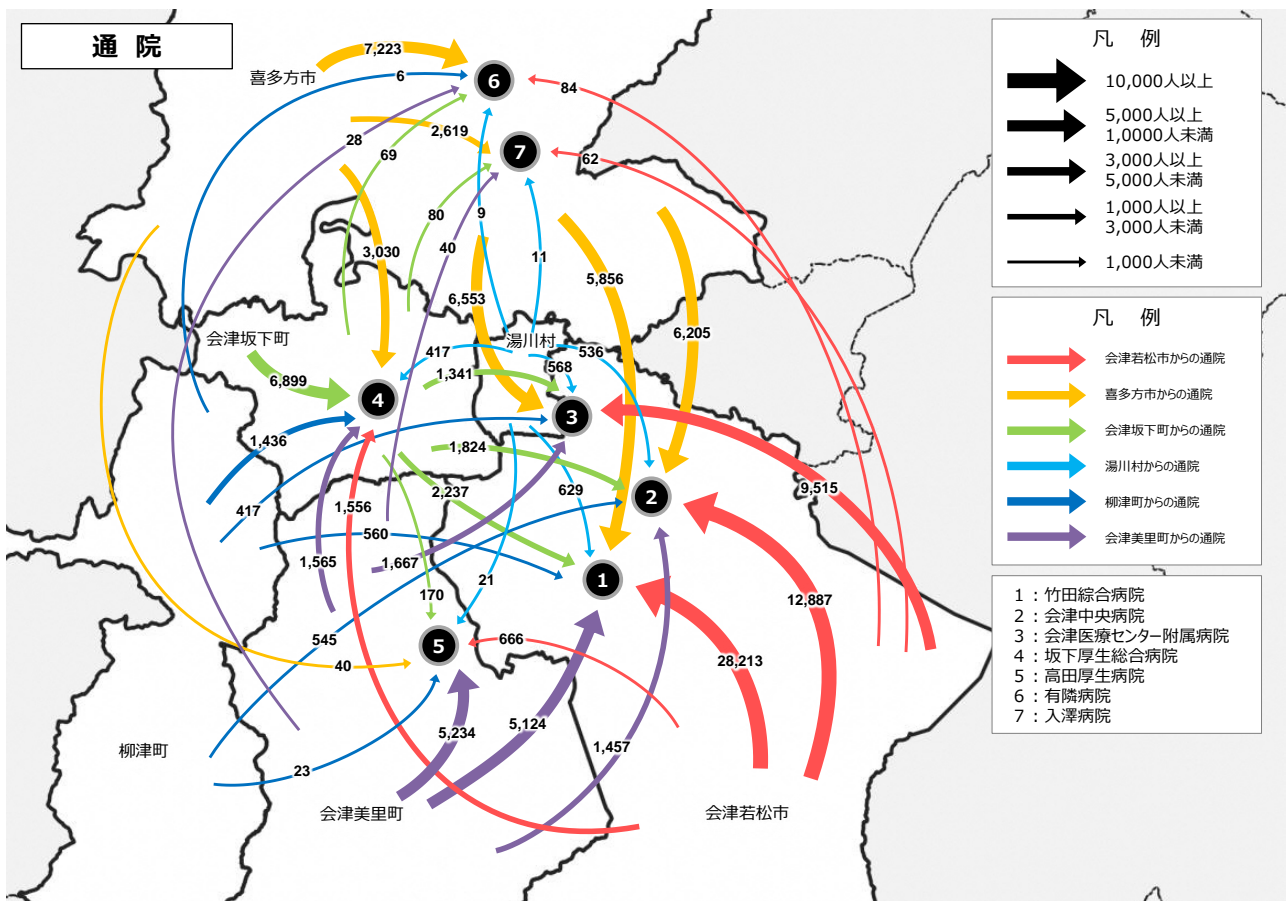


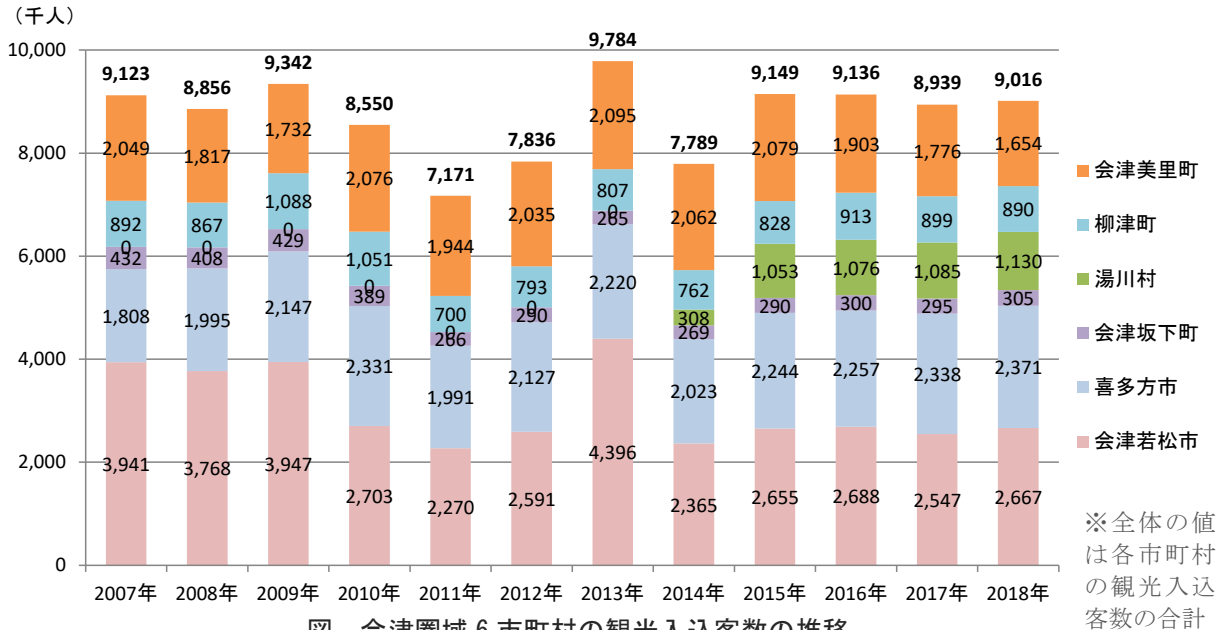
図 主な医療施設(病院)への通院流動図

資料：平成30年度国保データ

3-5 観光入込客数の推移

会津圏域6市町村の観光入込客数（各市町村の観光入込客数の合計）は、福島県観光入込状況調査によると、2018年時点で約9,016千人であり、福島県全体（約56,336千人）の16%を占めている。2011年の東日本大震災の影響で大幅に減少したが、その後徐々に回復傾向にあり、2018年には2010年比で約105%となっている。

市町村別にみると、会津若松市が2,667千人と最も多く、次いで喜多方市が2,371千人、会津美里町が1,654千人、湯川村が1,130千人、柳津町が890千人、会津坂下町が305千人となっている。



資料：福島県観光入込状況調査（平成19～平成30年）

表 会津圏域6市町村の観光入込客数の推移及び調査集計地点（2018年時点）

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
会津若松市	3,941	3,768	3,947	2,703	2,270	2,591	4,396	2,365	2,655	2,688	2,547	2,667
喜多方市	1,808	1,995	2,147	2,331	1,991	2,127	2,220	2,023	2,244	2,257	2,338	2,371
会津坂下町	432	408	429	389	266	290	265	269	290	300	295	305
湯川村	-	-	-	-	-	-	-	308	1,053	1,076	1,085	1,130
柳津町	892	867	1,088	1,051	700	793	807	762	828	913	899	890
会津美里町	2,049	1,817	1,732	2,076	1,944	2,035	2,095	2,062	2,079	1,903	1,776	1,654
会津圏域計(A)	9,123	8,856	9,342	8,550	7,171	7,836	9,784	7,789	9,149	9,136	8,939	9,016
福島県(B)	56,945	55,331	56,225	57,179	35,211	44,459	48,315	46,893	50,313	52,764	54,494	56,336
A/B	16.0%	16.0%	16.6%	15.0%	20.4%	17.6%	20.3%	16.6%	18.2%	17.3%	16.4%	16.0%

調査集計地点（2017年時点）	
会津若松市	鶴ヶ城天守閣、麟閣、御薬園、福島県立博物館、会津若松市街、会津若松市観光農園、東山温泉、芦ノ牧温泉
喜多方市	御殿場公園、喜多方市街、飯豊とそばの里センター、三ノ倉スキー場、熱塩温泉、いいでのゆ、ふれあいランド高郷、ふれあいパーク喜多の郷、蔵のまち喜多方夏まつり、蔵のまち喜多方冬まつり、ひめさゆり祭り、花しょうぶまつり、駒形神社祭礼、川の祭典花火大会、バルーンフェスティバル、レトロ横丁、新宮熊野神社長床、日中線記念自転車歩行者道だれ桜並木道
会津坂下町	会津高野山参り、会津秋まつり、会津絵ろうそくまつり、立木観音堂、春日八郎おもいで館、糸桜里の湯ばんげ、ばんげ初市 大俵引き、御田植祭、ばんげ夏まつり、ばんげ秋まつり
湯川村	道の駅あいづ 湯川・会津坂下（2014～）
柳津町	福満虚空蔵菩薩圓藏寺、斎藤清美術館、柳津西山地熱発電所PR館、柳津温泉、西山温泉、観光物産館「清柳苑」、ほっとinやないづ、霊まつり流灯花火大会
会津美里町	中田観音、伊佐須美神社、会津本郷焼窯元、あやめの湯、湯陶里、新鶴温泉、あやめ祭り、奇祭 大俵引き、文殊祭、会津本郷せと市、せせらぎ公園

資料：福島県観光入込状況調査（平成19～平成30年）

会津地方に訪れた観光客の利用交通機関（福島県外の移動）は、自家用車が66.4%と最も多く、次いで、貸切バスが13.4%、JRが11.5%、高速バスが5.5%である。鉄道・高速バス・路線バスを合わせると、19.3%と約2割を占めている。

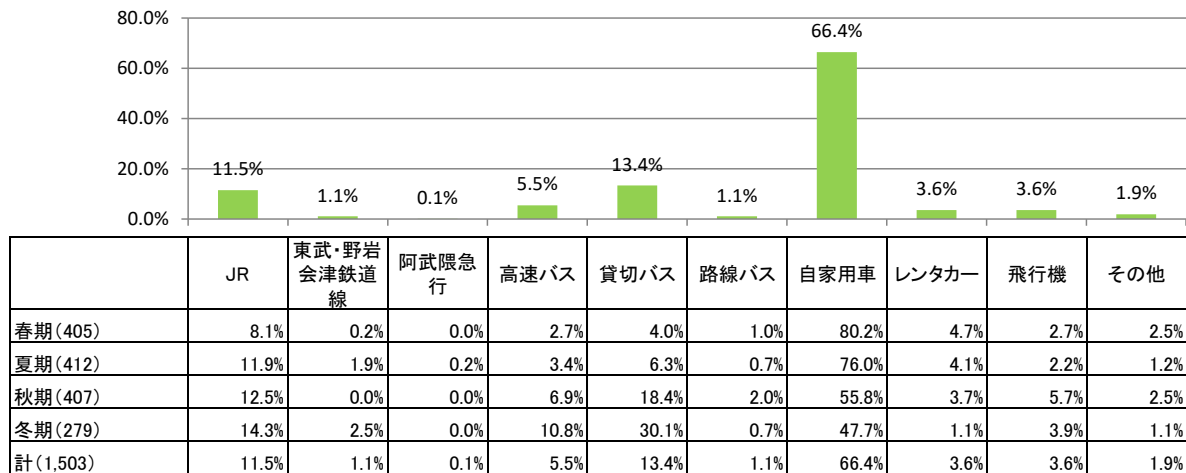
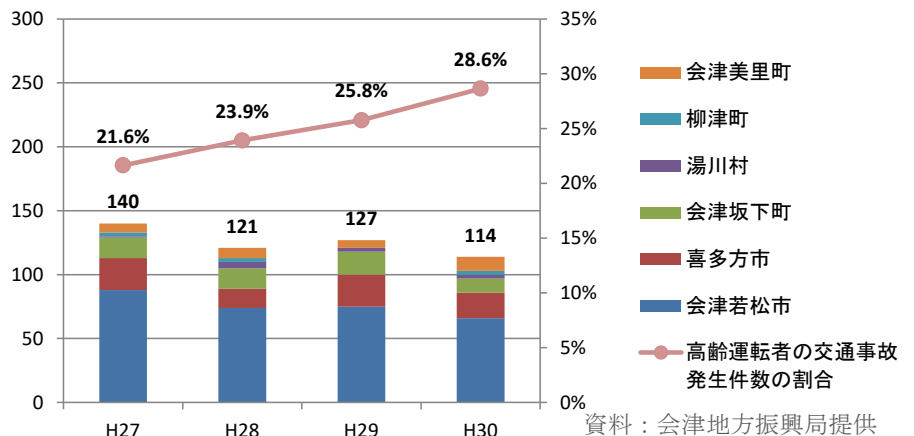


図 観光客の利用交通機関（福島県外の移動）

資料：福島県観光地実態調査（平成30年）

3-6 高齢運転者等の状況

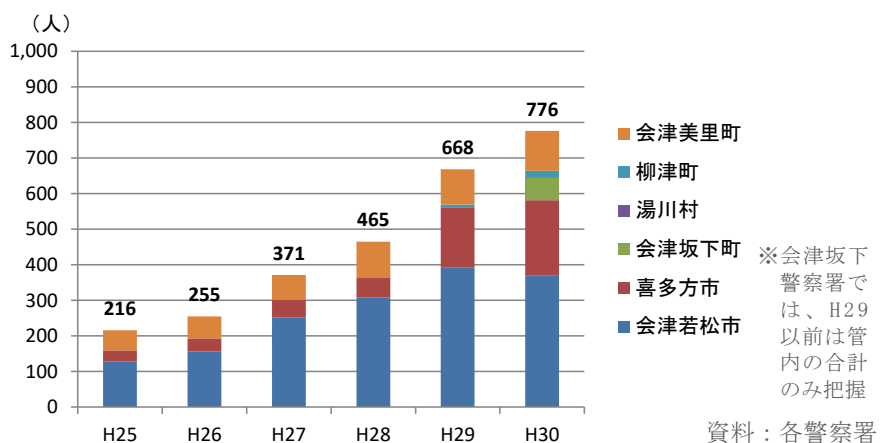
会津圏域6市町村における高齢運転者の交通事故発生件数は、交通事故件数全体と同様に減少傾向にあり、平成30年度は114件である。一方、交通事故件数全体に占める割合は、増加傾向にあり、平成30年度は28.6%である。



資料：会津地方振興局提供

図 会津圏域6市町村の高齢運転者の交通事故発生件数

会津圏域6市町村の運転免許返納者数の推移は、年々増加傾向にあり、平成30年度は776人と平成25年度の216人から560人（259.3%）増加している。



※会津坂下警察署では、H29以前は管内の合計のみ把握

資料：各警察署

図 会津圏域6市町村の運転免許返納者数の推移

3-7 会津圏域の地域の現状（とりまとめ）

以上を踏まえて、会津圏域 6 市町村の地域の現状を次のとおり整理した。

■人口減少・少子化により地域公共交通の需要規模が縮小する

- ・会津圏域 6 市町村の総人口は、減少傾向にあり、今後 10 年間で大幅な減少が想定されており、地域公共交通の需要規模が縮小する。
- ・年齢別人口をみると、年少人口の減少が著しく、地域公共交通のターゲットである高校生数が減り、通学利用（定期）が減少する。

■更なる高齢化の進行により、日常の移動手段としての公共交通の必要性が高まる

- ・公共交通を必要とする高齢者人口は増加傾向にあり、今後も当面は増加していくことが想定される。
- ・全国的に、高齢運転者による重大事故が多発している中、運転免許証の自主返納が進むことが考えられ、返納後の移動手段の確保が更に重要となってきている。

■日常生活において市町村を跨ぐ広域的な移動が欠かせない（通学、通院、買い物、など）

- ・圏域住民の生活を支える生活利便施設（大規模商業施設・医療施設・高校）の多くは、会津若松市の市街地に集中して立地している。また、喜多方市、会津坂下町、会津美里町の中心部にも一定数の生活利便施設が立地している。
- ・身近なスーパーや診療所は、各市町村内に立地している。
- ・日常生活での移動実態は、各市町村から会津若松への買回り品の買い物・通院・通学が多くみられる。また、会津坂下町から喜多方市、会津坂下町から会津美里町への通学や、喜多方市から会津坂下町への通院などもみられる。
- ・食料品等の最寄り品の買い物は、自市町村内での移動が多い一方で、湯川村、柳津町、会津美里町は市町村を跨ぐ移動の割合が高い。

■圏域内に観光資源が点在しており、公共交通で訪れた観光客の圏域内の移動手段が必要

- ・主な観光資源は、圏域内の各市町村内に点在しており、駅から離れて立地している観光資源もみられる。
- ・会津地方に訪れた観光客の利用交通機関は、鉄道・高速バス・路線バスを合わせると約 2 割を占めている。
- ・増加傾向にある訪日外国人旅行者への対応も含め、来訪後の移動手段の確保により、観光周遊の活性化を図ることが必要である。

4. 会津圏域の公共交通の現状

4-1 会津圏域の地域公共交通の概要

(1) 鉄道

会津圏域の鉄道は、JR 磐越西線（11 駅）、JR 只見線（14 駅）、会津鉄道会津線（7 駅）の計 32 駅がある。

表 鉄道一覧

運行系統名	路線概要			運行事業者
	起点	主な経由地	終点	
鉄道				
JR 磐越西線	郡山駅	塩川駅、姥堂駅、会津豊川駅	新潟駅	東日本旅客鉄道
JR 只見線	会津若松駅	会津柳津駅、只見駅	小出駅	東日本旅客鉄道
会津鉄道会津線	西若松駅	芦ノ牧温泉駅、会津田島駅	会津高原尾瀬口駅	会津鉄道

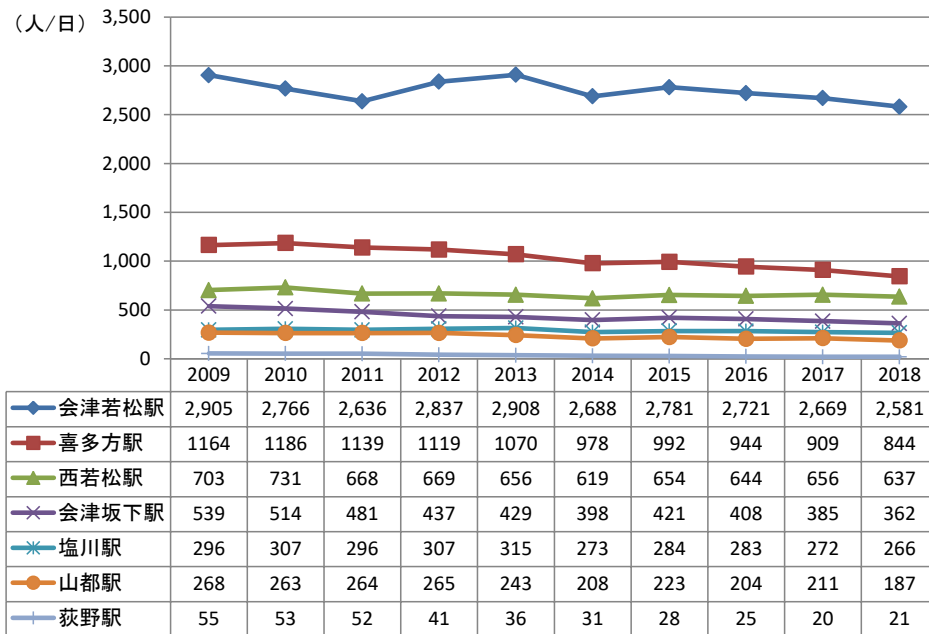


図 JR 磐越西線及び JR 只見線の有人駅の乗車人員の推移

資料：JR 東日本 HP

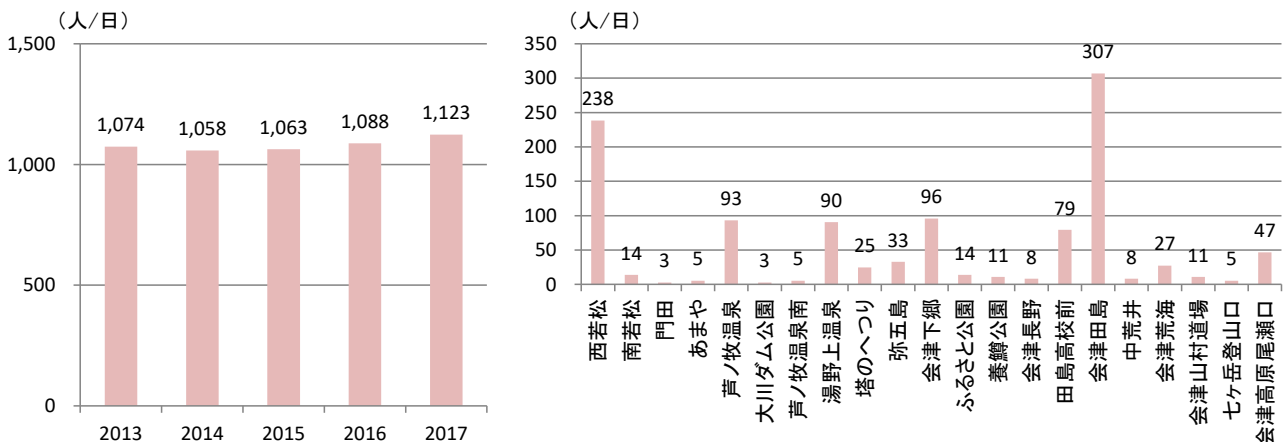


図 会津鉄道会津線の乗車人員の推移及び駅別の乗車人員（2018年）

資料：福島県統計年鑑 2019

(2) バス交通

① 広域路線バス

会津圏域 6 市町村内の広域路線バスは、国県補助路線である地域間幹線系統が 12 系統、県単補助路線である市町村生活交通路線が 3 系統運行している。

このうち、本計画の区域内において広域的な移動を担っている路線である、裏磐梯線を除く 14 系統について、本計画で確保・維持を検討する対象路線とする。

表 広域路線バス一覧

運行系統名	路線概要					運行事業者
	起点	主な経由地	終点	便数 (平日)	運行形態	
広域路線バス（地域間幹線系統）						
高田線（住吉町経由）	若松駅前	住吉町、じげんプラザ	永井野	38	定時定路線	会津乗合自動車
高田線（年貢町経由）	若松駅前	年貢町、じげんプラザ	永井野	16	定時定路線	会津乗合自動車
本郷線（桜町入口・上米塚経由）	若松駅前	桜町入口	本郷車庫	13	定時定路線	会津乗合自動車
本郷線（対馬館・工業団地経由）	若松駅前	対馬館・工業団地	本郷車庫	11	定時定路線	会津乗合自動車
河東・湊線	西若松駅東口	竹田病院（米代）	高坂（湖南高校）	16	定時定路線	会津乗合自動車
坂下線	若松駅前	七日町（坂下東小）	坂下営業所	32	定時定路線	会津乗合自動車
塩川・喜多方線	西若松駅東口	米代、塩川（竹田・アピオ）	喜多方駅前	23	定時定路線	会津乗合自動車
熊倉・喜多方線	西若松駅東口	竹田、熊倉（米代）	喜多方駅前	12	定時定路線	会津乗合自動車
北会津線	若松駅前	蟹川（下荒井）	下荒井（北会津支所）	7	定時定路線	会津乗合自動車
喜多方・坂下線	喜多方駅	北町、大沢（坂下東小）	坂下営業所	12	定時定路線	会津乗合自動車
坂下・柳津線	坂下営業所	緑町、気多宮	柳津ふれあい館	14	定時定路線	会津乗合自動車
裏磐梯線	喜多方駅	新道	アクティブリゾート裏磐梯	14	定時定路線	磐梯東都バス
広域路線バス（市町村生活交通路線）						
新鶴線	若松駅前	川崎	新鶴温泉	7	定時定路線	会津乗合自動車
笈川線	西若松駅東口	会津アピオ	笈川	12	定時定路線	会津乗合自動車
荻野線	坂下緑町（坂下営業所）	厚生病院（下川井）	荻野駅（山都駅前）	8	定時定路線	会津乗合自動車

②域内交通

会津圏域 6 市町村内を運行する域内交通は、会津若松市に定時定路線の路線バス 10 路線と
 デマンド交通*2 エリア、ボランティア輸送 1 エリア、喜多方市にデマンド交通*14 エリアと土
 日祝・期間限定の観光周遊バス（21 条）1 路線、会津坂下町に定時定路線の路線バス 6 路線、
 柳津町に定時定路線の町民バス 11 路線、会津美里町にデマンド交通*3 エリアが運行している。

表 域内交通一覧（路線バス・デマンド交通）

運行系統名		路線概要				運行事業者
		起点	主な経由地	終点	運行形態	
域内交通（自主運行路線）						
会津 若松市	ハイカラさん・あかべえ	若松駅前	七日町・鶴ヶ城・武家屋敷・飯盛山	若松駅前	定時定路線	会津乗合自動車
	千石・神明線	若松駅前	千石中央	若松駅前	定時定路線	会津乗合自動車
	松長団地・西若松駅線	若松駅前	大塚山・松長団地・若松駅前	西若松駅前	定時定路線	会津乗合自動車
	中央団地居合団地線	若松駅前	中央病院・居合団地	若松駅前	定時定路線	会津乗合自動車
	オリンパス通勤線	若松駅前・永井野・松長団地	住吉町・千石・年貢町	オリンパス前	定時定路線	会津乗合自動車
	仁愛高校線	若松駅前	山見町	仁愛高校前	定時定路線	会津乗合自動車
	エコロ号	富士の湯	会津若松駅・鶴ヶ城会館	富士の湯	定時定路線	広田タクシー
喜多方市	ぶらり号	喜多方駅	喜多方市役所	喜多方駅	定時定路線	広田タクシー
域内交通（市町村補助・委託路線）						
会津 若松市	金堀線	若松駅前	滝沢	金堀	定時定路線	会津乗合自動車
	芦ノ牧線	若松駅前	芦の牧	若松駅前	定時定路線	会津乗合自動車
	金川町・田園町住民コミュニティバス	金川町児童会館	神明通り・竹田病院	金川町児童会館	定時定路線	会津乗合自動車
	北会津地域内交通「北会津ふれあい号」	北会津地域内	会津西病院	西若松駅	デマンド交通	葵タクシー
	河東地域内交通「みなづる号」	河東地域内	広田駅・リオンドール河東店	会津医療センター	デマンド交通	広田タクシー
	湊地域内交通「みなとバス」	湊地域内	湊小学校前・強清水	湊公民館	ボランティア輸送	みなと湊まちづくりネットワーク
喜多方市	みんなバス号（喜多方地区 上三宮エリア）	山本	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	八七ータクシー
	みんなバス号（喜多方地区 岩月エリア）	根小屋	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	喜多方交通
	みんなバス号（喜多方地区 関柴エリア）	大楚々木	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	喜多方交通
	みんなバス号（喜多方地区 熊倉エリア）	萩平	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	会津乗合自動車
	みんなバス号（喜多方地区 慶徳エリア）	真木	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	会津乗合自動車
	みんなバス号（熱塩加納地区 熱塩エリア）	赤沢	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	会津乗合自動車
	みんなバス号（熱塩加納地区 加納エリア）	田中	喜多方市役所、喜多方駅	桐桜高校前	デマンド交通	八七ータクシー
	みんなバス号（塩川地区 東エリア）	大原	イオンタウン塩川	塩川駅	デマンド交通	会津通商
	みんなバス号（塩川地区 西エリア）	能力	イオンタウン塩川	塩川駅	デマンド交通	塩川タクシー
	みんなバス号（山都地区 中央エリア）	いいでのゆ	喜多方市山都総合支所	山都駅	デマンド交通	山都タクシー
	みんなバス号（山都地区 蓬菜・三津合エリア）	宮古	喜多方市山都総合支所	山都駅	デマンド交通	山都タクシー
	みんなバス号（山都地区 朝倉・一郷エリア）	沼ノ平	喜多方市山都総合支所	山都駅	デマンド交通	山都タクシー
	みんなバス号（高郷地区 揚津エリア）	大芦	狹野駅	ふれあいランド高郷	デマンド交通	会津乗合自動車
	みんなバス号（高郷地区 磐見エリア）	立岩	ふれあいランド高郷	狹野駅	デマンド交通	会津乗合自動車
会津 坂下町	袋原線	坂下営業所	新町・見明・宇内	袋原	定時定路線	会津乗合自動車
	勝方線	坂下営業所	勝方	坂下営業所	定時定路線	会津乗合自動車
	杉山線	坂下営業所	舟渡	杉山	定時定路線	会津乗合自動車
	五ノ併線	坂下営業所	五ノ併（中新田）	坂下営業所	定時定路線	会津乗合自動車
	海老沢線	坂下営業所	海老沢	坂下営業所	定時定路線	会津乗合自動車
	御池田線	坂下営業所	御池田	坂下営業所	定時定路線	会津乗合自動車
柳津町	高森線	高森	鳥屋	砂子原	定時定路線	柳津町
	琵琶首線	境ノ沢	芋小屋	砂子原	定時定路線	柳津町
	大峯線	大峯	久保田	砂子原	定時定路線	柳津町
	軽井沢線	軽井沢	柳津小	ふれあい館	定時定路線	柳津町
	麻生線	ふれあい館	麻生	ふれあい館	定時定路線	柳津町
	藤線	ふれあい館	藤	ふれあい館	定時定路線	柳津町
	大野新田線	大野新田	柳津小	ふれあい館	定時定路線	柳津町
	長窪線	長窪	柳津小	ふれあい館	定時定路線	柳津町
	支所本庁線	砂子原	中野	ふれあい館	定時定路線	柳津町
	せんざん荘線	砂子原	—	せいざん荘	定時定路線	柳津町
	まちなか線	ふれあい館	観光協会前	会津柳津駅	定時定路線	柳津町
会津 美里町	美里あいあいタクシー（高田エリア）	高田地域内	—	町内の目的地	デマンド交通	会津交通
	美里あいあいタクシー（本郷エリア）	本郷地域内	—	町内の目的地	デマンド交通	（運行主体：会津美里町商工会）
	美里あいあいタクシー（新鶴エリア）	新鶴地域内	—	町内の目的地	デマンド交通	

③交通結節点

鉄道・広域路線バスと域内交通との接続状況及び、主な交通結節点の状況は下記の通りである。

表 交通結節点一覧

市町村	域内交通	接続状況	主な交通結節点
会津若松市	市内運行の路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・会津若松市の中心拠点（会津若松駅・神明通り・竹田総合病院）で市内路線バスと広域路線バスが接続。 ・会津若松駅は、乗降場所が駅前広場とバスターミナルに分かれている。方面別の路線・乗場の案内が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会津若松駅 ・神明通り ・竹田総合病院
	北会津地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・会津西病院で広域路線バス「高田線」と接続。 ・西若松駅で会津鉄道会津線、JR只見線、広域路線バス「高田線」「塩川・喜多方線」「熊倉・喜多方線」「笈川線」と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・会津西病院 ・西若松駅
	河東地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・広田駅でJR磐越西線、広域路線バス「河東・湊線」「熊倉・喜多方線」と接続。 ・リオン・ドール河東店で広域路線バス「河東・湊線」と接続。 ・会津医療センター前で広域路線バス「塩川・喜多方線」と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・広田駅 ・リオン・ドール河東店 ・会津医療センター前
	湊地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・湊小学校前、強清水で広域路線バス「河東・湊線」と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・湊小学校前 ・強清水
喜多方市	みんべえ号	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅（喜多方駅・塩川駅・山都駅・荻野駅）でJR磐越西線と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・喜多方駅 ・塩川駅 ・山都駅 ・荻野駅
会津坂下町	町内運行の路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・町内6路線が坂下営業所～古坂下間のいずれかのバス停で、広域路線バス「坂下線」と接続。坂下営業所以外は乗り継ぎの際の待合環境がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・坂下営業所～古坂下間
柳津町	柳津町民バス「ふれあい号」	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあい館で広域路線バス「坂下・柳津線」と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあい館
会津美里町	美里あいあいタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・高田エリアではじげんプラザ等で広域路線バス「高田線」と接続。 ・本郷エリアでは本郷インフォメーションセンターが美里あいあいタクシーの拠点となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・じげんプラザ ・情報センター「まってるん処」 ・本郷インフォメーションセンター

(3) タクシー

会津圏域 6 市町村内に営業所があるタクシー会社は、14 社・414 台である。

表 タクシー会社一覧

会社名	住所	車両数
会津乗合自動車(株)	〒965-0024 会津若松市白虎町195	111
会津交通(株)	〒965-0872 会津若松市東栄町1-83	120
白虎タクシー(株)	〒965-0864 会津若松市城西町8-64	34
喜多方交通(株)	〒966-0813 喜多方市小田付道下7132-4	20
八七ータクシー(有)	〒966-0815 喜多方市字谷地田7434-2	15
(有)山都タクシー	〒969-4146 喜多方市山都町字広古屋敷2788-1	4
塩川タクシー(株)	〒969-3511 喜多方市塩川町字町北18-2	15
河沼自動車(有)	〒969-6551 河沼都会津坂下町字館ノ下212-1	9
赤城タクシー(有)	〒969-6547 河沼都会津坂下町字市中3番甲3699	9
(有)柳津タクシー	〒969-7201 河沼都柳津町大字柳津字寺家町甲167	4
柳津観光タクシー(有)	〒969-7201 河沼都柳津町大字柳津字寺家町甲138	3
合資会社広田タクシー	〒969-3471 会津若松市河東町広田字広田113	23
会津通商(株)	〒965-0059 会津若松市インター西8	39
葵交通(株)	〒965-0059 会津若松市インター西8	8
合計 14社		414

資料：一般社団法人福島県タクシー協会 HP

(4) その他交通手段

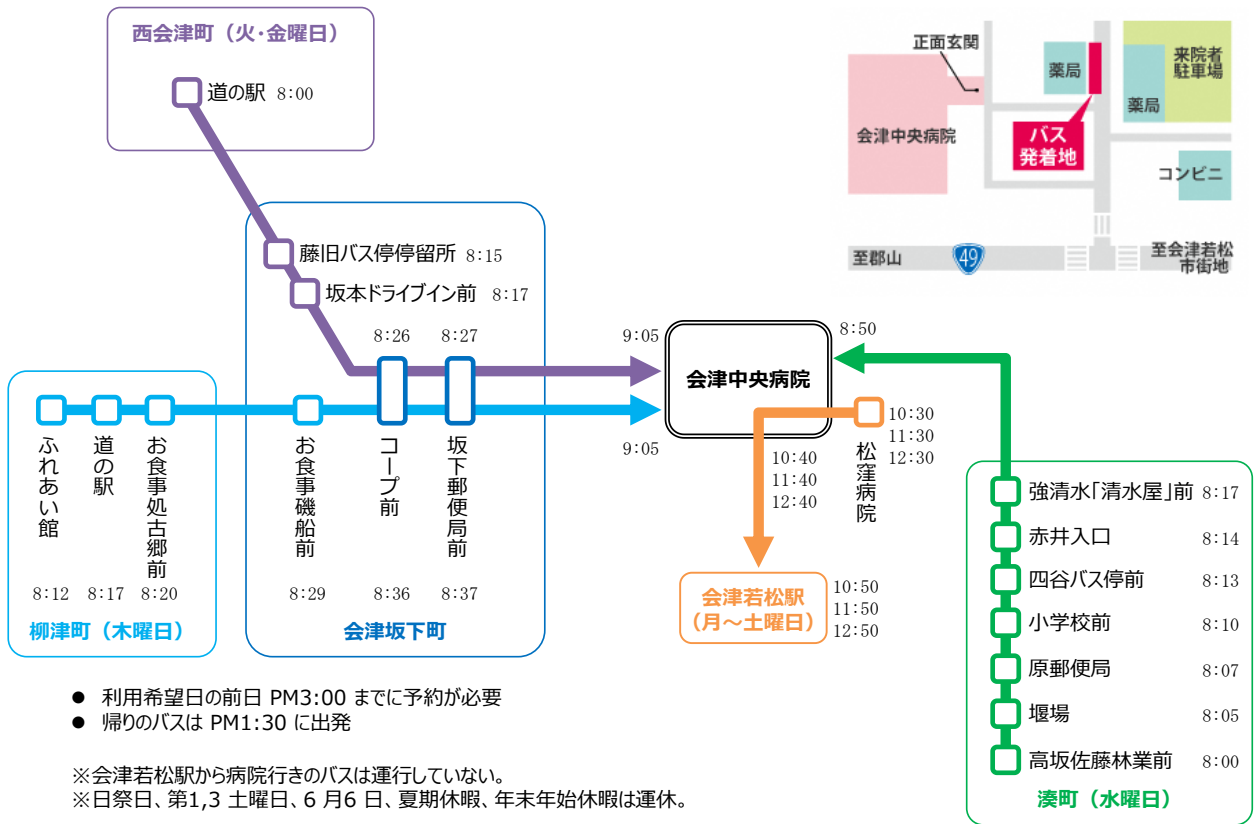
①ハイスクールエクスプレス

会津乗合自動車では、高校生等の通学向けに、会津坂下町から会津若松市内の学校及び喜多方市内の学校への会員制バス（貸切）を運行している。

	坂下～若松間	坂下～喜多方間
運行期間	毎日運行（年末年始は運休）	毎日運行（年末年始、日祝日は運休）
運行時間	往路 坂下営業所 6:50 発 復路 会津高校 17:00 発、19:00 発 （13:30 発 = 土、日、平日臨時便設定の場合）	往路：坂下営業所 7:10 発 復路：①喜多方高校 17:00 発（通年） ②18:45 発（11月～3月） ③19:00 発（4月～10月） ④土曜日（13:30 発、17:30 発） ※中間・期末考査がある場合、喜多方高校 13:30 発 + ① + ② or ③
運行経路	坂下営業所～坂下南小前～金上ふれあいセンター～郷之原～山見町～大町中央公園～神明通り～市役所西口～三の丁～会津高校	坂下営業所～東邦銀行坂下支店～サラウンドステージ前～政所～青木～喜多方高校～喜多方東高校～喜多方自動車学校（喜多方桐桜高校）
対象学校	会津若松市内県立高校（6校）、仁愛高等学校、会津若松ザベリオ学園高等学校、会津学鳳中学校	喜多方高等学校、喜多方東高等学校、喜多方桐桜高等学校
購入人数	計 37 名（2019 年度実績）	計 32 名（2019 年度実績）

②病院送迎バス

会津圏域 6 市町村内の病院（診療所除く）が運行する病院送迎バスは、会津中央病院、成瀬病院、入澤病院、有隣病院が運行している。



- 利用希望日の前日 PM3:00 までに予約が必要
- 帰りのバスは PM1:30 に出発

※会津若松駅から病院行きのバスは運行していない。
 ※日祭日、第1,3 土曜日、6 月6 日、夏期休暇、年末年始休暇は運休。

図 会津中央病院の病院バス運行概要

資料：会津中央病院 HP より作成

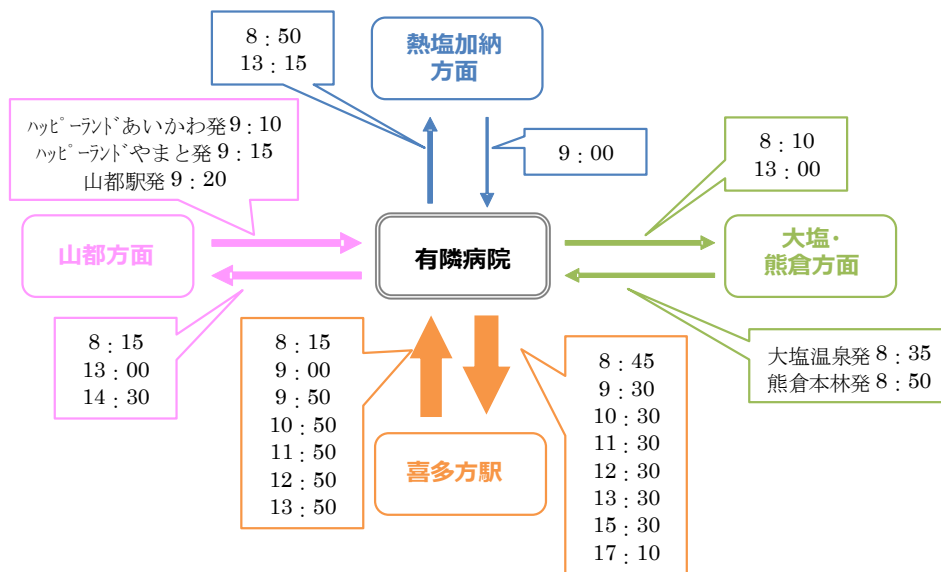


図 有隣病院の病院バス運行概要

資料：有隣病院 HP より作成

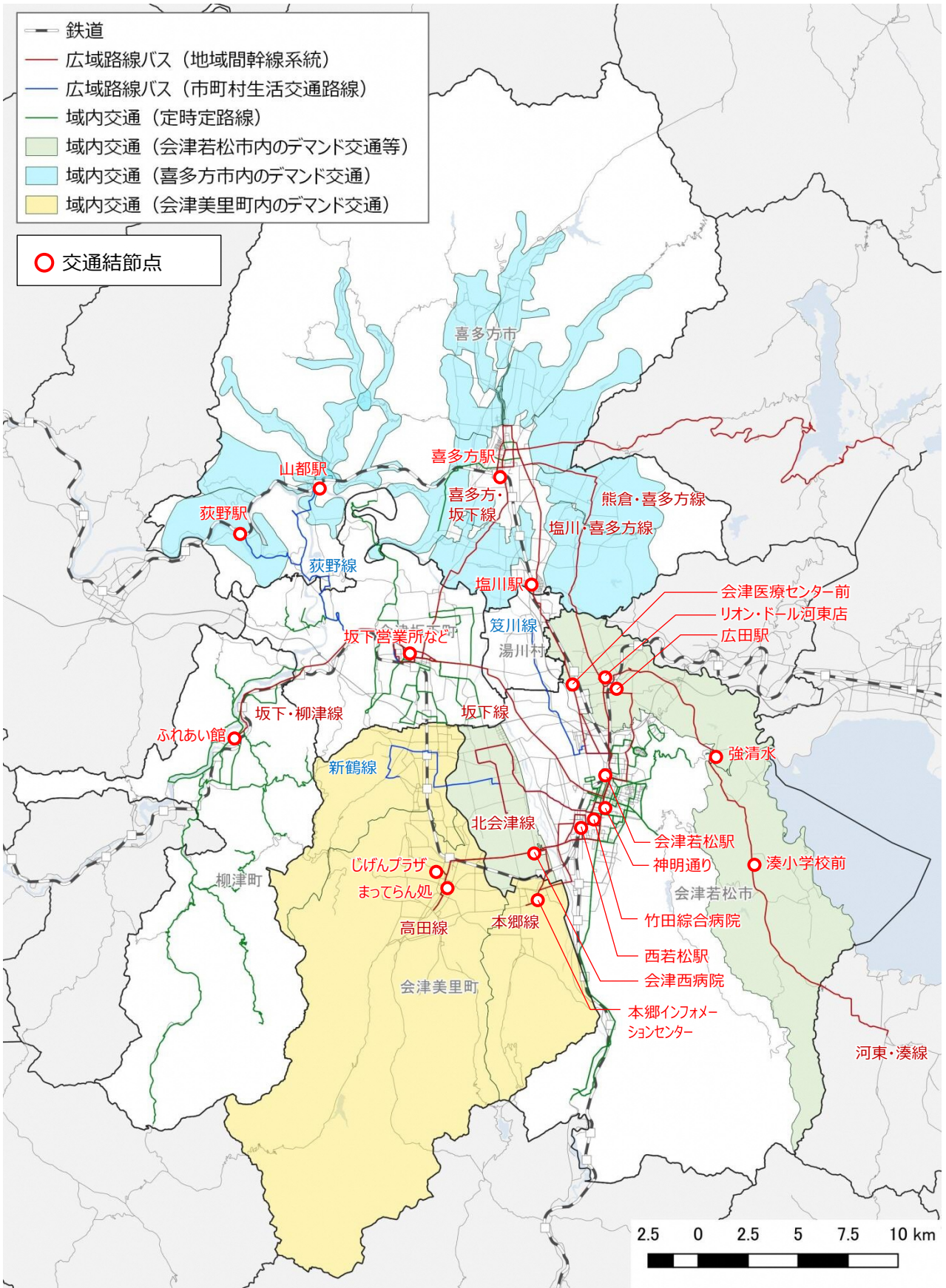


図 会津圏域 6 市町村の地域公共交通網図

4-2 広域路線バスの運行・利用状況

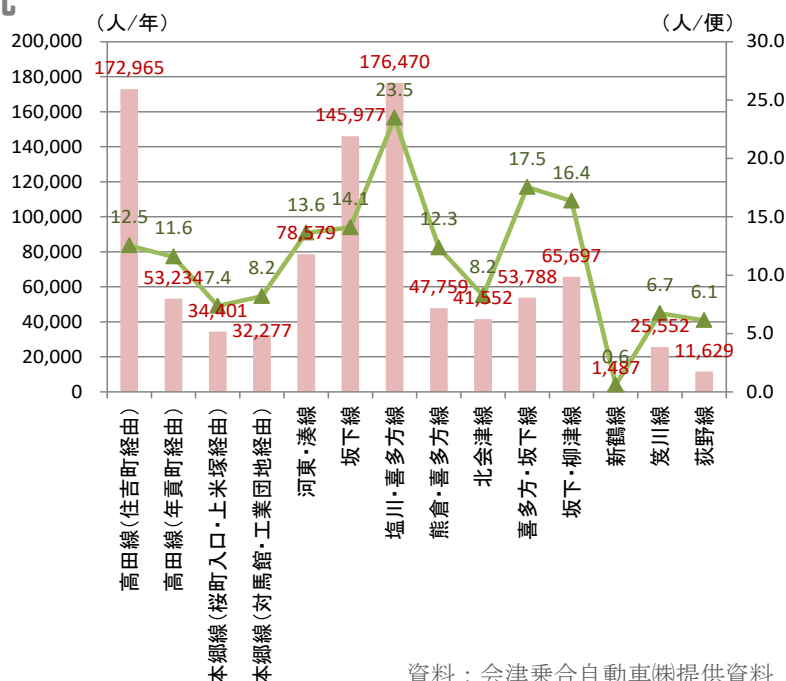
会津圏域 6 市町村を繋ぐ広域路線バス 14 路線について、利用状況・収支状況等を整理する。

(1) 広域路線バスの利用状況

広域路線バスの令和元年度（10月～9月）の年間輸送人員は、14 系統合計で約 941 千人である。

路線別にみると、塩川・喜多方線が約 176 千人と最も多く、次いで、高田線（住吉町経由）が約 173 千人、坂下線が約 146 千人、河東・湊線が約 79 千人、坂下・柳津線が 66 千人である。

新鶴線は 1,487 人、荻野線は 11,629 人と少ない。



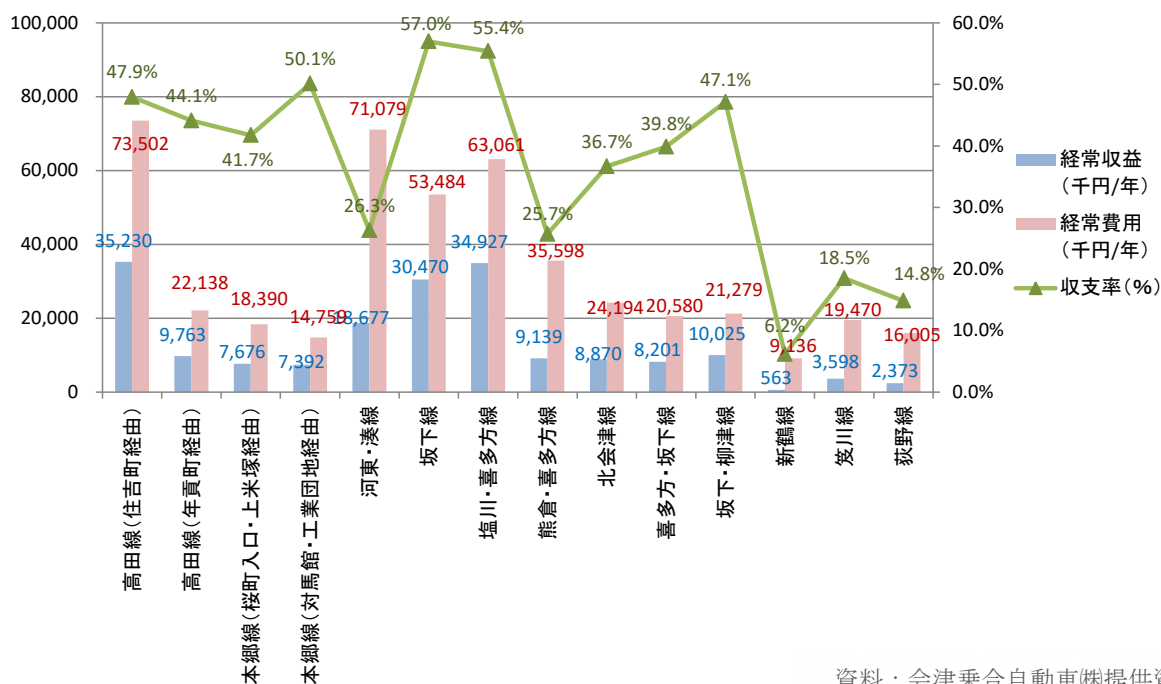
資料：会津乗合自動車㈱提供資料

(2) 広域路線バスの収支状況

図 広域路線バスの輸送人員 R1 年度 (H30.10～R1.9)

広域路線バスの収支率は、坂下線が 57.0%と最も高く、次いで塩川・喜多方線が 55.4%、本郷線（工業団地経由）が 50.1%、高田線（住吉町経由）が 47.9%、坂下・柳津線が 47.1%、高田線（年貢町経由）が 44.1%、本郷線（上米塚経由）が 41.7%である。

一方、新鶴線は 6.2%、荻野線は 14.8%と低い。



資料：会津乗合自動車㈱提供資料

図 広域路線バスの経常収益・経常費用・収支率 R1 年度 (H30.10～R1.9)

(3) 広域路線バスに対する公的補助・支援の状況

広域路線バスに対する補助額の合計は、国が約 85,508 千円、県が約 90,851 千円、市町村が約 99,413 千円である。

表 広域路線バスに対する補助額（円） R1 年度（H30.10～R1.9）

運行系統名	補助額（R1） ※10～9月									合計
	国	県	自治体	負担の割合					合計	
				会津若松市	喜多方市	会津坂下町	湯川村	柳津町		
広域路線バス（地域間幹線系統）										
高田線（住吉町経由）	14,404,500	14,404,500	9,463,535	3,671,851					5,791,684	38,272,535
高田線（年賀町経由）	5,432,000	5,432,000	1,511,052	584,777					926,275	12,375,052
本郷線（桜町入口・上米塚経由）	4,241,000	4,241,000	2,232,472	1,106,190					1,126,282	10,714,472
本郷線（対馬館・工業団地経由）	2,870,500	2,870,500	1,625,489	742,848					882,641	7,366,489
河東・湊線	20,172,000	20,172,000	12,058,457	12,058,457						52,402,457
坂下線	9,070,000	9,070,000	4,874,186	1,523,183		1,835,131	1,515,872			23,014,186
塩川・喜多方線	9,001,500	9,001,500	10,131,255	4,351,374	4,204,471		1,575,410			28,134,255
熊倉・喜多方線	10,918,000	10,918,000	4,622,500	1,728,814	2,893,686					26,458,500
北会津線	6,882,500	6,882,500	1,558,843	1,558,843						15,323,843
喜多方・坂下線	973,000	973,000	10,433,434		6,882,415	3,551,019				12,379,434
坂下・柳津線	1,543,000	1,543,000	8,167,621			4,083,811		4,083,810		11,253,621
広域路線バス（市町村生活交通路線）										
新鶴線		1,123,000	7,450,231	1,830,385					5,619,846	8,573,231
菟川線		1,837,000	14,034,464	6,190,686			7,843,778			15,871,464
荻野線		2,383,000	11,249,726		11,249,726					13,632,726
合計（広域路線バス）	85,508,000	90,851,000	99,413,265	35,347,408	25,230,298	9,469,961	10,935,060	4,083,810	14,346,728	275,772,265

資料：会津乗合自動車(株)提供資料

(4) 広域路線バスに対する住民・利用者の声

市町村実施の住民・利用者ニーズ調査等の結果より、広域路線バスに関する意見を整理した。

表 市町村における過年度の住民・利用者ニーズ調査結果

広域移動の実態・ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 北会津・河東・湊地区から若松中心部へは、通院と買い物をあわせてバスで出かける。バスの本数が少ないため、帰りはタクシーも利用する。《会津若松市》 各地区から喜多方市街地や会津若松へ買い物、通院する際にデマンド交通*と鉄道・バスを乗り継いで利用する。《喜多方市》 会津若松市内への買い物は、路線バスや送迎で出かける。会津若松市の病院（医療センター、中央病院、竹田病院など）へ路線バス、送迎で通院している。坂下厚生病院へは送迎。《会津美里町》 会津美里町から会津若松市の高校への通学は、駅まで親の送迎で只見線を利用。帰りは本数が少ないため、乗り遅れると親に送迎を頼んだり、路線バスで帰宅する。《会津美里町》 路線バスの利用目的は、通院が最も多く、次いで買い物利用が多い。《会津坂下町》
広域路線バスに対する意見	<ul style="list-style-type: none"> 塩川・喜多方線：行き帰り共に 1 時間に 1 本は欲しい。《会津若松市》 喜多方駅からの接続が悪い。イオンタウン塩川での予約型乗合交通の接続をよくしてほしい。《喜多方市》 熊倉・喜多方線：本数が少ない。《会津若松市》 原長谷川線（河東・湊線）：1 時間に 1 本は欲しい。若い人にバス停まで送ってもらっている。中央病院の送迎バスを利用する人はいる。《会津若松市》 新鶴線：本数が少なく、帰りの時間に困る。新鶴温泉へ行くのに 8 時台では早すぎ、次の便がない。《会津若松市》 遠回りになって時間が倍にかかるようになってしまったので利用しにくい。《会津美里町》 本郷線：本郷庁舎へ運行するルートを検討して欲しい。デマンド交通*との接続、待合環境（腰掛ける場所等）を良くして欲しい。《会津美里町》 高田線：鉄道・路線バスを共通で利用できる定期券があると通学が楽になる。《会津美里町》 荻野線：帰りの時間が合わずお昼の便に乗れないと夕方まで何時間も待つ。《喜多方市》 路線バスは時間間隔が長すぎるという意見がある。《会津坂下町》

・会津若松市住民グループインタビュー（平成 27 年度） ・会津美里町町民グループインタビュー（平成 30 年度）
 ・喜多方市住民グループインタビュー（平成 28 年度） ・会津坂下町バス券補助利用者アンケート（平成 28 年度）

(5) 広域路線バスの評価

広域路線バスの評価にあたっては、「持続性」、「広域性」、「幹線性」、「事業性」の視点から、それぞれの評価指標やその偏差値（ある路線が圏域内の全路線の中でどれくらいの位置にあるのかを表す値で、平均値が 50 となる）を比較分析する。

- 「持続性評価」は、地域間幹線系統の 6 路線で輸送量が 15 人を下回っており、平均乗車密度は全路線が 5.0 を下回っている。持続的な運行のためには、利用者確保と効率性向上のバランスをとれるような路線の再編・見直しが必要であると言える。
- 「広域性評価」は、高田線（住吉町経由）、本郷線 2 系統、坂下線、塩川・喜多方線が比較的高くなっている。
- 「幹線性評価」は、高田線（住吉町経由）、河東・湊線、坂下線、塩川・喜多方線が比較的高くなっている。
- 「事業性評価」は、高田線 2 系統、本郷線 2 系統、坂下線、塩川・喜多方線、北会津線、喜多方・坂下線、坂下・柳津線が比較的高くなっている。

表 評価の視点と評価指標

評価の視点		評価指標	定義・算出方法
持続性評価	地域間幹線系統として国・県の支援制度を活用しつつ、路線を将来にわたり維持できるか	輸送量	旅客の量（規模）を表す値。平均乗車密度に運行回数をかけることで算出。
		平均乗車密度	1 便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値。
広域性評価	市町村（合併前の行政界）を跨ぐ利用がどれだけあるか	行政界を跨ぐ利用人数（人/日）	乗降調査の結果より、行政界を跨ぐ区間の車内乗車人数を算出。
幹線性評価	より多くの客が乗っているかどうか	輸送人員（人/年）	年間に広域路線バスが運んだ旅客の数。
事業性評価	圏域内の標準的な路線に比べて、経費に対する収入が確保できているか	収支率（%）	経常収益を経常費用で除して算出。

表 広域路線バスの評価（持続性・広域性・幹線性・事業性） R1 年度（H30.10～R1.9）

運行系統名	平均運行回数	持続性評価		広域性評価			幹線性評価			事業性評価		
		輸送量	平均乗車密度	行政界を跨ぐ利用		輸送人員		収支率				
				人/日	偏差値	評価	人/年	偏差値	評価	%	偏差値	評価
広域路線バス（地域間幹線系統）												
高田線（住吉町経由）	18.9	49.1	2.6	293	71.7	◎	172,965	68.5	◎	47.9%	57.2	○
高田線（年貢町経由）	6.3	13.8	2.2	87	49.6		53,234	47.5		44.1%	54.8	○
本郷線（桜町入口・上米塚経由）	6.4	14.7	2.3	104	51.4	○	34,401	44.2		41.7%	53.3	○
本郷線（対馬館・工業団地経由）	5.4	12.9	2.4	92	50.1	○	32,277	43.9		50.0%	58.6	○
河東・湊線	7.9	15.0	1.9	87	49.6		78,579	52.0	○	26.2%	43.5	
坂下線	14.2	42.6	3.0	186	60.2	◎	145,977	63.8	◎	56.9%	62.9	◎
塩川・喜多方線	10.3	36.0	3.5	262	68.4	◎	176,470	69.1	◎	55.3%	61.9	◎
熊倉・喜多方線	5.3	7.9	1.5	16	41.9		47,759	46.6		25.6%	43.1	
北会津線	6.9	16.5	2.4	17	42.1		41,552	45.5		36.6%	50.1	○
喜多方・坂下線	4.2	10.0	2.4	50	45.6		53,788	47.6		39.8%	52.1	○
坂下・柳津線	5.5	13.7	2.5	24	42.8		65,697	49.7		47.1%	56.7	○
広域路線バス（市町村生活交通路線）												
新鶴線	3.4	0.6	0.2	35	44.0		1,487	38.5		6.1%	30.8	
菟川線	5.2	4.6	0.9	12	41.5		25,552	42.7		18.4%	38.6	
狹野線	2.6	1.8	0.7	9	41.2		11,629	40.3		14.8%	36.3	

□：比較の高い項目

資料：会津乗合自動車(株)提供資料（輸送量・平均乗車密度・輸送人員・収支率）、R1 乗降調査結果（行政界を跨ぐ利用）

【広域路線バスの現状・課題図】

荻野線

- 利用が少なく喜多方市のみが大きな負担をしている
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 高郷から会津坂下町への生活利用で使いやすい運行ダイヤになっていない
- 坂下南小学校の通学利用がある。冬期に高郷中学校の通学利用がある

坂下・柳津線

- 輸送量が15人を下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 柳津小学校の通学利用がある
- 柳津ふれあい館で柳津町民バスと接続している
- 柳津町と会津坂下町を繋ぐ唯一の広域路線バスである
- 坂下厚生病院が移転予定である

坂下線（坂下～若松）

- 輸送量が多く、行政界を跨ぐ利用も一定程度みられる（坂下～会津若松駅の利用が多い）
- 会津若松市内の神明通りや竹田病院を經由していない
- 坂下東小学校の通学利用がある
- 会津坂下町から会津若松市内の高校への通学は、ハイスクールエクスプレスが利用されている
- 坂下厚生病院が移転予定である

北会津線（若松駅前～北会津支所）

- 会津若松市の再編事業により、「ピカリン号」との一体的な再編を行っており、輸送量が15人以上を確保している

新鶴線（下荒井～新鶴温泉）

- 利用が少なく、市町の負担が大きい
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 地域拠点となる新鶴庁舎にアクセスしていない
- 人口密度が比較的高い居住地域（吹上台団地）をカバーしていない
- 域内交通と乗り継ぎ際の待合場所がない

高田線（住吉町経由）、高田線（年貢町経由）

- 行政界を跨ぐ利用が一定程度みられる
- 年貢町経由は、輸送量が15人を下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 住吉町経由と年貢町経由の2つの系統に利用が分散している
- 住吉町経由の運行回数が19往復と多く、利用に見合った見直しが必要
- 会津美里町の中心拠点である「じげんプラザ」にアクセスしており、美里あいあいタクシーと乗り継ぎ際の待合場所となっている
- 会津西病院と西若松駅で北会津地域内交通と接続している

喜多方・坂下線

- 輸送量が15人を大きく下回っており、激変緩和措置が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 坂下東小学校の通学利用がある
- 会津坂下町から喜多方市内の高校への通学は、ハイスクールエクスプレスが利用されている
- 喜多方市街地への生活利用で使いやすい運行ダイヤになっていない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 坂下厚生病院が移転予定である

塩川・喜多方線

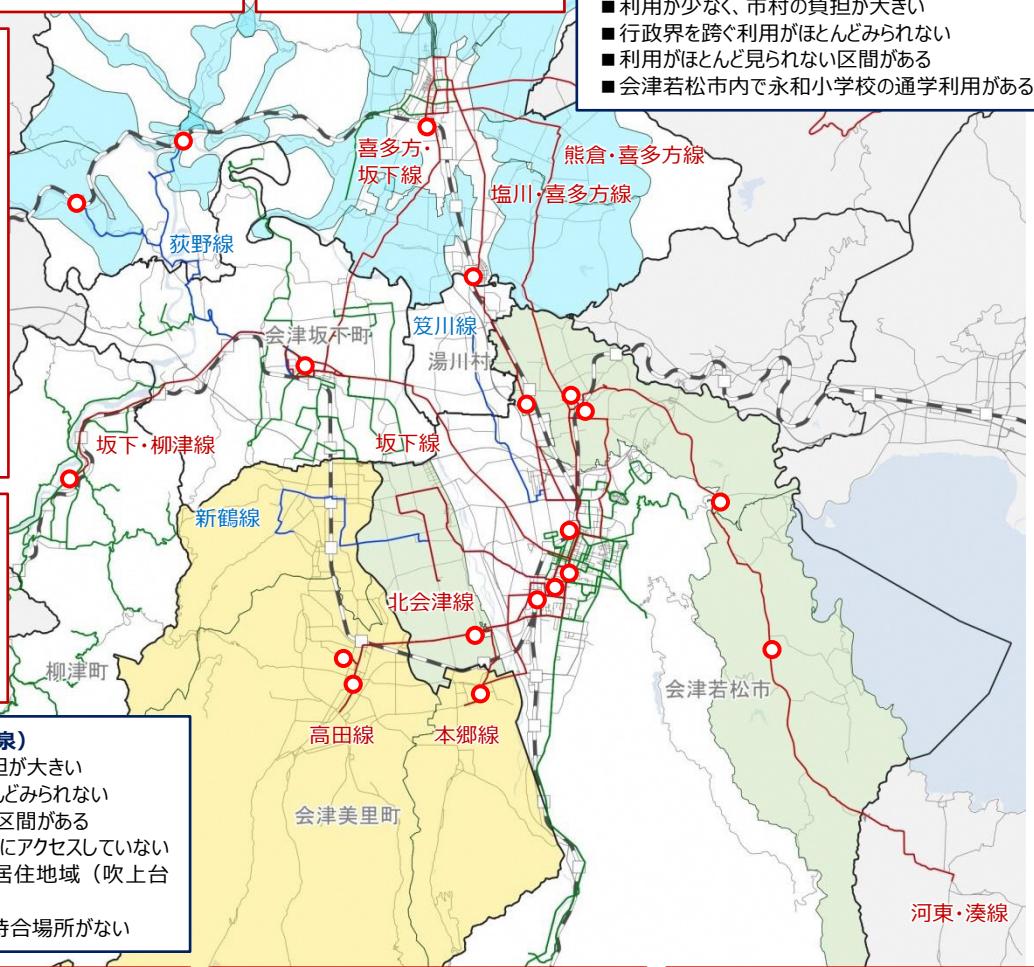
- 輸送量が多く、行政界を跨ぐ利用も一定程度みられる
- 会津医療センター前で河東地域内交通と接続している
- 会津若松市の再編事業により、竹田病院経由のルート見直しを行っている

熊倉・喜多方線

- 輸送量が15人を大きく下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない（熊倉地域から会津若松市への通学利用がある）
- 広田駅で河東地域内交通と接続している
- 会津若松市の再編事業により、竹田病院経由のルート見直しを行っている

笈川線

- 利用が少なく、市村の負担が大きい
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 会津若松市内で永和小学校の通学利用がある



本郷線（上米塚経由）、本郷線（工業団地経由）

- 行政界を跨ぐ利用が一定程度みられる
- 2系統とも輸送量が15人を下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 上米塚経由と工業団地経由の2つの系統に利用が分散している
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 地域拠点となる本郷庁舎にアクセスしていない
- 人口密度が比較的高い居住地域（本郷庁舎周辺）をカバーしていない
- 美里あいあいタクシーと乗り継ぎ際の待合場所がない

河東・湊線

- 輸送量が15.0人であり、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる恐れがある
- 利用がほとんど見られない区間がある（高坂～湖南高校前）
- 湊小学校の通学利用がある（河東中学校はスクールバス）
- 湊小学校前と強清水で湊地域内交通と接続している
- リオン・ドール河東店で河東地域内交通と接続している
- 会津若松市の再編事業により、「みなづる号」との一体的な再編と、竹田病院経由のルート見直しを行っている

4-3 会津圏域の公共交通の現状（とりまとめ）

以上を踏まえて、会津圏域6市町村の公共交通の現状を次のとおり整理した。

■ 広域路線バスの多くの路線は、利用が低迷し、今後更なる行政負担の増加が見込まれる

- ・輸送量が15人を下回っており、被災地特例又は激変緩和措置が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる路線がある。（本郷線上米塚経由、本郷線工業団地経由、高田線年貢町経由、熊倉・喜多方線、河東・湊線、坂下・喜多方線、坂下柳津線）
- ・利用が少なく、市町村の負担が大きい路線がある。

■ 広域路線としての運行形態に明らかな見直しが必要な路線がある（広域性、効率性、利便性など）

- ・行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない路線がある。
- ・2つの系統に分かれており、利用が分散している路線がある。
- ・利用がほとんど見られない区間がある路線がある。
- ・地域拠点や主要目的地（神明通り・竹田病院等）にアクセスしていない路線がある。
- ・人口密度が比較的高い居住地域をカバーしていない路線がある。
- ・運行回数が利用者数に見合っていない路線がある。
- ・運行ダイヤが市街地へ行って帰れる設定になっていない路線がある。

■ 広域路線バスと域内交通（デマンド交通[※]等）などの円滑な接続ができていない

- ・地域住民の日常生活において、広域的な移動は欠かせないものであるが、広域路線バスと域内交通を乗り継いで利用することができない路線がある。
- ・広域路線バスと域内交通を乗り継ぐ際の待合場所がない路線がある。
- ・会津若松駅における広域路線バスの乗場が分かりにくく、方面別案内が不足している。

■ 各種送迎バス（病院送迎バス、通学用バス等）と広域路線バスの重複がみられる

- ・病院送迎バスは、湊町～会津中央病院の間で河東・湊線とサービスが重複している。また、会津中央病院～会津坂下町・柳津町の間では、坂下線・柳津線と会津若松市内路線の乗継利用を行う場合に重複することとなる。有隣病院は喜多方市内の各方面から病院送迎バスが運行しており、域内交通との重複がみられる。
- ・ハイスクールエクスプレスは、高校生の通学手段となっており、坂下～若松の間で「坂下線」と、坂下～喜多方の間で「喜多方・坂下線」とサービスが重複している。

5. 会津圏域地域公共交通の課題

2-4、3-6、4-3 を踏まえて、会津圏域地域交通の課題を次のとおり整理した。

【上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性】

- まちの将来像（総合計画）
- 都市づくりの方向性（都市計画区域マスタープラン※）
- 公共交通に関する計画（地域公共交通網形成計画）

【会津圏域地域交通の役割・ターゲット】

- 生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり（観光・交流機能の強化、身近な移動手段の確保）
- コミュニティの維持に配慮したまちづくりの推進（都市との交流や高齢者等の移動手段を提供する移送サービスの展開）

【会津圏域の地域の現状】

- 人口減少・少子化により地域公共交通の需要規模が縮小する
- 更なる高齢化の進行により、日常の移動手段としての公共交通の必要性が高まる
- 日常生活において市町村を跨ぐ広域的な移動が欠かせない（通学、通院、買い物、など）
- 圏域内に観光資源が点在しており、公共交通で訪れた観光客の圏域内の移動手段が必要

【問題点】

広域交通の事業の効率性が低い（今後更に悪化が見込まれる）

必要とされるサービスは供給されているものの、一部ネットワークとして機能していない

ネットワークとして利用する際に、案内等分かりやすく、利用しやすい部分がある

【会津圏域地域公共交通の課題】

課題① 圏域の生活・交流に欠かせない市町村を跨ぐ移動を支えるため、鉄道や広域路線バスのサービス確保・改善が必要

課題② 圏域全体及び各地域の実情や利用実態に応じた公共交通の再編・見直しが必要

課題③ 会津圏域地域公共交通のネットワークの要となる交通拠点の機能強化が必要

課題④ 分かりやすく、利用しやすい公共交通の利用環境により、利用促進を図ることが必要

【会津圏域の公共交通の現状】

- 広域路線バスの多くの路線は、利用が低迷し、今後更なる行政負担の増加が見込まれる
- 広域路線としての運行形態に明らかな見直しが必要な路線がある（広域性、効率性、利便性など）
- 広域路線バスと域内交通（デマンド交通※等）などの円滑な接続ができていない
- 各種送迎バス（病院送迎バス、通学用バス等）と広域路線バスの重複がみられる

6. 基本的な方針と目標

6-1 基本的な方針

「上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性」や「会津圏域地域公共交通の課題」をもとに、計画の基本的な方針を次のとおり定める。

【基本的な方針】

「会津圏域の生活と交流に欠かせない「広域」「域内」移動の確保」

～地域の連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築～

○会津圏域における各地域の特色あるまちづくりが繋がり（連携・協働）、圏域住民の豊かな「生活」と地域間の活発な「交流」が将来に渡って支えられていくことを目指し、「広域の移動と域内の移動を確保する公共交通ネットワーク及び拠点の形成」と「取り巻く環境の変化に対応した公共交通の持続性の向上」を図る

6-2 計画の目標

基本的な方針に基づき、計画の目標を次のとおり定める。

【計画の目標】

目標1：広域交通の確保・維持

- ・広域移動に必要な広域路線バス等を維持する。
- ・広域路線バスの運行・運営を効率的で持続可能なものにする。

目標2：広域交通と有機的に連携した域内交通の最適化

- ・地域に合った域内交通を確保・維持する。
- ・広域路線バスの再編に合わせた域内交通を導入する。
- ・広域交通と域内交通が結節する交通拠点の機能を強化する。

目標3：まちづくりと連携した一体的な交通サービスの提供

- ・多様な交通モードを一体の交通サービスとして提供する。
- ・会津圏域全体の公共交通の利用環境を分かりやすく・利用しやすいものにする。

6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像

本計画における鉄道やバスといったそれぞれの公共交通が果たすべき役割と、交通拠点の位置付けを次のとおり定める。

【公共交通の機能分類】

都市間交通	広域都市間を結ぶ 基幹公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 磐越西線 ・ JR 只見線 ・ 会津鉄道会津線
広域交通	会津圏域 6 市町村 間を結ぶ公共交通	広域路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会津若松～湯川～喜多方方面路線 ・ 会津若松～北会津～会津美里方面路線 ・ 会津若松～会津坂下方面路線 ・ 会津若松～河東～湊方面路線 ・ 会津坂下～喜多方方面路線 ・ 会津坂下～柳津方面路線
域内交通	各市町村の住宅 地・集落と交通拠点を 結ぶ公共交通	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会津若松市内路線 ・ 喜多方市内路線 ・ 会津坂下市内路線 ・ 柳津町内路線
		デマンド交通*	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会津若松市地域内交通 ・ 喜多方市みんなべえ号 ・ 会津美里町美里あいあいタクシー
		タクシー等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会津圏域のタクシー会社

【交通拠点の位置付け】

主要交通 拠点	広域交通と域内交通の結節 点であるとともに、広域的な 都市機能が立地する会津圏 域の主要な拠点	会津若松市	会津若松駅、神明通り、竹田綜合病院、西若松駅
		喜多方市	喜多方駅
		会津坂下町	坂下営業所
		会津美里町	じげんプラザ
乗継拠点	広域交通と域内交通の乗り 継ぎの拠点	会津若松市	会津西病院、広田駅、リオン・ドール河東店、会津医療センター前、湊小学校前、強清水
		喜多方市	塩川駅、山都駅、荻野駅、イオンタウン塩川、塩川グリーンプラザ
		会津坂下町	坂下厚生総合病院
		湯川村	道の駅あいづ
		柳津町	ふれあい館
		会津美里町	本郷庁舎、新鶴庁舎

【沿線地域における公共交通ネットワークの将来イメージ】

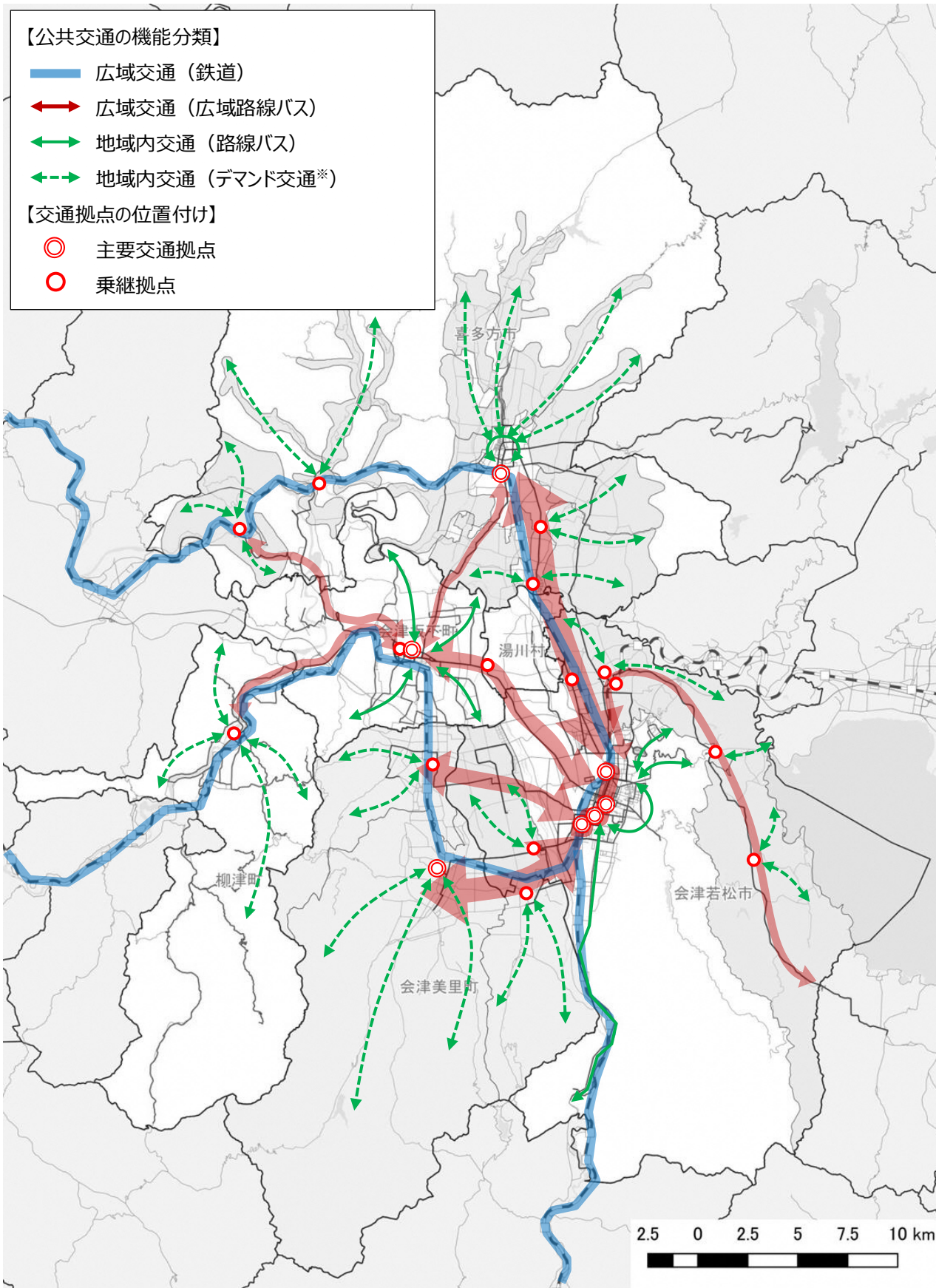


図 沿線地域における公共交通ネットワークの将来イメージ

7. 目標達成のための施策・事業

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る。

会津圏域の生活と交流に欠かせない「広域」「域内」移動の確保 ～地域の連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築～

【計画の目標】

目標 1

広域交通の確保・維持

- ・広域移動に必要な広域路線バス等を維持する
- ・広域路線バスの運行・運営を効率的で持続可能なものにする。

目標 2

広域交通と有機的に連携した域内交通の最適化

- ・地域に合った域内交通を確保・維持する。
- ・広域路線バスの再編に合わせた域内交通を導入する。
- ・広域交通と域内交通が結節する交通拠点の機能を強化する。

目標 3

まちづくりと連携した一体的な交通サービスの提供

- ・多様な交通モードを一体的な交通サービスとして提供する。
- ・会津圏域全体の公共交通の利用環境を分かりやすく・利用しやすいものにする。

【目標達成のための施策・事業】

施策 1：広域路線バスの持続性・生産性の向上

- ①広域路線バスの再編
- ②目的施設等の変化に対応した広域路線バスの検討

施策 2：広域交通維持の支援の仕組みづくり

- ①鉄道との連携・利活用
- ②広域路線バスの確保維持のための取り組み

施策 3：域内交通による移動手段の確保・維持

- ①域内交通の持続性・生産性の向上
- ②広域路線バスの再編に合わせた域内交通の導入

施策 4：交通拠点の形成

- ①交通拠点の機能強化
- ②公共交通相互の接続性の強化

施策 5：多様な交通モードの一体的サービス提供

- ①ICT 技術やデータを活用した一体的サービス
- ②運賃施策

施策 6：情報提供

- ①情報提供ツールの作成
- ②方面別の路線案内

施策 7：環境整備

- ①車両のバリアフリー化
- ②IC カード乗車券等の導入検討

7-1 各施策・事業の内容

目標1 広域交通の確保・維持

施策1：広域路線バスの持続性・生産性の向上

1-① 広域路線バスの再編

広域路線バスの持続性・生産性向上に向けて、一定の利用が見込める（輸送量の維持）ことと、効率的な運行（平均乗車密度の増加）のバランスがとれた運行内容に再編・見直しを行う。各路線の再編・見直しにあたっては、下記の基本的な考え方に基づいて検討・実施する。

【再編・見直しの基本的な考え方】

- 平行・重複する路線等に分散している利用を束ねて集約化する
- 各種送迎バス（病院送迎バス、通学用バス等）を統合することで混乗を推進する
- 広域的な目的施設や住宅地等を経由するルートに見直しして需要を取り込む
- 利用の少ない路線・区間を見直しして効率化する
- 利用に見合った適正なサービス水準に見直しして効率化する
- 交通拠点で域内交通と接続させる

●会津若松～湯川～喜多方方面路線の再編（実施主体：県、会津若松市、喜多方市、湯川村、バス事業者）【新規】

会津若松市と湯川村・喜多方市方面を結ぶ広域路線バス（塩川・喜多方線、熊倉・喜多方線、笈川線）について、広域路線バス相互や域内交通との連携・役割分担により、利用者の利便性を確保しながら運行の効率性を高めることで、持続性・生産性の維持・向上を図る。

塩川・喜多方線の現状・課題

- 輸送量が36.0人と多く、行政界を跨ぐ利用も一定程度みられる
- 会津医療センター前で河東域内交通と接続している
- 会津若松市の再編事業により、竹田病院経由のルート見直しを行っている

熊倉・喜多方線の現状・課題

- 輸送量が7.9人と15人を大きく下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない（熊倉地域から会津若松市への通学利用がある）
- 広田駅で河東域内交通と接続している
- 会津若松市の再編事業により、竹田病院経由のルート見直しを行っている

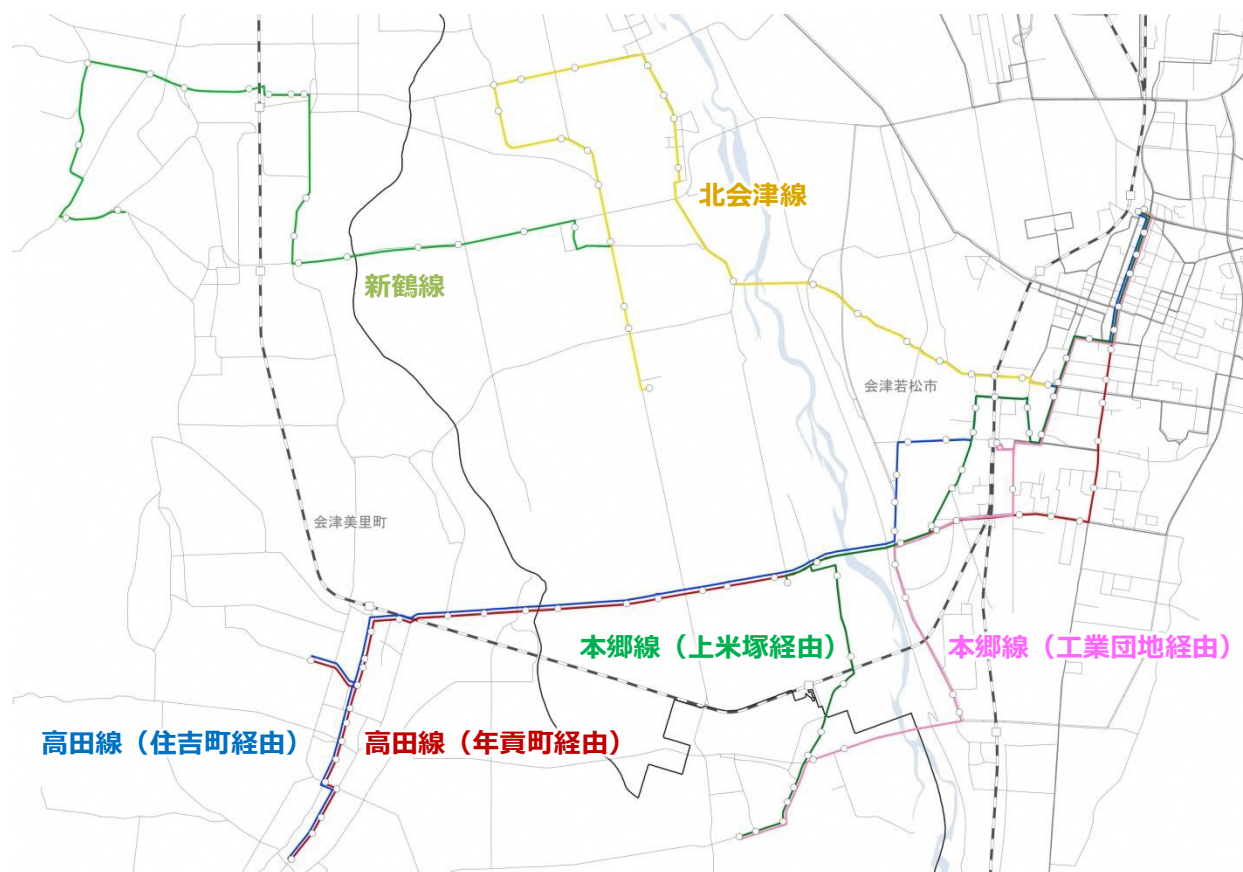
笈川線の現状・課題

- 利用が少なく、市村の負担が大きい
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 会津若松市内で永和小学校の通学利用がある



●会津若松～北会津～会津美里方面路線の再編（実施主体：県、会津若松市、会津美里町、バス事業者）【新規】

会津若松市と会津美里町方面を結ぶ広域路線バス（本郷線、高田線、北会津線、新鶴線）について、広域路線バス相互や域内交通との連携・役割分担により、利用者の利便性を確保しながら運行の効率性を高めることで、持続性・生産性の維持・向上を図る。



高田線（住吉町経由、年貢町経由）の現状・課題

- 行政界を跨ぐ利用が一定程度みられる
- 住吉町経由と年貢町経由の 2 つの系統に利用が分散している
- 住吉町経由は、輸送量が 49.1 人と多い
- 年貢町経由は、輸送量が 13.8 人と 15 人を下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 住吉町経由の運行回数が 19 往復と多く、利用に見合った見直しが必要
- 会津美里町の中心拠点である「じげんプラザ」にアクセスしており、美里あいあいタクシーと乗り継ぎ際の待合場所となっている
- 会津西病院と西若松駅で北会津地域内交通と接続している

新鶴線の現状・課題

- 利用が少なく、市町の負担が大きい
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある（小沢別～佐賀瀬川）
- 地域拠点となる新鶴庁舎にアクセスしていない
- 人口密度が比較的高い居住地域（吹上台団地）をカバーしていない
- 美里あいあいタクシーと乗り継ぎ際の待合場所がない

本郷線（上米塚経由、工業団地経由）の現状・課題

- 行政界を跨ぐ利用が一定程度みられる
- 上米塚経由と工業団地経由の 2 つの系統に利用が分散している
- 2 系統とも輸送量が 15 人を下回っており（上米塚経由 14.7 人、工業団地経由 12.9 人）、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 地域拠点となる本郷庁舎にアクセスしていない
- 人口密度が比較的高い居住地域（本郷庁舎周辺）をカバーしていない
- 美里あいあいタクシーと乗り継ぎ際の待合場所がない

北会津線の現状・課題

- 会津若松市の再編事業により、「ピカリン号」との一体的な再編を行っており、輸送量が 16.5 人と 15 人以上を確保している

● **会津若松～会津坂下方面路線の再編**（実施主体：県、会津若松市、会津坂下町、湯川村、バス事業者）【新規】

会津若松市と会津坂下町方面を結ぶ広域路線バス（坂下線）について、広域路線バス相互や域内交通との連携・役割分担により、利用者の利便性を確保しながら運行の効率性を高めることで、持続性・生産性の維持・向上を図る。

坂下線の現状・課題

- 輸送量が 42.6 人と多く、行政界を跨ぐ利用も一定程度みられる（坂下～会津若松駅の利用が多い）
- 会津若松市内の神明通りや竹田病院を經由していない
- 坂下東小学校の通学利用がある
- 会津坂下町から会津若松市内の高校への通学は、ハイスクールエクスプレスが利用されている
- 坂下厚生病院が移転予定である



● **会津若松～河東～湊方面路線の再編**（実施主体：県、会津若松市、バス事業者）【新規】

会津若松市の旧河東・旧湊方面を結ぶ広域路線バス（河東・湊線）について、広域路線バス自体の効率化や域内交通との連携・役割分担により、利用者の利便性を確保しながら運行の効率性を高めることで、持続性・生産性の維持・向上を図る。

河東・湊線の現状・課題

- 輸送量が 15.0 人であり、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる恐れがある
- 利用がほとんど見られない区間がある（高坂～湖南高校前）
- 湊小学校の通学利用がある（河東中学校はスクールバス）
- 湊小学校前と強清水で湊地域内交通と接続している
- リオン・ドール河東店で河東地域内交通と接続している
- 会津若松市の再編事業により、「みなづる号」との一体的な再編と、竹田病院経由のルート見直しを行っている



● **会津坂下～喜多方方面路線の再編**（実施主体：県、喜多方市、会津坂下町、バス事業者）【新規】

会津坂下町と喜多方市方面を結ぶ広域路線バス（喜多方・坂下線、荻野線）について、広域路線バス自体の効率化や域内交通との連携・役割分担により、利用者の利便性を確保しながら運行の効率性を高めることで、持続性・生産性の維持・向上を図る。

荻野線の現状・課題

- 利用が少なく、喜多方市のみが大きな負担をしている
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある（高郷総合支所前～山都駅）
- 高郷から会津坂下町への生活利用で使いやすい運行ダイヤになっていない
- 坂下南小学校の通学利用がある。冬期に高郷中学校の通学利用がある

喜多方・坂下線の現状・課題

- 輸送量が 10.0 人と 15 人を大きく下回っており、激変緩和措置が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 坂下東小学校の通学利用がある
- 会津坂下町から喜多方市内の高校への通学は、ハイスクールエクスプレスが利用されている
- 喜多方市街地への生活利用で使いやすい運行ダイヤになっていない
- 利用がほとんど見られない区間がある（塩川地域内、喜多方市街地内）
- 坂下厚生病院が移転予定である



● **会津坂下～柳津方面路線の再編**（実施主体：県、会津坂下町、柳津町、バス事業者）【新規】

会津坂下町と柳津町方面を結ぶ広域路線バス（坂下・柳津線）について、広域路線バス自体の効率化や域内交通との連携・役割分担により、利用者の利便性を確保しながら運行の効率性を高めることで、持続性・生産性の維持・向上を図る。

坂下・柳津線の現状・課題

- 輸送量が 13.7 人と 15 人を下回っており、被災地特例が終了すると地域間幹線系統補助対象路線から外れる
- 行政界を跨ぐ利用がほとんどみられない
- 利用がほとんど見られない区間がある
- 柳津小学校の通学利用がある
- 柳津ふれあい館で柳津町民バスと接続している
- 柳津町と会津坂下町を繋ぐ唯一の広域路線バスである
- 坂下厚生病院が移転予定である



1-② 目的施設等の変化に対応した広域路線バスの検討

● 目的施設等の変化に対応した広域路線の検討（実施主体：県、市町村、バス事業者）【新規】

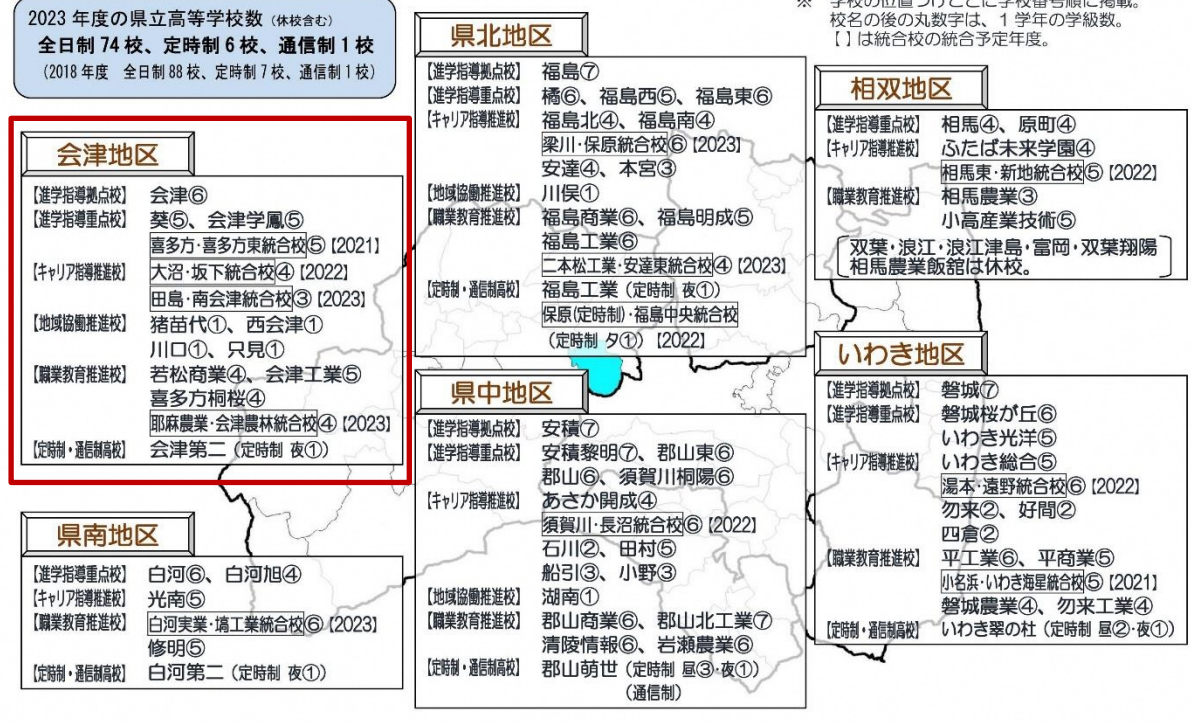
1-①においては、既存の広域路線バスを基軸とした再編施策をまとめているが、現在、県立高等学校の統合等の計画が示されているなど、今後、目的施設等に変化が生じる可能性があることから、広域路線バスでの対応の必要性が生じた場合には、改めてニーズや需要量を把握しながら、路線について検討を行う。

参考：県立高等学校改革前期実施計画(2019年度～2023年度) 福島県教育委員会

県立高等学校改革前期実施計画最終年度（2023年度）における各地区の高等学校の配置

2023年度の県立高等学校数（休校含む）
全日制74校、定時制6校、通信制1校
(2018年度 全日制88校、定時制7校、通信制1校)

※ 学校の位置づけごとに学校番号順に掲載。
校名の後の丸数字は、1学年の学級数。
【】は統合校の統合予定年度。



施策 2 : 広域交通維持の仕組みづくり

2-① 鉄道との連携・利活用

● **只見線利活用計画に基づく「生活利用」としての利活用の推進**（実施主体：只見線利活用プロジェクト推進チーム、県、市町村、鉄道事業者）【継続】

「只見線利活用計画」では、会津 17 市町村が一体となって、只見線を地方創生路線として、生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用することで、経済的、社会的、精神的、歴史・遺産的な価値を高め、只見線の持続的な存続や会津 17 市町村の地域活性化を図ることを目指している。

只見線利活用計画に基づき、会津若松～会津美里～会津坂下～柳津間における「生活利用」としての只見線の利活用について連携を図る。



図 重点プロジェクトの全体像

● **会津鉄道とバスネットワークとの連携強化**（実施主体：県、会津若松市、鉄道事業者）【継続】

会津鉄道は、会津地域における生活利用のみならず、日光・鬼怒川方面や南会津方面からの都市間輸送機能を担っている。「第 6 次経営健全化計画 (平成 31 年度～令和 3 年度)」では、沿線人口減少等により厳しい環境が進む中、安全輸送の確保や生活・観光両面での増収策に取り組むだけでなく、鉄道の果たす役割や地域社会における使命に基づき、地域に貢献し収支改善し続ける会社を目指すこととしている。

会津鉄道については、広域路線バス・域内交通とのネットワーク・サービスの接続強化や持続的な機能分担に向け、連携を図っていく。

2-② 広域路線バスの確保維持のための取り組み

● 広域路線バスの確保維持のための取り組み（実施主体：県、市町村、バス事業者）【継続】

広域路線バスは、通勤・通学や通院など日常生活圏が拡大する中における移動手段として確保維持が求められる一方、運行距離が長いという特性上、多額の運行費用が必要となっており、県と市町村、バス事業者が連携・協働し、地域間幹線系統や市町村生活交通路線に対する支援制度を活用しながら、確保維持にあたっている。

これら広域路線バスに対する支援制度は、路線ごとの運行実績等により該当要件や補助率が異なっていることから、路線毎の実情・特性やニーズを把握し、活用できる支援内容や支援額を見定めることで、より持続性のある路線再編を検討していく。

また、地域間幹線系統については、現在、福島県生活交通対策協議会「地域間幹線系統『生産性向上の取組』」にかかるワーキンググループにおいて、県と市町村、バス事業者が連携・協働して路線ごとの生産性向上のための取組を検討・実施しているが、今後は、本協議会と連携した検討を図ることとし、圏域内の交通ネットワーク全体に波及するような生産性向上のための取組を検討していく。

表 地域間幹線系統に対する支援の枠組み

	該当要件	支援内容
国	・ 複数市町村に跨る	・ 国 1/2、県 1/2 ※平均密度 5 未満は減額 (密度カット)
県	・ 輸送量 15 人以上	
市町村	・ 国県補助該当路線	・ 国県補助で補填されない額を補填 ・ 市町村間では距離・人口により負担を按分

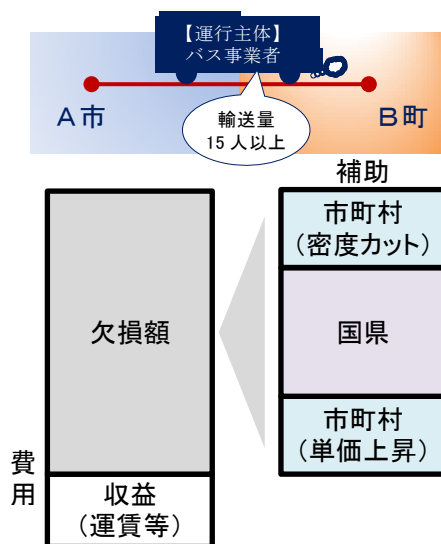
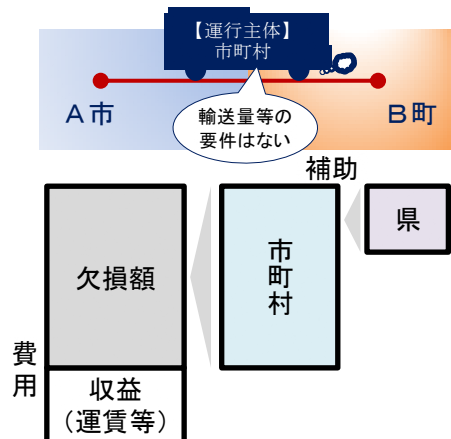


表 市町村生活交通路線の支援の枠組み

	該当要件	支援内容
市町村	・ 市町村の委託等の路線	・ 運行欠損額に対し全額を補助 ・ 市町村間では距離・人口により負担を按分
県	・ 県の指定路線	・ 市町村の財政力指数や路線の収支率より、市町村補助分に対し 1/24~1/3 を補助



施策3：域内交通による移動手段の確保・維持

域内交通については、会津若松市、喜多方市、会津美里町において地域公共交通網形成計画を策定済みであり、また会津若松市、喜多方市、会津美里町、会津坂下町、柳津町において地域公共交通会議が設置され、域内交通の検討・実施に対する体制が構築されている。

よって、本計画における域内交通の検討・実施にあたっては、下記を基本方針とする。

【域内交通にかかる検討・実施の基本方針】

- 各市町村の交通計画等に基づき、各市町村又は地域交通会議において検討・実施する。
 - 各市町村の交通計画等の内容について本計画に反映することとし、本協議会と各市町村又は地域交通会議が密接に連携し、協働して取組を進めることで、より繋がり、より機能する広域交通ネットワークの構築を目指す。
- ※詳細については8-1計画の推進体制に記載

3-① 域内交通の持続性・生産性の向上

●市町村内の路線バス・デマンド交通[※]等の維持・見直し（実施主体：市町村、バス事業者、タクシー事業者等）【継続】

市町村内を運行する路線バス・デマンド交通[※]等の確保・維持に向け、需要に応じたサービス水準の適正化や運行内容・運行形態等の見直しなどを検討・実施し域内移動の利便性・効率性向上を図るとともに、「1-① 広域路線バスの再編・見直し」施策と連携して取り組むことで、圏域内移動の利便性・効率性の向上を図る。

【会津若松市地域公共交通網形成計画】

■郊外エリアにおける路線見直し

- 金堀線の実情に応じた運行方法の検討
- 芦の牧線の維持・確保

■「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
- タクシー利活用

【会津美里町地域公共交通網形成計画】

■地域間交通及び地域内交通としての美里あいあいタクシーの利便性向上

- 中心拠点での乗り継ぎ強化
- 利用者ニーズを踏まえた運行ダイヤなどの見直し
- 広域交通との接続や隣接自治体の交通手段との連携など

■観光二次交通[※]の整備

- 美里あいあいタクシーの車両待機場所を地域拠点及び中心拠点に変更
- JR 只見線の一部ダイヤからの接続便

【喜多方市地域公共交通網形成計画】

■市街地における循環路線の形成

- 日常生活での主要な目的施設を結ぶ循環路線を形成
- 広域幹線軸や地区内交通と連絡し、乗継促進を図る



■地区内交通の再編

- 予約型乗合交通の運行見直し（需要に適したエリアの統廃合、利用が少ないエリアの効率的な運行内容の検討など）
- 予約方法の改善
- 運転免許返納者への対応

3-② 広域路線バスの再編に合わせた域内交通の導入

1-①において、広域路線バスの複数系統の統合や利用の少ない区間の見直しなどによって、運行形態の変更や交通空白エリアへの対応が必要となる場合については、各市町村の交通計画等との整合性を図ったうえで、各市町村又は地域公共交通会議と連携・協働し、広域路線バスの再編と一体となった域内交通の再編・見直しを検討・実施する。

●域内交通による代替性の検討（実施主体：市町村、バス事業者、タクシー事業者等）【新規】

広域路線バスの再編により対応が必要となった場合は、各市町村の交通計画等との整合性を図ったうえで、既存の域内交通の見直しや拡充により代替することを基本とする。

【既存の域内交通での代替策（イメージ）】

- 域内路線バスのルート変更や拡大による代替（幹線、枝線の役割分担）
- 域内デマンド交通※等の変更や拡大による代替（幹線、枝線の役割分担）
- 域内路線バスや域内デマンド交通※等を結節させることにより広域路線化することによる代替

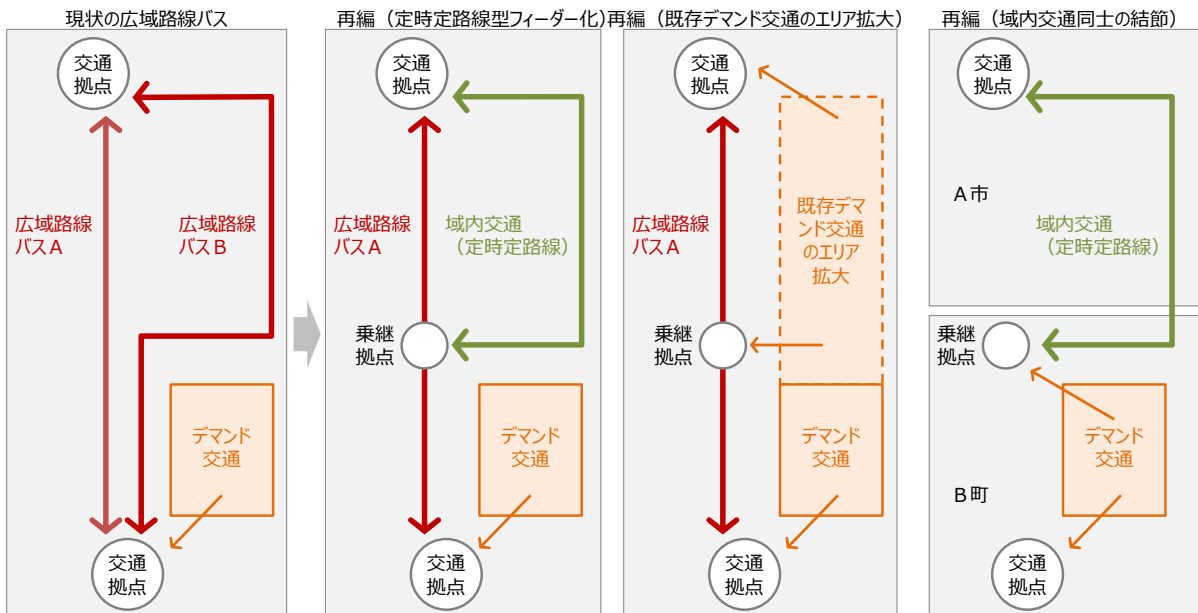


図 既存の域内交通での代替策（イメージ）

●新たな域内交通の導入検討（実施主体：市町村、バス事業者、タクシー事業者等）【新規】

高齢者の移動支援へ要請や技術革新により、移動手段にかかる規制緩和や ICT を活用した新しい移動手段の登場が想定されることから、路線バスやデマンド交通※などの既存の移動手段での代替に加え、新しい移動サービスを活用した域内交通についても検討する。

また、現在、公共交通の位置付けでは無いが、連携を図ることで効果的な移送に資する各種送迎バス（病院送迎バス、通学用バス等）についても、連携や調整を検討する。

【新たな域内交通のイメージ】

- 公共交通空白地有償運送
- 住民主体のボランティア輸送
- AI オンデマンドバス※（デマンド型ダイナミックルーティング）
- タクシーの活用（相乗りタクシー、定額タクシー）

【連携を図ることで効果的な移送に資する各種送迎バスのイメージ】

- ハイスクールエクスプレス
- 病院送迎バス

施策4：交通拠点の形成

4-① 交通拠点の機能強化

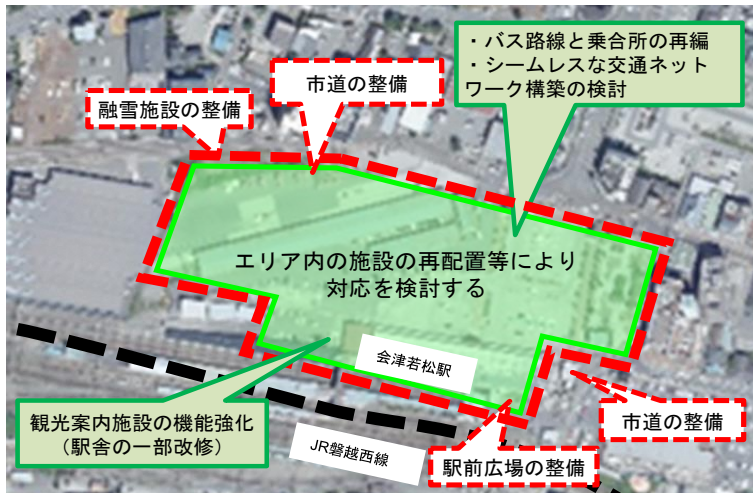
● 駅前等の都市機能の整備に合わせた交通拠点の形成（実施主体：市町村、鉄道事業者、バス事業者）【新規】

広域交通と域内交通が連携した公共交通網の構築に向け、交通の結節点であるとともに広域的な都市機能が立地する主要交通拠点において、駅前等の都市機能の整備に合わせて、交通結節機能（待合環境、乗場案内、乗継案内、行先表示など）を整備する。

参考：会津若松駅周辺における交通結節機能強化のための基盤整備検討調査

（令和元年度、実施主体：会津若松市）

周辺道路やバスロータリーの利便性・安全性の確保、観光の玄関口としてのシンボル性や賑わいの向上を図るための検討調査。



＜現状の課題等＞

- ・ 駅周辺の不整形な道路、利用者と車が交差するバスロータリーの利便性・安全性の確保が必要
- ・ 観光客の誘致拡大のため、観光の玄関口としてのシンボル性や賑わい、魅力の向上が必要
- ・ 交通結節点としての機能充実、活性化、コンパクトシティを推進する都市機能の集約が必要

＜調査内容＞

- ・ 駅前広場、道路、融雪施設整備に係る需要調査、配置検討、概略設計、事業費の算出
- ・ 駅前広場の整備、運営に係るPPP/PFIの導入可能性の検討



図 じげんプラザにおける広域路線バスと美里あいあいタクシーの共同バス停留所

● **公共交通の総合案内板等の整備**（実施主体：県、市町村、バス事業者）【継続・拡充】

駅前広場等において、公共交通の運行情報や乗場案内、乗り継ぎ案内などを掲載した総合案内板等を設置する。

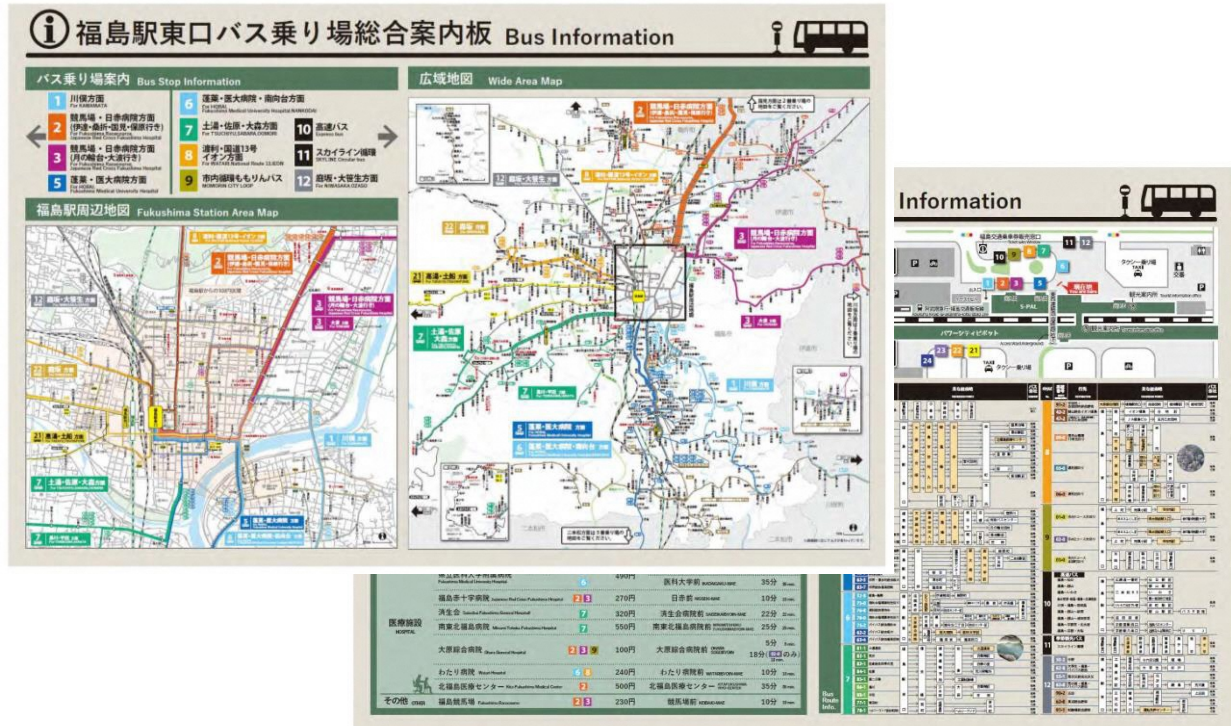


図 【参考】福島市二次交通案内・サイン整備計画（案）における総合案内板イメージ

● **待合環境の整備**（実施主体：県、市町村、バス事業者）【継続・拡充】

交通拠点となる公共・商業・医療施設等と連携して、広域路線バスと域内交通を乗り継ぐ際に、安全・快適に公共交通を待てる待合環境の確保について検討する。また、施設内の待合場所に公共交通の運行情報などを可能な範囲で掲示することを検討する。

4-② **公共交通相互の接続性の強化**

● **乗り継ぎダイヤ等の設定検討**（実施主体：県、市町村、バス事業者）【継続・拡充】

広域路線バスと接続する域内交通のダイヤ等の見直し検討を行う。乗継時間の短縮や拠点周辺での用足し（買い物等）などを考慮して、乗り継ぎ利便性と拠点性の向上を図る。

施策5：多様な交通モードの一体的サービス提供

5-① ICT技術やデータを活用した一体的サービス

● 域内交通のオープンデータ[※]化（実施主体：県、市町村）【拡充】

会津圏域内の域内交通の運行情報等のオープンデータ[※]化を行い、鉄道・路線バスなどと一体的な情報発信などの活用方法について、国の動向を見据えた検討を行う。

会津乗合自動車のバス路線は、既に運行情報のオープンデータ化が図られている。また、会津若松市において、市内の地域内交通（河東地区・北会津地区・湊地区）の運行情報をGTFS[※]化し、オープンデータ化のマニュアルを作成している。



● 会津圏域 MaaS[※]の構築（実施主体：県、市町村、会津 SamuraiMaaS プロジェクト協議会）【新規】

「会津 SamuraiMaaS プロジェクト協議会[※]」では、国交省の新モビリティ推進事業を活用して、地域で持続的に運営可能な「ローカルなモビリティサービス」の構築に向けて、生活・観光両面での実証実験を行っている。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る。

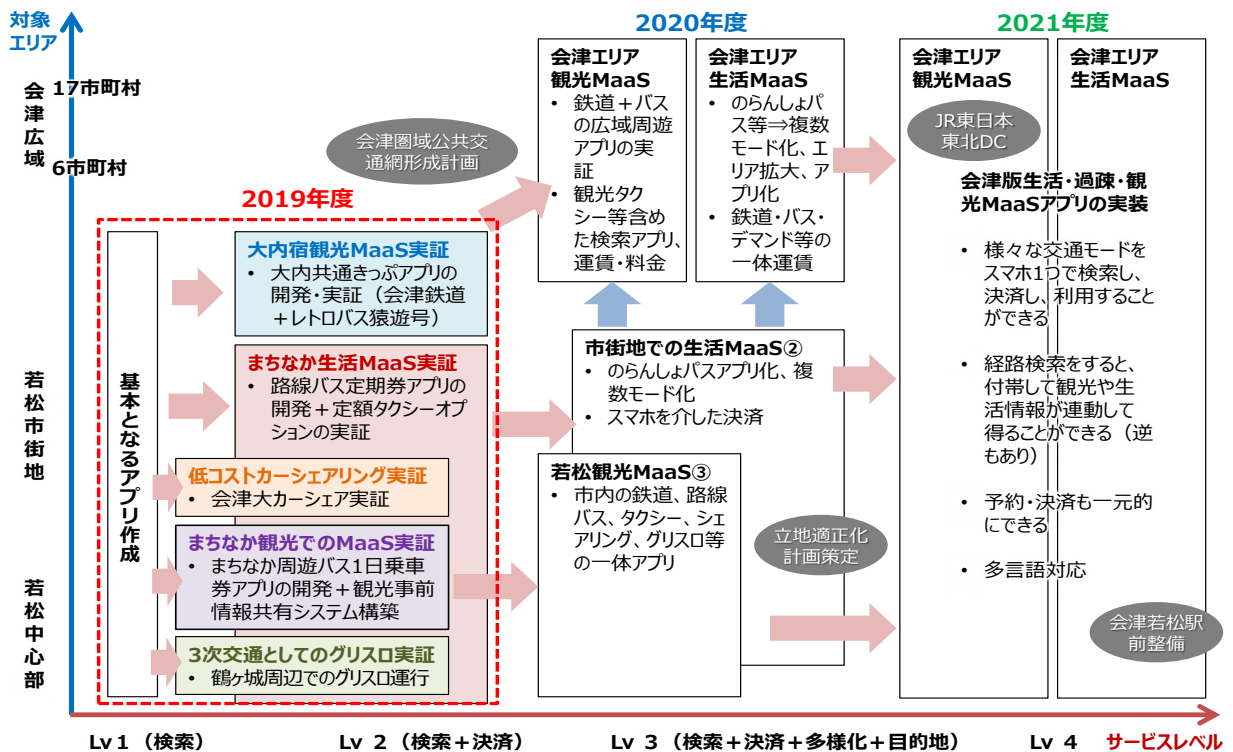


図 会津 Samurai MaaS プロジェクトのロードマップ

5-② 運賃施策

● 分かりやすく利用しやすい運賃施策の検討（実施主体：県、市町村、バス事業者）【新規】

広域路線バス及び域内交通の乗継割引や、広域路線バスにおける上限運賃、利用対象者や利用時間等を限定した企画乗車券などの運賃施策を検討する。

● 圏域内フリー乗車券の導入検討（実施主体：県、市町村、鉄道事業者、バス事業者）【継続・拡充】

会津圏域6市町村内の「生活」及び「観光」フリー乗車券等の導入検討を行う。既存のフリー乗車券（のらんしょパス、ぐるっとカード等）の機能・エリアの見直しなどについて、関係者との協議・調整を行う。

導入検討にあたっては、高齢者の運転免許返納促進や、高齢者の外出による健康増進、地域経済の活性化、観光周遊の活性化などへの効果が期待されることから、交通安全・福祉・医療・商業・観光等の様々な分野との連携を図る。



図 のらんしょパス



図 ぐるっとカード

● 鉄道・バスの共通定期等の導入検討（実施主体：県、市町村、鉄道事業者、バス事業者）【継続】

鉄道と路線バスの双方のメリットを活かして利用できるような対応策について、交通事業者と協議を進める。



西日本鉄道の「福岡都心ダブルパス」は、福岡都心部の西鉄電車と西鉄バスエリアを自由に乗降できる定期券

図 【参考】西鉄電車・バスのおトクな共通定期券



北陸鉄道の共通定期券は、鉄道線の指定駅間と対応バス停留所（指定区間）で、いずれか高い定期運賃で両方も乗車できるお得な定期券

図 【参考】北陸鉄道共通定期券

● ICカード乗車券等を活用した運賃施策の検討（実施主体：県、市町村、バス事業者）【新規】

様々な運賃施策の検討・導入にあたっては、ICカード乗車券等の機能・メリットを活かして、利用しやすい運賃体系への再構築や複数交通モードの連携施策などの検討を行う。

施策6：情報提供

6-① 情報提供ツールの作成

● **圏域公共交通マップの作成**（実施主体：県、市町村、バス事業者）【新規】

会津圏域6市町村の鉄道・広域路線バスを中心に、交通拠点や域内交通などの情報も含めて掲載した圏域公共交通マップを作成する。

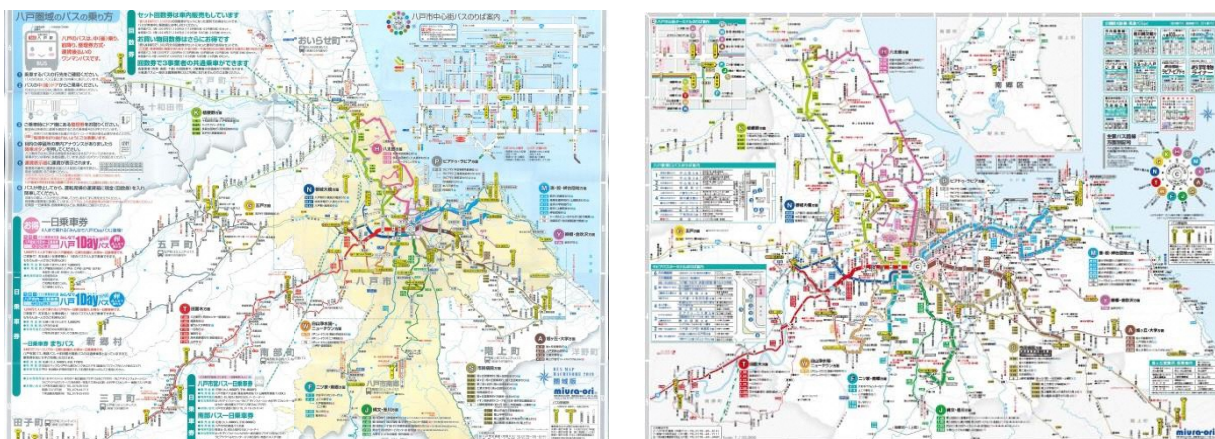


図 【参考】 八戸圏域バスマップ（左：八戸圏域全体、右：八戸市内）

6-② 方面別の路線案内

● **車両・乗場の方向別整理**（実施主体：県、市町村、バス事業者）【新規】

会津若松駅を中心に放射状に運行する路線バスについて、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」「数字」などで示すことなどを検討する。

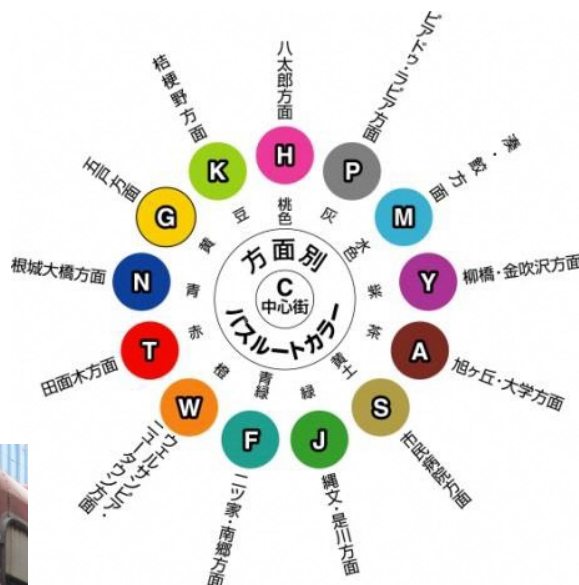


図 【参考】 八戸市・方面別のナンバリング及び、車両の方向幕

施策7：環境整備

7-① 車両のバリアフリー化

- **低床バスやUDタクシーの導入促進**（実施主体：バス事業者、タクシー事業者）【継続】
交通事業者の協力のもと車両更新の際に、低床バスやUDタクシーの導入を促進する。



【ワンステップバス】



【ノンステップバス】



【UDタクシー】

図 低床バス・UD タクシー

7-② ICカード乗車券等の導入検討

- **ICカード乗車券等の導入検討**（実施主体：バス事業者、市町村）【新規】
運賃支払いの時間短縮・手間の軽減や、乗り継ぎ利便性向上に向けて、ICカード乗車券等の新たな運賃收受方法の導入を検討する。

表 ICカード乗車券導入のメリット

利用者視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃を気にしながらの小銭の準備や両替が不要で、ストレスなくスムーズかつスマートに乗降できる。 ・ 割引やポイント等、様々なお得なサービスを楽しむことができる。 ・ 普段持ち歩くICカードで、コンビニ等でスマートに買い物できる。 ・ 地域への来訪者も普段利用している交通系ICカードで乗車できる。
事業者視点	<ul style="list-style-type: none"> ■ サービス向上 ■ 利用促進 ■ 増収施策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継・時間帯別割引や多様な券種、ポイントや特定対象者向けサービス等により、公共交通の利用促進や増収につなげることができる。 ・ 紙の定期券や回数券の廃止により、期限切れ使用や指定区間外利用といった不正利用を防止できる。 ・ 正確な利用実態に基づいた精算により、複数事業者間の共通サービスが導入できる。 ・ 乗降時間の短縮により運行の定時性が向上する。
	<ul style="list-style-type: none"> ■ コスト削減 ■ データ活用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現金の取り扱いに係る様々なコストが削減できる。 ・ 個人属性等に基づく正確な乗降データの分析・活用により、路線や運行計画の見直しがタイムリーに可能となる。

7-2 事業の実施スケジュール

事業の実施スケジュールを次のとおり定める。

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
施策1：広域路線バスの持続性・生産性の向上						
1-① 広域路線バスの再編	検討	実施 (段階的に)				
						評価・検証
1-② 目的施設等の変化に対応した広域路線バスの検討	検討	実施 (段階的に)				
						評価・検証
施策2：広域交通維持の支援の仕組みづくり						
2-① 鉄道との連携・利活用	継続実施					
2-② 広域路線バスの確保維持のための取り組み	継続実施					
施策3：域内交通による移手段の確保・維持						
3-① 域内交通の持続性・生産性の向上	実施 (適宜)					
3-② 広域路線バスの再編に合わせた域内交通の導入	検討	実施 (段階的に)				
						評価・検証
施策4：交通拠点の形成						
4-① 交通拠点の機能強化	検討	実施 (段階的に)				評価・検証
4-② 公共交通相互の接続性の強化	検討	実施 (段階的に)				評価・検証
施策5：多様な交通モードの一体的サービス提供						
5-① ICT 技術やデータを活用した一体的サービス		実施 (段階的に)				評価・検証
5-② 運賃施策		実施 (段階的に)				評価・検証
施策6：情報提供						
6-① 情報提供ツールの作成	検討	実施	評価・検証			
6-② 方面別の路線案内			実施 (段階的に)			評価・検証
施策7：環境整備						
7-① 車両のバリアフリー化			実施 (段階的に)			評価・検証
7-② IC カード乗車券等の導入検討			実施 (段階的に)			評価・検証

8. 計画の推進と達成状況の評価

8-1 計画推進にあたっての役割分担の基本的な考え方

本計画を進めるにあたって、「行政（県・市町村等）」「交通事業者」「地域・住民」の3者が連携し、一体となって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す。

また、公共交通に関わる様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指す。

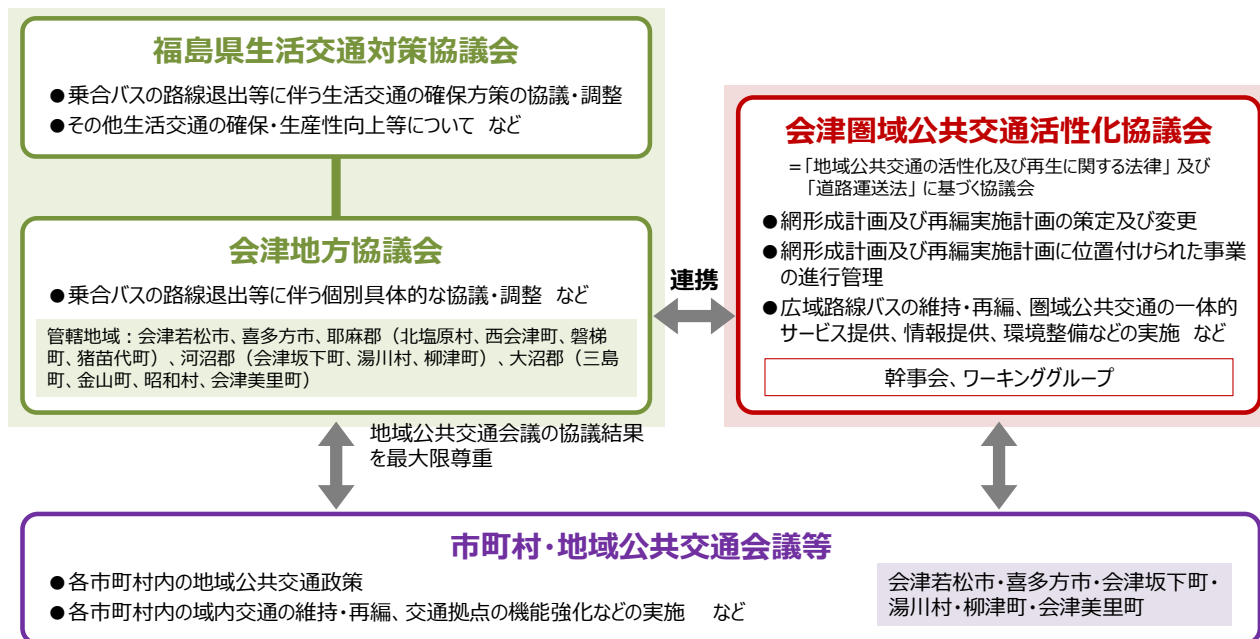
主体		基本的な役割
行政	県	県は、本計画に基づき、効果的・効率的な地域交通ネットワークの実現を図るため、各市町村の区域を越えた広域的な見地から、市町村と連携を図りつつ、会津圏域公共交通活性化協議会の運営業務や目標達成のための施策を関係者と協働して取り組む。
	市町村	市町村は、交通政策への取り組みを強化し、地域公共交通のビジョンをもって、地域の協議会等の運営も含め、県と連携しながら、主に域内交通の活性化に取り組む。
	国	各主体が地域公共交通を活性化・再生するための取り組みを最大限後押しするとともに、課題解決のための環境整備や、制度運用の見直し等を推進することが期待される。
交通事業者		公共交通の運行主体として、利用者の維持・増加を図るためのマーケティングを踏まえた様々な取り組みや設備的發展、運転士の確保に関して主体的な経営努力を行う。それによってネットワーク全体の生産性を高め、公的支援を受けながら地域公共交通の持続性確保を目指す。
地域・住民		交通サービスを受けるだけでなく、公共交通の意義を考え、積極的な公共交通の利用や、公共交通を守り・支えるために主体的に取り組む。
様々な主体		公共交通に関わる様々な主体（医療施設、商業施設、観光施設など）は、行政や交通事業者と連携した取り組みの検討を行う。それによって、公共交通の持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指す。

8-2 計画の推進体制

本計画の推進及び進捗状況の管理は、「会津圏域公共交通活性化協議会」が行う。

広域路線バスの維持・再編について、地方協議会や関係市町村と連携・調整しながら、「会津圏域公共交通活性化協議会（幹事会、ワーキンググループ）」において検討を行う。

各市町村内の域内交通の維持・再編、交通拠点の機能強化などの実施については、各市町村の地域公共交通会議等において協議・検討・実施を行う。



推進体制	構成員・主体	役割
福島県生活交通対策協議会	・国土交通省、福島県、市町村、交通事業者、住民等	・乗合バスの路線退出等に伴う生活交通の確保方策に関する協議・調整 ・その他生活交通の確保・生産性向上等について
会津地方協議会	・国土交通省、福島県、市町村、交通事業者 等	・会津地方振興局管轄地域において、乗合バスの路線退出等に伴う個別具体的な協議・調整
会津圏域公共交通活性化協議会 (幹事会、ワーキンググループ)	・福島県 ・会津圏域6市町村 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・住民 ・学識経験者 等	・地域公共交通網形成計画及び再編実施計画の策定・変更・実施に関する協議及び連絡調整 ・地域公共交通網形成計画及び再編実施計画に位置付けられた事業の進行管理 ・広域路線バスの維持・再編、圏域公共交通の一体的サービス提供、情報提供、環境整備などの実施
市町村・地域公共交通会議等	・会津若松市・喜多方市・会津坂下町・湯川村・柳津町・会津美里町 ・交通事業者、等	・各市町村内の地域公共交通政策 ・各市町村内の域内交通の維持・再編、交通拠点の機能強化などの実施

8-3 PDCA サイクルによる評価・検証

計画の推進にあたっては、計画期間（6年間）における目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCA」と、毎年のモニタリング（事業実施状況等）を中心とした「小さなPDCA」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。毎年のモニタリングについては、協議会において年1回程度の進捗管理を行う。

8-4 評価指標・数値目標

本計画の達成状況の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る。なお、人口減少・少子化による更なる需要規模の縮小が見込まれることから、目標値は基本的に現状維持を目指すものとする。

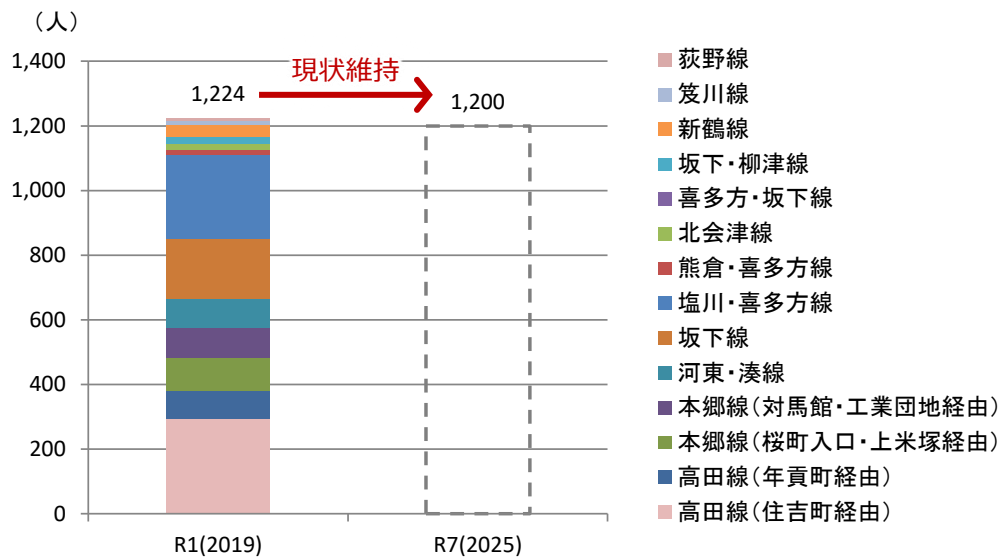
計画の目標	評価指標	方向性	現況値	目標値
目標1 広域交通の確保・維持	広域路線バスの行政界を跨ぐ利用者数	現状維持	1,224人/日 (R1年度)	1,200人/日
		広域路線バスの広域的な利用を維持する		
	圏域における通学定期の販売数	現状維持	656枚/年 (R1年度)	660枚/年
		人口が減少する中においても広域路線バスが高校生の通学手段として選択されるよう維持する		
広域路線バスの収支率	現状維持	40.3% (R1年度)	40.0%	
	広域路線バスの事業性を維持する			
目標2 広域交通と有機的に連携した域内交通の最適化	会津圏域6市町村の公共交通（広域路線バス・域内交通）の年間利用者数	現状維持 (住民1人あたり利用回数を増加させる)	2,310千人/年 11回/人・年 (H30年度)	2,300千人/年 13回/人・年
		人口が減少する中において、会津圏域6市町村の住民1人あたりの利用回数を増加させることで、年間利用者数を維持する		
	交通拠点の乗降者数	現状維持	1,322人/日 (R1年度)	1,300人/日
		交通拠点における広域交通と域内交通の乗り継ぎ利用が増加する		
交通拠点での広域路線バスと域内交通との接続割合	増加	28.8% (R1年度)	30.0%	
	交通拠点における広域路線バスと域内交通の円滑な接続を確保する			
目標3 まちづくりと連携した交通サービスの提供	会津圏域6市町村の観光入込客数	現状維持	9,016千人/年 (H30年度)	9,000千人/年
		観光客の圏域内での移動手段の確保により、観光周遊の活性化に貢献する		
	運転免許返納者数	現状維持	776人/年 (H30年度)	770人/年
		圏域住民の日常生活の移動手段確保により、運転免許返納者数の増加に貢献する		
運行情報の電子化による検索可能路線割合	増加	49.2% (R1年度)	70.0%	
	オープンデータ化を図ることで、検索可能な路線が増加する			

【広域路線バスの行政界を跨ぐ利用者数】

■指標の算出方法

- ・会津圏域6市町村で実施する広域路線バス乗降調査結果のバス停別乗降者数を活用し、市町村（合併前の行政界）を跨ぐバス停間の車内乗車人員より算出する。

■現況値・目標値



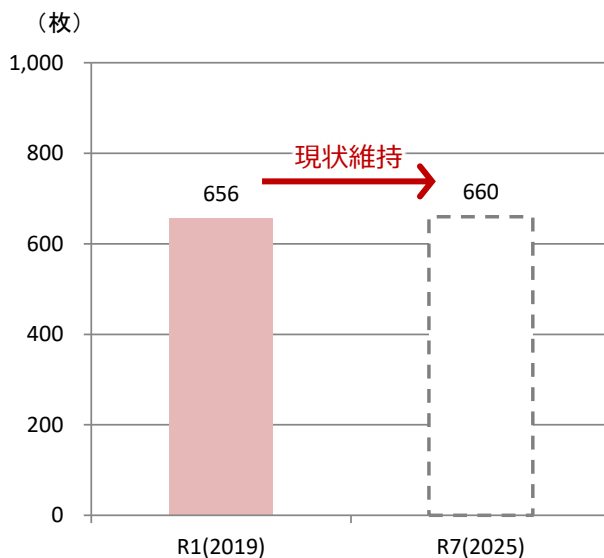
【圏域における通学定期の販売数】

■指標の算出方法

- ・交通事業者の提供資料により、通学定期の販売数を把握する。
- ・対象は以下のとおり。

○会津乗合自動車若松営業所、坂下営業所、喜多方営業所での通学定期の販売数

■現況値・目標値



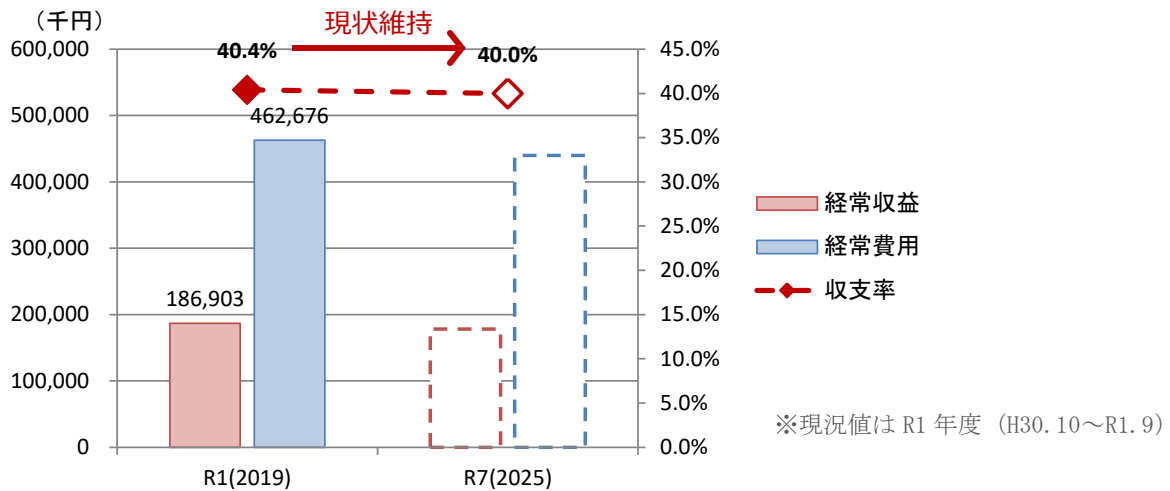
【広域路線バスの収支率】

■指標の算出方法

- ・交通事業者の提供資料により、広域路線バスの経常収益を経常費用で除して算出する。
- ・対象とする公共交通は以下のとおり。

○広域路線バス：会津乗合自動車の路線（14系統）

■現況値・目標値



【会津圏域 6 市町村の公共交通（広域路線バス・域内交通）の年間利用者数】

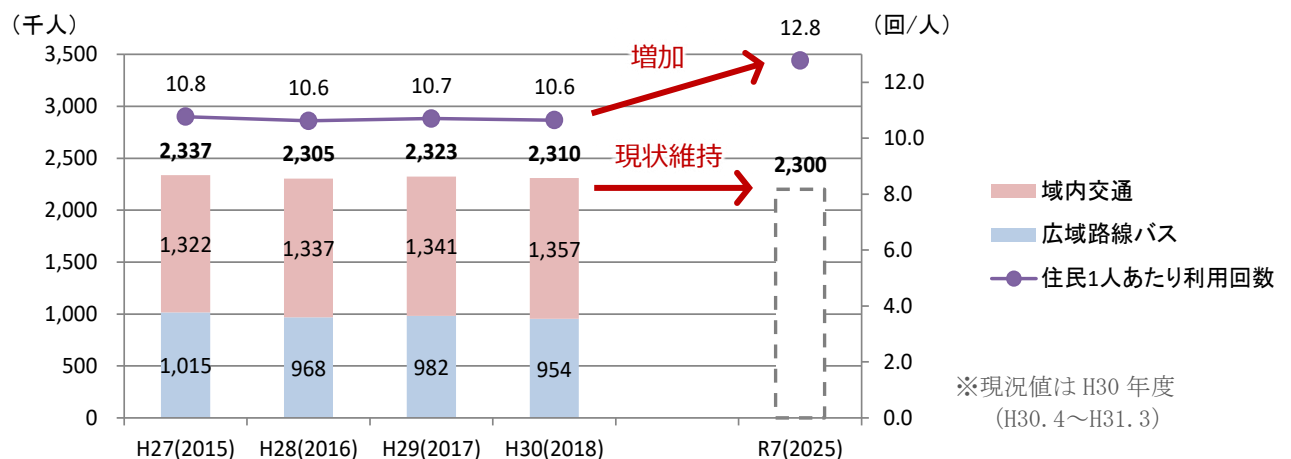
■指標の算出方法

- ・交通事業者及び市町村の提供資料により、広域路線バス及び域内交通の年間利用者数の合計を算出する。住民 1 人あたりの利用回数は、年間利用者数を会津圏域 6 市町村の総人口で除する。
- ・対象とする公共交通は以下のとおり。

○広域路線バス：会津乗合自動車の路線（14系統）

○域内交通：会津乗合自動車等の自主運行路線（7系統）、市町村補助・委託路線（会津若松市、喜多方市、会津坂下町、柳津町、会津美里町）

■現況値・目標値



【交通拠点の乗降者数】

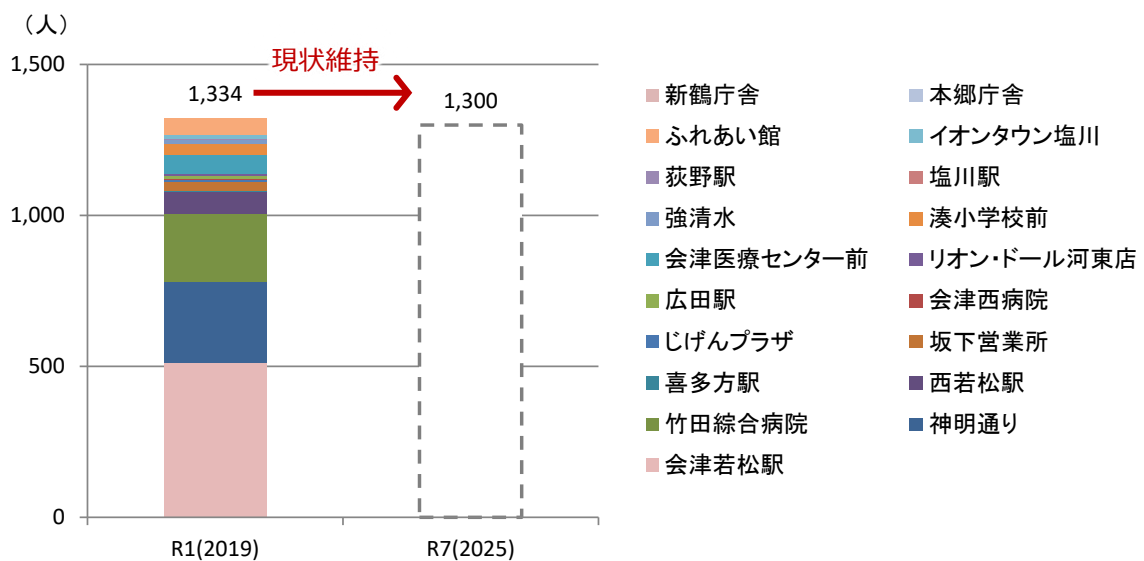
■指標の算出方法

- ・会津圏域6市町村で実施する広域路線バス乗降調査結果のバス停別乗降者数を活用し、交通拠点における乗降者数より算出する。
- ・対象とするバス停は、「6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像」で位置付けた以下の交通拠点とする。

【交通拠点の位置付け（再掲）】

主要交通拠点	広域交通と域内交通の結節点であるとともに、広域的な都市機能が立地する会津圏域の主要な拠点	会津若松市	会津若松駅、神明通り、竹田総合病院、西若松駅
		喜多方市	喜多方駅
		会津坂下町	坂下営業所
		会津美里町	じげんプラザ
乗継拠点	広域交通と域内交通の乗り継ぎの拠点	会津若松市	会津西病院、広田駅、リオン・ドール河東店、会津医療センター前、湊小学校前、強清水
		喜多方市	塩川駅、山都駅、荻野駅、イオンタウン塩川
		会津坂下町	坂下厚生総合病院
		湯川村	道の駅あいづ
		柳津町	ふれあい館
		会津美里町	本郷庁舎、新鶴庁舎

■現況値・目標値



【交通拠点での広域路線バスと域内交通との接続数】

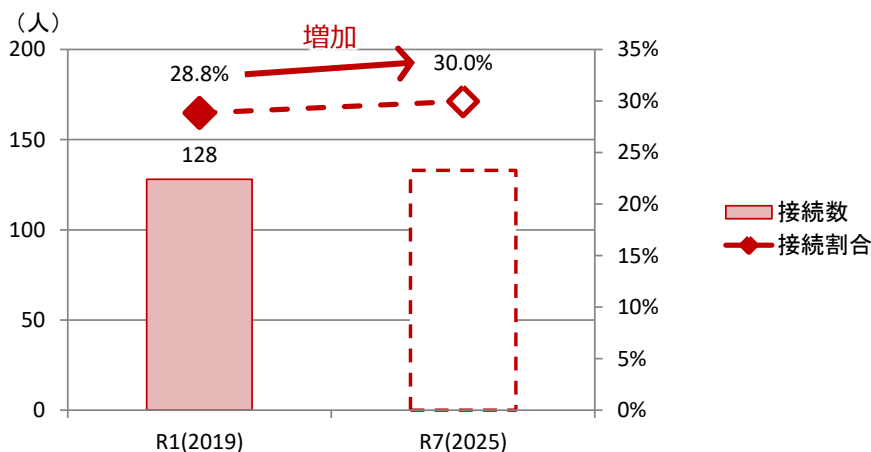
■指標の算出方法

- ・会津圏域6市町村の交通拠点において、広域路線バスと域内交通の交通事業者資料（路線図、時刻表等）をもとに、接続している本数を整理する。
- ・接続の定義は、同一バス停において、30分以内の乗り継ぎが可能であることとする。
- ・対象とするバス停は、居住地から域内交通と広域路線バスを乗り継ぐ際の交通拠点とし、交通拠点（主要交通拠点・乗継拠点）のうち会津若松市幹線軸区間（会津若松駅、神明通り、竹田総合病院、西若松駅）を除いた以下のとおりとする。

【交通拠点での広域路線バスと域内交通との接続状況（R1年度）】

	交通拠点	広域路線バス	域内交通	接続数
会津若松市	会津西病院	高田線（住吉町経由） 高田線（年貢町経由）	北会津地域内交通	14/24
	リオン・ドール河東店	河東・湊線	河東地域内交通	8/14
	会津医療センター前	塩川・喜多方線	河東地域内交通	6/14
	湊小学校前	河東・湊線	湊地域内交通	7/7
喜多方市	喜多方駅	塩川・喜多方線 熊倉・喜多方線 喜多方・坂下線	みんべえ号（喜多方地区）	11/30
	塩川駅	—	みんべえ号（塩川地区）	0/14
	山都駅	荻野線	みんべえ号（山都地区）	3/25
	荻野駅	荻野線	みんべえ号（高郷地区）	2/14
	イオンタウン塩川	塩川・喜多方線	みんべえ号（塩川地区）	3/14
会津坂下町	坂下営業所	坂下線	袋原線、勝方線、杉山線、五ノ併線、海老沢線、御池田線	14/67
	坂下厚生総合病院	—	—	0
湯川村	道の駅あいづ	坂下線	—	0
柳津町	ふれあい館	坂下・柳津線	軽井沢線、麻生線、藤線、大野新田線、長窪線、支所本庁線	12/64
会津美里町	じげんプラザ	高田線（住吉町経由） 高田線（年貢町経由）	美里あいあいタクシー（高田エリア） 美里あいあいタクシー（本郷エリア） 美里あいあいタクシー（新鶴エリア）	48/54
	本郷庁舎	—	美里あいあいタクシー（本郷エリア）	0/18
	新鶴庁舎	—	美里あいあいタクシー（新鶴エリア）	0/18
合 計				128/444
(割合)				(28.8%)

■現況値・目標値

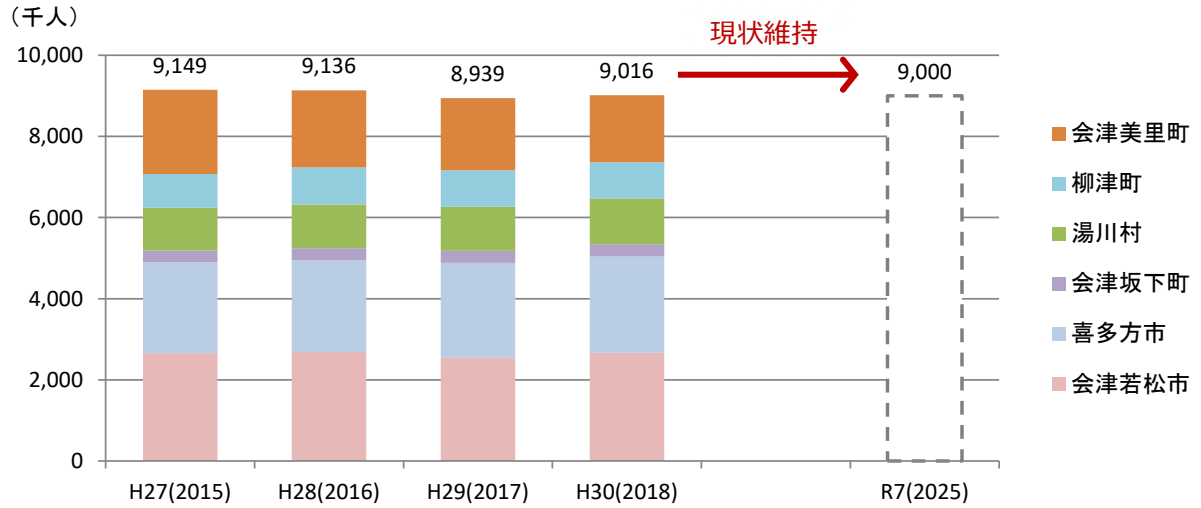


【会津圏域 6 市町村の観光入込客数】

■指標の算出方法

- ・福島県観光入込状況調査より、会津圏域 6 市町村の調査集計地点の観光入込客数の合計を算出する。

■現況値・目標値

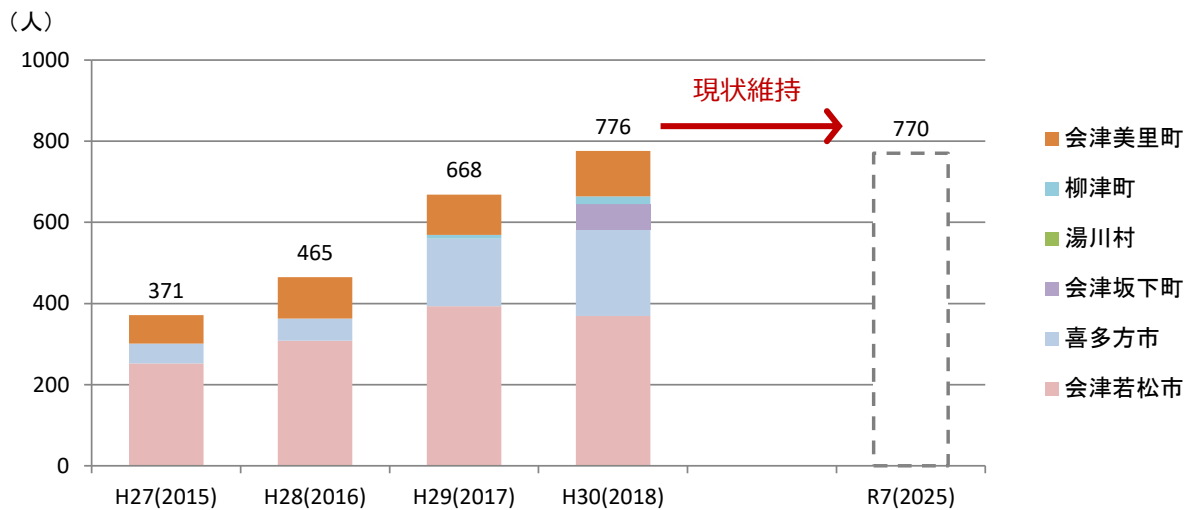


【運転免許返納者数】

■指標の算出方法

- ・管内警察署の提供資料より、会津圏域 6 市町村の運転免許返納者数の合計を算出する。

■現況値・目標値



【運行情報の電子化による検索可能路線割合】

■指標の算出方法

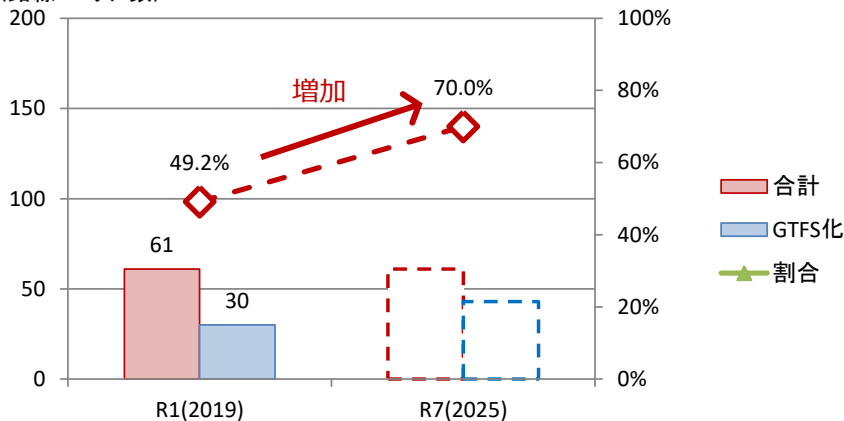
- 交通事業者及び市町村の提供資料により、広域路線バス及び域内交通の運行情報（時刻表や運行経路等の静的情報）のGTFS化状況を把握し、全路線数に占めるGTFS化した路線の割合を算出する。
- 対象とする公共交通は以下のとおり。
 - 広域路線バス：会津乗合自動車の路線（14路線）
 - 域内交通：会津乗合自動車等の自主運行路線（7路線）、市町村補助・委託路線（会津若松市、喜多方市、会津坂下町、柳津町、会津美里町）

【広域路線バス及び域内交通の運行情報のGTFS化状況（R1年度）】

路線・エリア		GTFS化状況	割合
広域路線バス			
会津乗合自動車の路線（14路線）		全路線がGTFS化済み（14路線）	100%
域内交通（自主運行路線）			
会津乗合自動車の路線（6路線）		全路線がGTFS化済み（6路線）	100%
エコろん号		×	0%
域内交通（市町村補助・委託路線）			
会津若松市	金堀線	GTFS化済み	66.7%
	芦ノ牧線	GTFS化済み	
	金川町・田園町住民コミュニティバス	×	
	北会津地域内交通「北会津ふれあい号」	GTFS化済み	
	河東地域内交通「みなづる号」	GTFS化済み	
	湊地域内交通「みなとバス」	×	
喜多方市	みんべえ号（14エリア）	×	0%
会津坂下町	袋原線、勝方線、杉山線、五ノ併線、海老沢線、御池田線（6路線）	全路線がGTFS化済み（6路線）	100%
柳津町	高森線、琵琶首線、大峯線、軽井沢線、麻生線、藤線、大野新田線、長窪線、支所本庁線、せんざん荘線、まちなか線（11路線）	×	0%
会津美里町	美里あいあいタクシー（3エリア）	×	0%
合計	61路線・エリア	30路線	49.2%

■現況値・目標値

（路線・エリア数）



※計画期間中においては定時定路線型のバスについてGTFS化（運行情報の電子化）を進める。
 ※定時定路線型ではないデマンド交通（喜多方市「みんべえ号」、会津美里町「美里あいあいタクシー」）についてはGTFSでのデータ化ができない現状にあるが、計画期間中においては、GTFS化の可能性について調査・研究していく。

参考資料

1 策定の経緯

(1) 策定体制

① 協議会の構成員

協議会の構成員	備考
福島県 生活環境部政策監	会長
会津若松市 副市長	副会長
喜多方市 副市長	監事
会津坂下町 副町長	
湯川村 副村長	
柳津町 副町長	
会津美里町 副町長	監事
会津乗合自動車株式会社 代表取締役社長	
一般社団法人福島県タクシー協会会津支部 支部長	
東日本旅客鉄道株式会社 総務部企画部長	
会津鉄道株式会社 代表取締役社長	
国土交通省東北地方整備局郡山国道事務所 所長	
福島県会津若松建設事務所 所長	
福島県喜多方建設事務所 所長	
福島県会津若松警察署 署長	
福島県喜多方警察署 署長	
福島県会津坂下警察署 署長	
企画室ME 代表	
会津喜多方商工会議所 相談役	
古坂下自治会 自治会長	
湯川村立勝常小学校 校長	
柳津町区長連絡協議会 会長	
会津美里町地域公共交通会議 公募委員	
福島大学経済経営学類 准教授	
国土交通省東北運輸局福島運輸支局 支局長	
公益社団法人福島県バス協会 会長	
会津乗合自動車労働組合 執行委員長	
福島県会津地方振興局 局長	

② 幹事会の構成員

幹事会の構成員	備考
福島県 生活環境部生活交通課長	座長
会津若松市 企画政策部地域づくり課長	
喜多方市 企画政策部地域振興課長	
会津坂下町 政策財政課長	
湯川村 総務課長	
柳津町 総務課長	
会津美里町 政策財政課長	
会津乗合自動車株式会社 乗合バス部・タクシー事業部 輸送管理課長	

③ワーキンググループの構成員

ワーキンググループの構成員	備考
福島県 生活環境部生活交通課員	
会津若松市 企画政策部地域づくり課員	
喜多方市 企画政策部地域振興課員	
会津坂下町 政策財政課員	
湯川村 総務課員	
柳津町 総務課員	
会津美里町 政策財政課員	
会津乗合自動車株式会社 乗合バス部・タクシー事業部 輸送管理課員	
会津圏域公共交通活性化協議会規約第3条に定める学識経験者	

(2) 策定までの経緯

年度	月	協議会など	利用者・沿線住民など
2019年	5月	<ul style="list-style-type: none"> ■第1回会津圏域公共交通活性化協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・規約(案)、役員選出について ・事業計画(案)、収支予算(案)について 	広域路線バスの乗降調査(河東・湊線、笈川線)
	6月	<ul style="list-style-type: none"> ■第1回幹事会(書面) <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付申請について ・会津圏域地域公共交通網形成計画策定業務委託契約について ■第1回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・収集・整理する資料・データについて ・広域路線バスの乗降調査について 	
		7月	<ul style="list-style-type: none"> ■第2回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・計画策定に必要な資料・データについて ・元年度バス乗降調査の結果について ・広域路線バスの見直すイメージについて ・次年度以降の法定協議会の取り組み
	8月	<ul style="list-style-type: none"> ■第3回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・再編のイメージについて ・域内交通の現状と課題、広域路線とのネットワーク形成イメージについて ・広域網形成計画における骨子について ・ソフト的な施策について ・坂下・柳津線の乗降調査について 	
	9月	<ul style="list-style-type: none"> ■第2回幹事会(書面) <ul style="list-style-type: none"> ・会津圏域地域公共交通再編実施計画策定調査業務委託契約について ■第4回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・広域路線の確保・維持・再編にかかる基本的な方針の骨子案について ・広域路線と域内交通・乗継拠点とのネットワーク形成骨子案について ・ソフト的な施策について 	広域路線バスの乗降調査(坂下・柳津線)

	10月	■第5回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・前回ワーキングにおける課題について ・網形成計画骨子案について 	
		■第6回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・幹事会に提示する骨子案について ・計画案の取りまとめに向けて今後進める事項 ・令和2年度以降の協議会運営について 	
		■第3回幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・広域バス路線の再編検討状況について ・会津圏域の現状、課題、基本的な方針について ・令和2年度の協議会運営（案）について 	
	11月	■第7回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・計画案の取りまとめに向けた確認事項・論点について ・今後の進め方について 	
		■第8回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・網計画素案に対する確認事項について ・網形成計画策定にかかる手続き等について ・再編実施計画策定及び再編事業までのスケジュールについて 	
	12月	■第9回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・第4回幹事会について ・網計画素案に対する確認・調整事項について ・広域路線バスの再編検討について 	
		■第10回ワーキンググループ <ul style="list-style-type: none"> ・網計画素案に対する確認・調整事項について（評価指標、推進体制等） ・今後のスケジュールについて 	
2020年	1月	■第4回幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの経緯、今後のスケジュールについて ・広域バス路線の再編検討状況等について ・計画（素案）について 	
		■第2回会津圏域公共交通活性化協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの経緯、今後のスケジュールについて ・計画（素案）について 	
	2月		パブリックコメント
	3月	■第5回幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・広域バス路線の再編検討状況等について ・計画（案）について 	
		■第3回幹事会 <ul style="list-style-type: none"> ・広域バス路線の再編検討状況等について ・計画（案）について 	

2 実態把握調査等の実施概要

(1) 移動実態の把握

調査目的	会津圏域 6 市町村における日常生活の移動実態を把握するため、各種統計データや既存資料を収集・整理した。
調査対象	通勤、通学（高校）、買い物（最寄り品、買回り品）、通院の移動実態。
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ H27 国勢調査による通勤・通学流動 ・ 県立高校別生徒通学状況（各学校の H31 学校要覧） ・ 福島県第 16 回消費購買動向調査による買物流動（最寄り品・買回り品） ・ 平成 30 年度国保データによる主な医療施設への通院流動

(2) 広域路線バスの乗降調査

調査目的	会津圏域 6 市町村における広域路線バスの利用実態を把握するため、路線バス全便について、路線別・便別・バス停別の乗降者数をカウントした。																																																				
調査対象	会津圏域 6 市町村内の広域路線バス 14 路線の全便（平日）。																																																				
調査方法	調査員がバス車両に乗りし、路線別・停留所別の乗降者数を把握した。																																																				
調査日	令和元（2019）年 5 月～9 月																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>実施日</th> <th>人員</th> <th>担当自治体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高田線</td> <td>7月4日（木）</td> <td>12 人</td> <td>会津若松市 会津美里町</td> </tr> <tr> <td>本郷線</td> <td>7月16日（火）</td> <td>6 人</td> <td>会津若松市 会津美里町</td> </tr> <tr> <td>河東・湊線</td> <td>5月29日（水）</td> <td>5 人</td> <td>会津若松市</td> </tr> <tr> <td>坂下線</td> <td>7月17日（水）</td> <td>8 人</td> <td>会津若松市 会津坂下町 湯川村</td> </tr> <tr> <td>塩川・喜多方線</td> <td>7月11日（木）</td> <td>7 人</td> <td>会津若松市 喜多方市</td> </tr> <tr> <td>熊倉・喜多方線</td> <td>7月9日（火）</td> <td>6 人</td> <td>会津若松市 喜多方市</td> </tr> <tr> <td>北会津線</td> <td>7月3日（水）</td> <td>4 人</td> <td>会津若松市 会津美里町</td> </tr> <tr> <td>喜多方・坂下線</td> <td>7月18日（木）</td> <td>4 人</td> <td>喜多方市 会津坂下町</td> </tr> <tr> <td>坂下・柳津線</td> <td>9月2日（月）</td> <td>4 人</td> <td>会津坂下町 柳津町</td> </tr> <tr> <td>新鶴線</td> <td>7月3日（水）</td> <td>4 人</td> <td>会津若松市 会津美里町</td> </tr> <tr> <td>笈川線</td> <td>5月30日（木）</td> <td>5 人</td> <td>会津若松市 湯川村</td> </tr> <tr> <td>荻野線</td> <td>7月5日（金）</td> <td>2 人</td> <td>喜多方市</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	実施日	人員	担当自治体	高田線	7月4日（木）	12 人	会津若松市 会津美里町	本郷線	7月16日（火）	6 人	会津若松市 会津美里町	河東・湊線	5月29日（水）	5 人	会津若松市	坂下線	7月17日（水）	8 人	会津若松市 会津坂下町 湯川村	塩川・喜多方線	7月11日（木）	7 人	会津若松市 喜多方市	熊倉・喜多方線	7月9日（火）	6 人	会津若松市 喜多方市	北会津線	7月3日（水）	4 人	会津若松市 会津美里町	喜多方・坂下線	7月18日（木）	4 人	喜多方市 会津坂下町	坂下・柳津線	9月2日（月）	4 人	会津坂下町 柳津町	新鶴線	7月3日（水）	4 人	会津若松市 会津美里町	笈川線	5月30日（木）	5 人	会津若松市 湯川村	荻野線	7月5日（金）	2 人	喜多方市
路線名	実施日	人員	担当自治体																																																		
高田線	7月4日（木）	12 人	会津若松市 会津美里町																																																		
本郷線	7月16日（火）	6 人	会津若松市 会津美里町																																																		
河東・湊線	5月29日（水）	5 人	会津若松市																																																		
坂下線	7月17日（水）	8 人	会津若松市 会津坂下町 湯川村																																																		
塩川・喜多方線	7月11日（木）	7 人	会津若松市 喜多方市																																																		
熊倉・喜多方線	7月9日（火）	6 人	会津若松市 喜多方市																																																		
北会津線	7月3日（水）	4 人	会津若松市 会津美里町																																																		
喜多方・坂下線	7月18日（木）	4 人	喜多方市 会津坂下町																																																		
坂下・柳津線	9月2日（月）	4 人	会津坂下町 柳津町																																																		
新鶴線	7月3日（水）	4 人	会津若松市 会津美里町																																																		
笈川線	5月30日（木）	5 人	会津若松市 湯川村																																																		
荻野線	7月5日（金）	2 人	喜多方市																																																		

(3) 広域路線バスの路線別カルテの作成

目的	広域路線バスの再編・見直しを検討するために、方面別の路線カルテを作成した。
対象	会津圏域 6 市町村内の広域路線バス 14 路線。
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線・系統の概要（起終点・経由地、運行回数、運賃、キロ程） ・ 利用実態（輸送人員、輸送量、平均乗車密度） ・ 運行実態（経常費用、経常収益、公的負担額） ・ 路線の現状・問題点の整理 ・ 路線の見直し・再編の方向性（案）の検討

(4) 市町村における過年度の住民・利用者ニーズ調査

①会津若松市 住民グループインタビュー

調査目的	市全体のバス交通の改善課題を整理し、よりの確なバスネットワークやサービスレベルのあり方、公共交通の再編のあり方を検討するため、以下の内容について住民の本音のニーズを具体的に把握した。 <ul style="list-style-type: none"> ・日常の外出行動(通院、買物、通学、用事、通勤など) ・移動の困難性(バス停までの距離、坂道などの移動の壁、移動手段と歩行困難性など) ・路線バスの問題点、評価など(行先、ルート、運行時間帯、本数、運賃体系、車両、バス停、乗換等)
調査対象	・中央・一箕・河東・北会津・門田・大戸・湊地区の高齢者(主に女性) (各地区6~17人)
調査日	平成27(2015)年7月16日、7月17日、7月30日、7月31日

②喜多方市 住民グループインタビュー

調査目的	よりの確な公共交通ネットワークやサービスレベルのあり方、公共交通の再編のあり方を検討するため、以下の内容について住民の本音のニーズを具体的に把握した。 <ul style="list-style-type: none"> ・日常の外出行動(通院、買物、通学、用事、通勤など) ・移動の困難性(坂道などの移動の壁、移動手段と歩行困難性など) ・公共交通の問題点、評価など(行先、ルート、運行時間帯、本数、運賃体系、車両、停留所、乗換等)
調査対象	・喜多方・熱塩加納・塩川・山都・高郷地区のデマンド型交通の利用者登録者 (各地区4~8人)
調査日	平成28(2016)年9月28日、10月4日、10月5日

③会津美里町 町民グループインタビュー

調査目的	利用者以外の町民も含めて、日常生活での移動特性や公共交通に対する意識・改善要望を把握した。 <ul style="list-style-type: none"> ・日常の外出行動(通院、買物、通学、用事、通勤など) ・移動の困難性(坂道などの移動の壁、移動手段と歩行困難性など) ・公共交通の問題点、評価など(行先、ルート、運行時間帯、本数、運賃体系、車両、停留所、乗換等) ・じげんプラザ開庁に対するニーズ(運行ルート・本数・時間帯・車両の大きさ等) ・美里あいあいタクシーの土日運行に対する意見・要望
調査対象	・高田・本郷・新鶴エリアの住民(デマンド型交通の利用者登録者、免許返納者) (各地区7~9人) <ul style="list-style-type: none"> ・高校生及び保護者(町内全域)(10人・2グループ)
調査日	平成30(2018)年7月26日、7月27日

④会津坂下町 バス券補助利用者アンケート

調査目的	バス券補助事業の有効性について検証を実施し、平成28年度以降の社会実験事業の展開、公共交通利用者に対する新たなサービス提供、地域住民の移動手段の確保を図る
調査対象	バス券補助の交付者(225名)
調査時期	平成28(2016)年度

3 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説する。

アルファベット

AI オンデマンドバス（デマンド型ダイナミックルーティング）

複数の利用者からの配車予約（乗降ポイント、希望時刻）に基づいて、AI（人工知能）が最適なルートや配車をリアルタイムに決定するシステムを用いた交通サービス。例えば、バス車両を使用し、需要に応じてリアルタイムでルートを最適化して運行する仕組み。

GTFS（General Transit Feed Specification）

公共交通機関の時刻表と地理的情報に関するオープンフォーマット。共通のフォーマットで情報が公開されることで、複数の公共交通機関の情報を利用する経路検索などのアプリケーション開発が容易になる。

国土交通省では、「標準的なバス情報フォーマット」として、静的情報の「GTFS-JP」と動的情報の「GTFS リアルタイム」の2種類のフォーマットを定めている。

MaaS（Mobility as a Service）

モビリティのサービス化。利用者が多様なモビリティサービス（鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリングなど）に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

PDCA サイクル（Plan-Do-Check-Act）

計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

あ・ア行

会津 SamuraiMaaS プロジェクト協議会

会津エリアにおける新しい移動サービスの導入や MaaS の実現に向けて、システムやアプリの開発、実証実験及び本運用化に取り組む。地元交通事業者に加え、交通系コンサルタント、ICT 企業等による民間事業者と市や地元大学が連携する、官民連携の組織体制。

オープンデータ

機械判読に適したデータ形式（コンピュータで扱いやすいデータ）で、商用利用も含め、複製や改変などの二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ。

た・タ行

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（地域公共交通活性化・再生法）

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。2007年10月施行。改正地域公共交通活性化・再生法は2014年5月成立、11月施行。

デマンド交通

デマンド（需要・要求）に応じて運行する乗合交通をいう。事前に電話等により予約を要する場合が多く、よりタクシーに近いドア・ツー・ドアから、バス停間の移動や路線バスタイプの迂回型など形態は多岐に渡る。

都市計画区域マスタープラン

都道府県が策定する都市計画のマスタープランとして、「都市計画の目標」、「区域区分の決定の方針」、「土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針」などについて定めることとされている。都市計画は、この方針に即したものでなければならない。正式には都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」という。

都市計画マスタープラン

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定められるものであり、「市町村総合計画」や、都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」などの内容に即し、地域の特性に応じた将来像を明らかにし、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す指針となるもの。

な・ナ行

二次医療圏

特殊な医療を除く一般的な入院医療サービスを提供する医療圏。

二次交通

鉄道駅等の交通拠点と観光地等の目的地を結ぶアクセス交通。

ら・ラ行

立地適正化計画

都市全体の観点から、居住機能や医療・商業・行政等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、都市計画マスタープランの一部となるもの。

居住を誘導するエリア、都市機能の立地を誘導するエリア等を定め、公共交通の再編などと一体的に取り組んでいくことにより、「コンパクト＋ネットワークの都市構造」の実現を図る。

