

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

会津若松市における公共交通の現状と課題

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

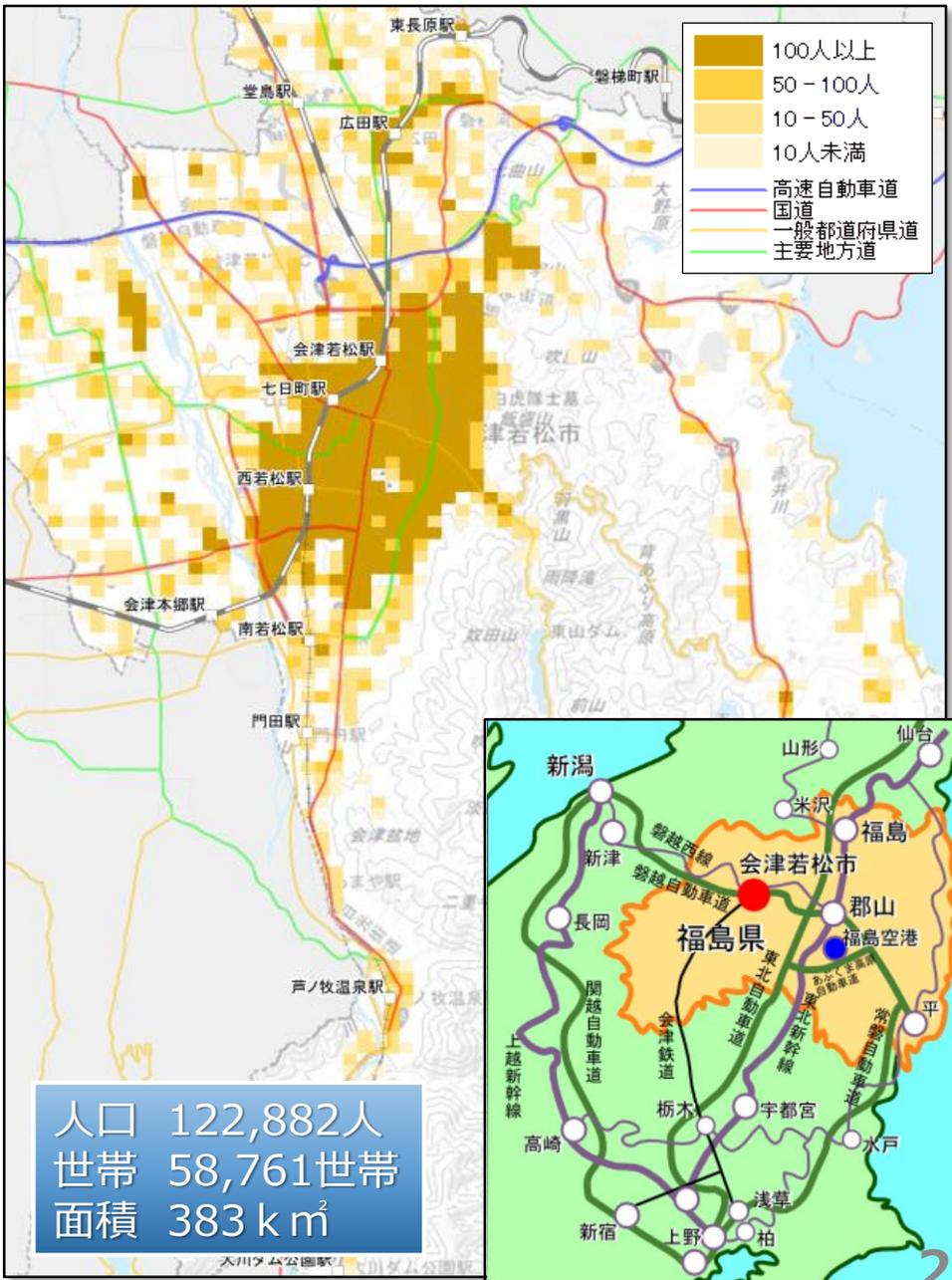
地域との連携・協働によるバスづくりの展開 ～地域公共交通網形成計画・再編実施計画策定の取組～

市の概況

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



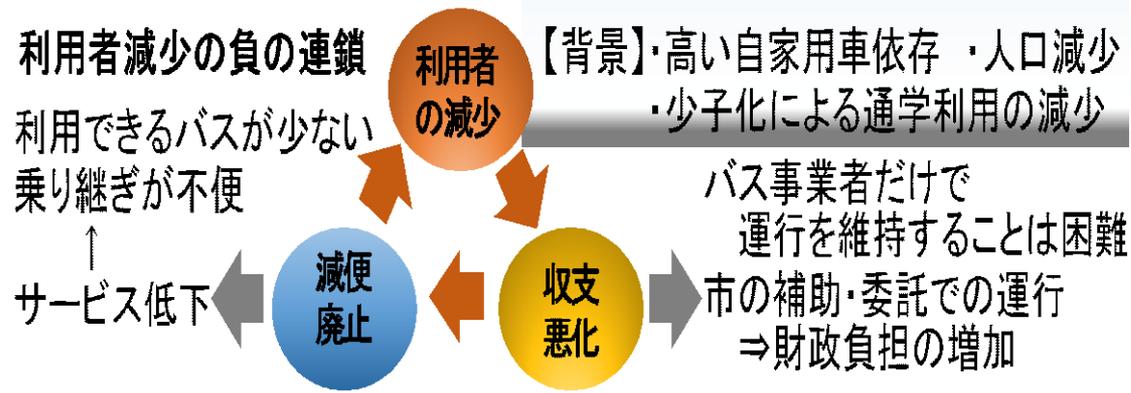
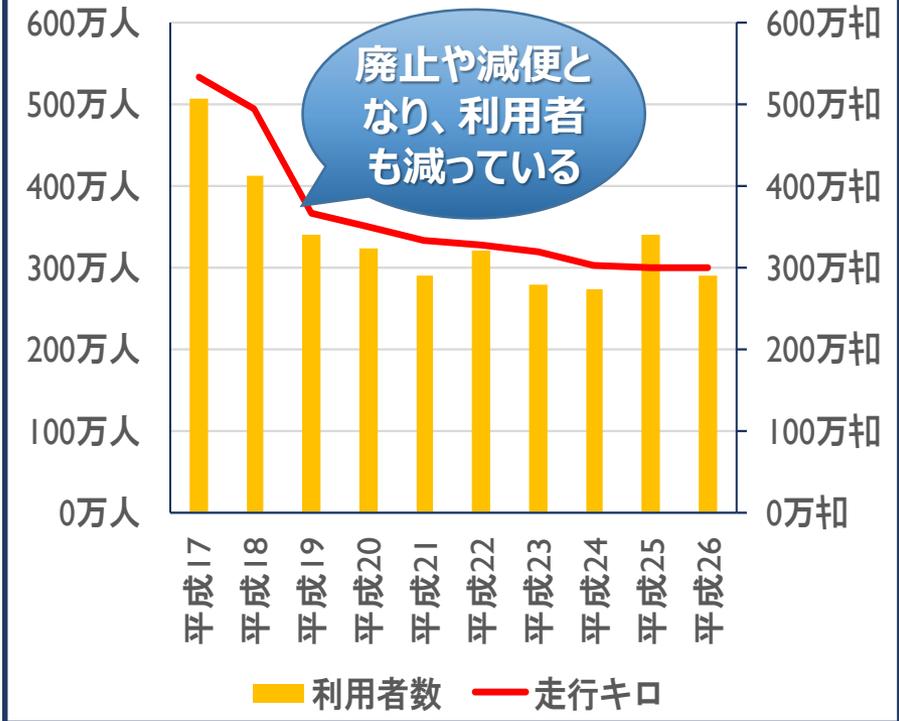
他市と比べると、現状においてコンパクトな都市構造になっており、市街地部においては徒歩や自転車での移動がしやすい環境にある。

路線バスを取り巻く現状と課題

会津管内の路線バス利用者数と自家用車保有台数の推移



会津管内の路線バス利用者数と走行キロ数の推移



負のスパイラルから抜け出せない
何とかしなければ！

地域公共交通会議設置(21.3)
総合連携計画策定(22.3)

網形成計画策定(28.3)

金川町・田園町住民コミュニティバスの取組① 会津若松市

総合連携計画(22～27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光



バス事業者による実証実験運行 H23.7～H24.7

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

実績：H23.7～H24.3

1日当り 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

実証実験運行の検証 H24.8～H25.7

- ・利用者ヒアリングや高齢者全数アンケート等による検証

運行可能性・運行方法の検討 H25.8～H26.6

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

住民主体コミュニティバスの取組 H26.7～

【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7
 ・継続したバスの運行を図っていくためには、地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立

【運営協議会の開催】H26.7～ 毎月1回開催
 ・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
 ・実績や声に基づいた利用促進策の検討

【「さわやか号」運行開始】H26.11～
 ・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

約2年間にわたる検証・地域との議論

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

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

データや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍

実績：H26.11～H27.9

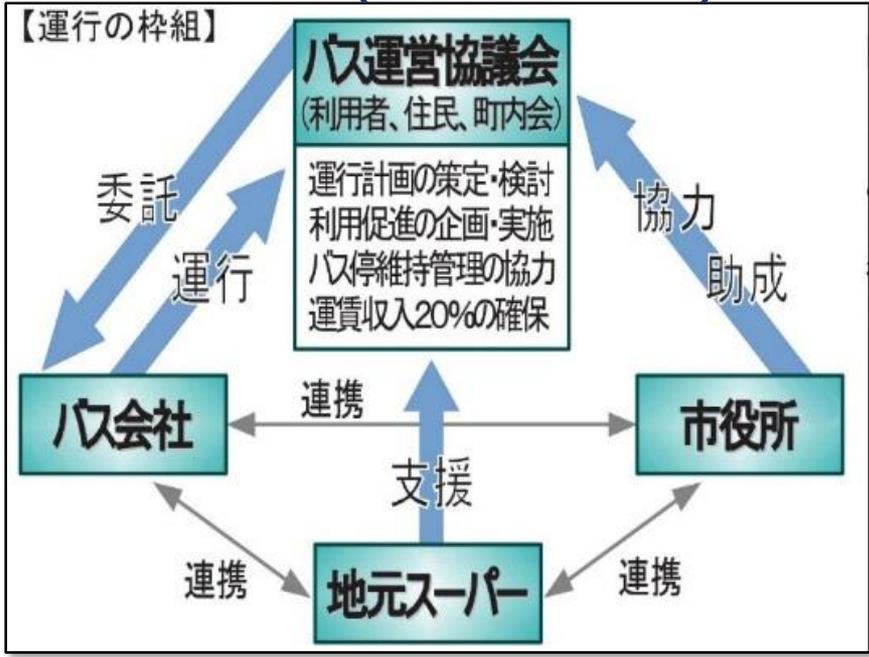
1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人

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
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

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



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

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

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**追加

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

3者連携
4者連携

取組の輪が広がる

「さわやか号」の運行に多くの応援をいただいています!!

運行開始から2ヶ月が経過しようとしている「さわやか号」ですが、毎日約15人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、バスを必要とする方々の「おかけの足」として確実にご利用いただけており、「このバスを運行することができて良かった」と思われると、「来永くこのバスを継続していかなければならない」との使命感も改めて感じています。

このよから中、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から「さわやか号」を応援していただき、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、来永く運行できるように頑張ってください!

活発で楽しい協議会運営で、バスと地域の両方を育てて下さい。

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

応援メッセージ

※全てのメッセージを掲載できませんが、誠にありがとうございます。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。

車のない私にとって、とても助かります。

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

スタートの時から...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!!

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



地域や利用者を起点とすることで、本当に必要とされる公共交通が
地域と連携・協働することで、運行の持続性が高まるだけでなく、地域づくりに繋がる

地域との連携・協働によるバスづくりの展開

会津若松市

金川町・田園町住民コミュニティバスの取り組みから学んだこと

「持続的可能な公共交通をつかっていくためには・・・」

☆利用者目線で考える

☆より小さな単位(行政区単位→集落・町内会単位)で考える

☆地域・事業者・行政が連携し、データを共有して検討を行う

地域や利用者を起点とした、調査・計画策定

会津若松市地域公共交通網形成計画（28年3月策定）

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

再編重点地区の抽出
⇒北会津地区、河東地区、湊地区

地域との連携・協働によるバスづくりの実行

会津若松市地域公共交通再編実施計画（策定中）

地元地域づくり組織との連携・協働による広域路線、地域内交通の検討

北会津地域づくり委員会

河東地域づくり委員会

湊地区地域活性化協議会

網形成計画策定調査事業

再編実施計画策定調査事業

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



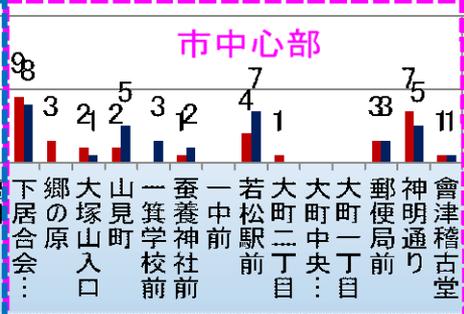
網形成計画策定調査事業

再編実施計画策定調査事業

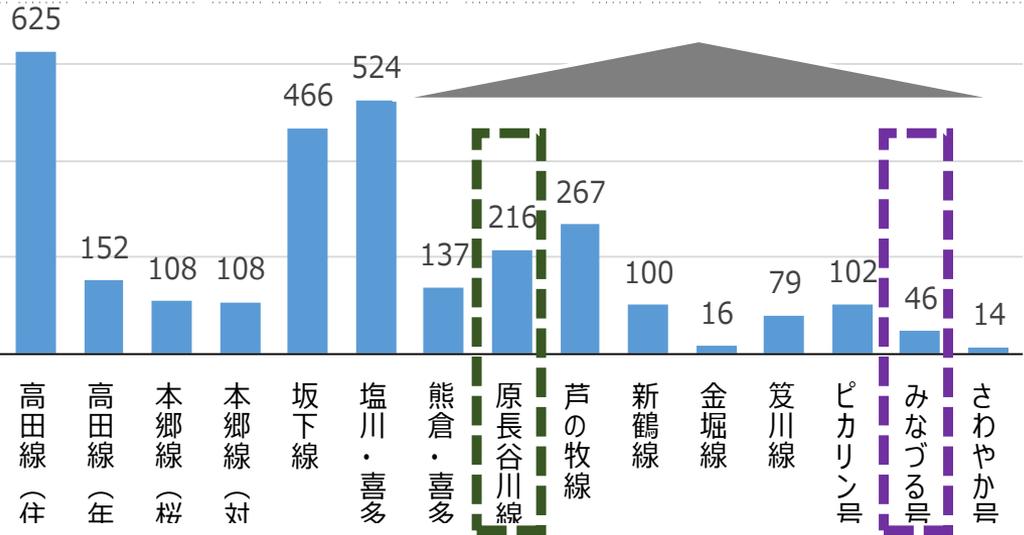
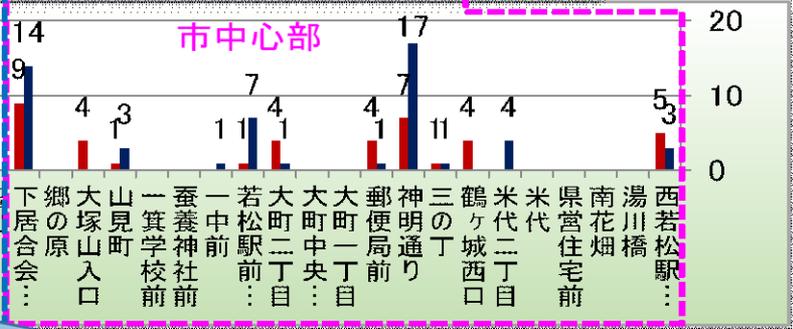
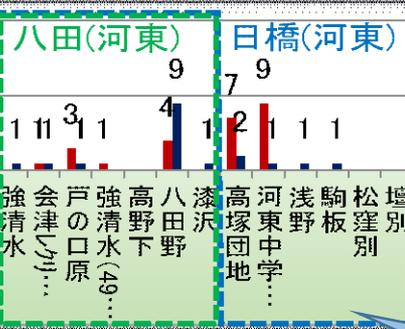
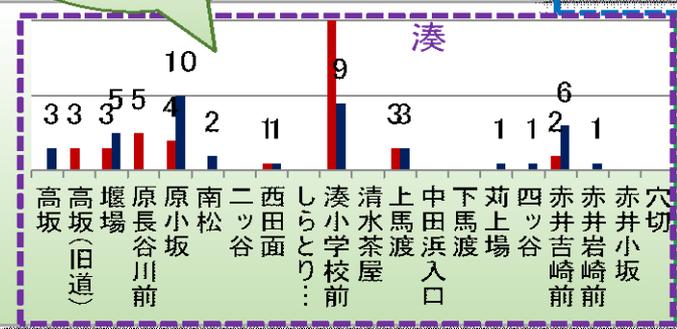
1日当り利用者

■ 乗車(人)
■ 降車(人)

【原長谷川線】
-1日 6往復の運行
-1日の利用者216人



【みなづる号】
-1日 6往復の運行
-1日の利用者46人



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

データを把握し共有する②～集落別調査

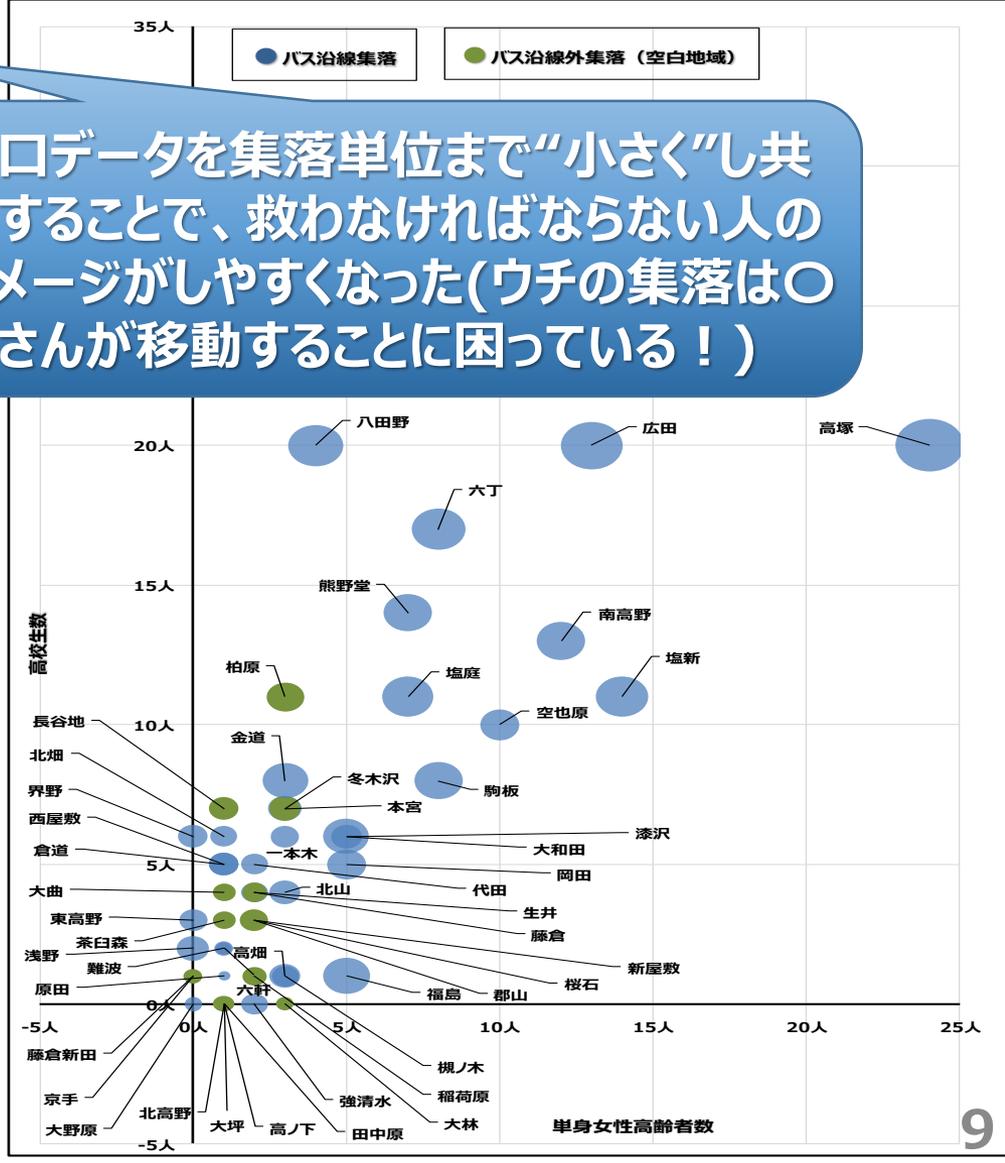
再編実施計画策定調査事業

地域づくり組織における検討

河東地区 集落ごとの地域分析

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	仁愛駅前
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	六丁
5	日橋	広田	140世帯	456人	108人	16人	13人	20人	広田
6	日橋	東	169世帯	509人	122人	18人	13人	26人	河原
7	日橋	藤倉	24世帯	82人	26人	2人	2人	4人	河原
8	日橋	倉道	30世帯	102人	33人	1人	1人	5人	河原
9	日橋	槻ノ木	29世帯	88人	33人	5人	3人	1人	河原
10	日橋	難波	10世帯	30人	12人	2人	1人	2人	河原
11	日橋	塩庭	106世帯	319人	98人	11人	7人	11人	河原
12	日橋	駒板	89世帯	282人	79人	9人	8人	8人	河原
13	日橋	界野	27世帯	106人	30人	0人	0人	6人	河原
14	日橋	北山	45世帯	118人	34人	4人	3人	4人	河原
15	日橋	浅野	33世帯	124人	39人	1人	0人	2人	河原
16	日橋	南高野	101世帯	284人	97人	12人	12人	13人	南高野
17	日橋	原田	6世帯	17人	4人	1人	1人	1人	南高野
18	日橋	長谷地	38世帯	108人	33人	3人	1人	7人	南高野
19	日橋	東高野	27世帯	96人	31人	3人	0人	3人	南高野
20	日橋	高塚	216世帯	557人	181人	37人	24人	20人	高塚団地
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	八田野
28	八田	桜石	23世帯	72人	27人	5人	2人	3人	八田野
29	八田	六軒	12世帯	42人	10人	2人	1人	2人	八田野
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	漆沢
33	八田	稲荷原	26世帯	69人	28人	6人	2人	1人	漆沢
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	熊の堂
38	堂島	茶臼森	17世帯	62人	18人	1人	1人	3人	熊の堂
39	堂島	北高野	10世帯	41人	15人	1人	1人	0人	熊の堂
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	熊野堂
42	堂島	岡田	55世帯	178人	59人	8人	5人	5人	熊野堂
43	堂島	福島	72世帯	256人	82人	5人	5人	1人	熊野堂
44	堂島	西屋敷	28世帯	101人	35人	2人	1人	5人	熊野堂
45	堂島	大曲	18世帯	62人	21人	1人	1人	4人	熊野堂
46	堂島	代田	28世帯	89人	30人	3人	2人	5人	熊野堂
47	堂島	大坪	17世帯	50人	24人	4人	1人	0人	熊野堂
48	堂島	北畑	24世帯	85人	31人	2人	1人	6人	熊野堂
49	堂島	高畑	39世帯	119人	48人	4人	3人	1人	熊野堂
50	堂島	京手	13世帯	41人	15人	2人	0人	1人	熊野堂
51	堂島	郡山	28世帯	94人	31人	2人	2人	3人	熊野堂
52	堂島	本宮	32世帯	118人	42人	4人	3人	7人	熊野堂
53	堂島	金道	79世帯	244人	72人	8人	3人	8人	熊野堂
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	

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



再編実施計画策定調査事業

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

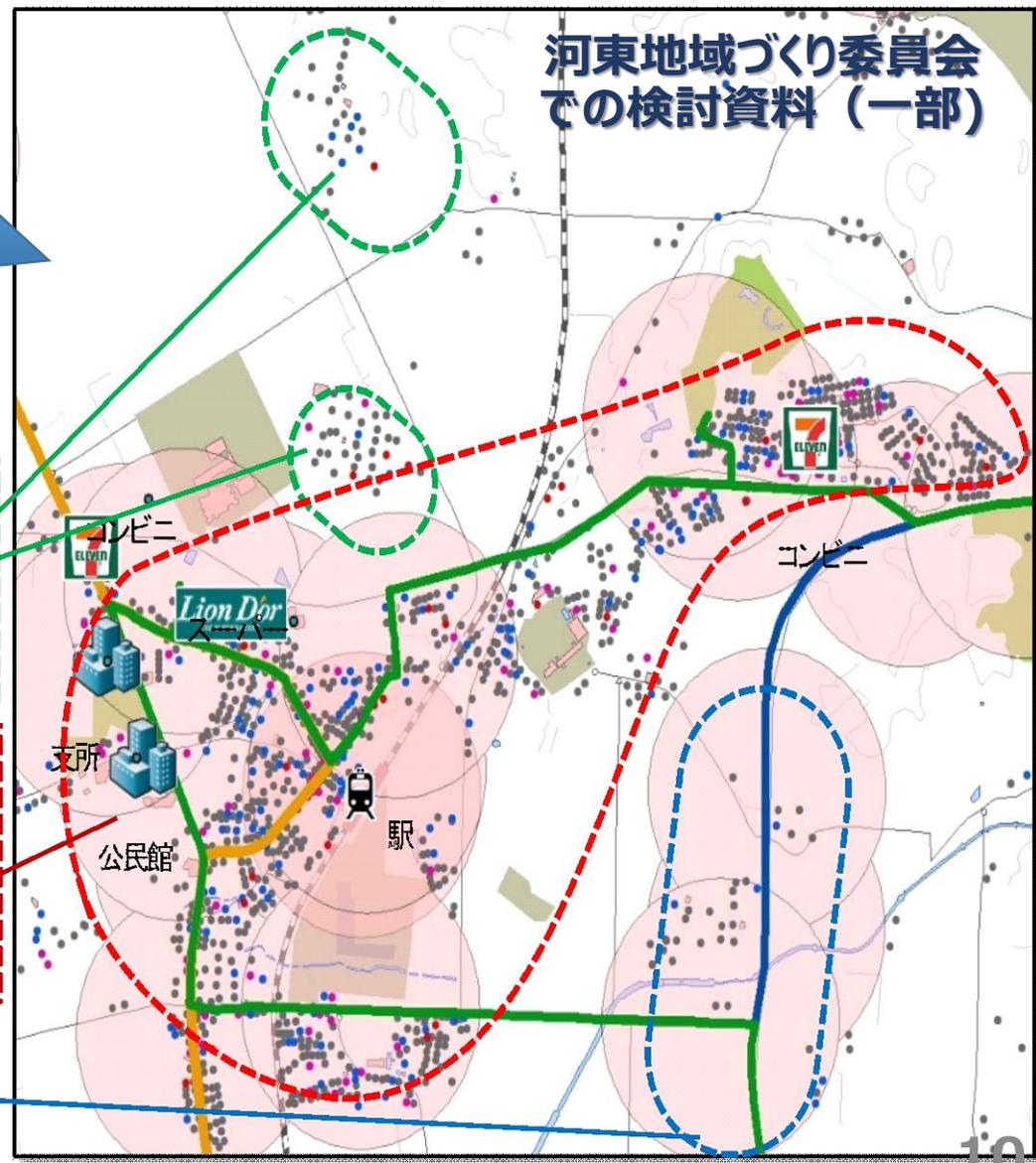
- 【凡例】
- 人が住んでいるところ
 - バス路線
 - バス停から300m区域

- 交通空白・生活不便地域
- 人 □:〇〇人
 - 単身女性高齢者:〇〇人
 - 高校生層:〇〇人
 - ・集落散在し、人口もまばら

- 人口集中・利便施設集中地域
- バス利用者が多い地域
- 人 □:〇〇人
 - 単身女性高齢者:〇〇人
 - 高校生層:〇〇人
 - ・住宅地が密集し、人口も多い

- バス沿線だが利用者が少ない地域
- 人 □:〇〇人
 - 単身女性高齢者:〇〇人
 - 高校生層:〇〇人
 - ・集落散在し、人口もまばら

地域づくり組織における検討



住基と連動したGISシステムを活用

北会津地域づくり委員会における検討

河東地域づくり委員会における検討

	人口	単身高齢女性数	うち公共交通利用者	単身高齢女性以外の利用者	利用者見込	確認状況
八田野	347人	4人	2人	調査中	2人	<ul style="list-style-type: none"> ・単身高齢女性のうち、バス利用者（神明通りで買い物・週1回）が1人、自分で車を運転する人が1人、別居家族に頻繁に送迎してもらっている人が2人。 ・同居高齢女性1人が通院のため、月に1回、行きはバス、帰りはタクシー利用。 ・高校生で八田野バス停で乗降する子が1人いるが、八田野の子供ではない。
漆沢	111人	1人	1人	4人	5人	<ul style="list-style-type: none"> ・単身高齢女性1名はバスを利用。原長谷川線（稀にみなづる号）を利用して生活。年に数回、若松駅前バスを乗り継ぎ、医療センターへ通院。 ・同居高齢女性は4名のバス利用者有り。 ・高校生4名のうち、2名がバス利用。他1名は駅まで家族が送迎。 ・みなづる号を延伸してほしい。
強清水	90人	2人	1人	0人	1人	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者2人のうち、車運転が1人、バス利用が1人。足が悪いため、強清水バス停まで30分かかって移動。また、若松駅前バスを乗り継ぎ、市内クリニックへ。降雪期は親戚に街中までの送迎を依頼。
大林	35人	1人	1人	調査中	1人	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者は、八田野バス停まで1.5km歩いて利用するが、荷物のある帰りが辛い。
桜石	72人	1人	0人	1人	1人	<ul style="list-style-type: none"> ・単身高齢女性は自分で車を運転。 ・単身高齢男性がタクシーを買い物のために利用。
六軒	42人	1人	1人	1人	2人	<ul style="list-style-type: none"> ・単身高齢女性はバス停まで遠いため、タクシーを利用。 ・単身高齢男性はバス停まで自転車移動し、バスを利用。 ・高校生は広田駅か若松駅まで家族が送迎。
大野原	39人	0人	0人	0人	0人	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度までバス利用者が1名いたが、現在はいない。 ・高齢者は孫などに送迎してもらっている。
生井	75人	1人	0人	調査中	0人	<ul style="list-style-type: none"> ・単身高齢女性は、バイクを運転するとともに、別居家族に送迎してもらえるため、バス利用は無し。タクシー券ももらえるが、タクシーは利用しない。
稲荷原	69人	1人	0人	1人	1人	<ul style="list-style-type: none"> ・単身高齢女性は別居家族の送迎により生活。 ・同居しているが、日中、タクシーで出かける高齢女性が1名。
高ノ下	38人	0人	0人	調査中	0人	

バス路線沿線地域 3集落

空白地域 7集落

集計欄 918人 12人 6人 7人 13人

■ **バス路線沿線地域：3集落、利用者見込8人**

■ **空白地域：7集落、利用者見込5人**

河東地域づくり委員会での検討資料(抜粋)

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なった
⇒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

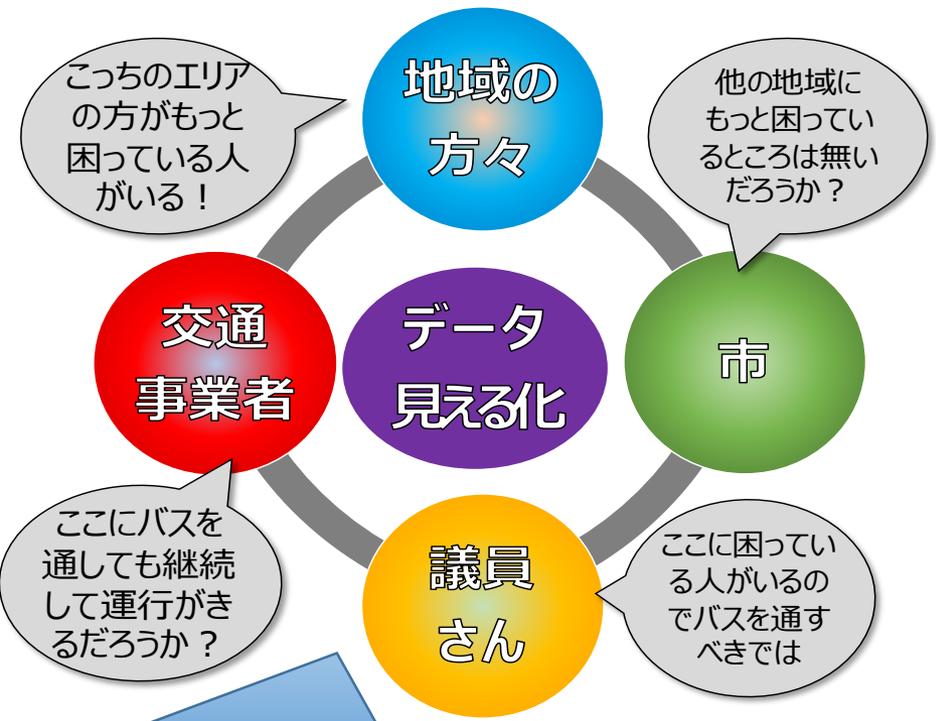
北会津地域づくり委員会における検討



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		

河東地域づくり委員会における検討



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のでは

目標を“小さく”することで実現の可能性が近く感じられたのでは (〇〇集落の〇〇さんのためのバスを考える！)

「湊交流バスの運行」(28年度)

湊地区地域活性化協議会

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♪ワウイガヤガヤ
⇒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のでは(地域づくりにつながるバス運行のイメージを共有)

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



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

