

次世代地域交通モデル構築事業

～既存の地域公共交通体系の整理と
新たなモビリティシステム導入による置き換え～

令和2年度方部出張型政策提案研究会
Bグループ

外島 拓(リーダー・西会津町)●高橋 孝(喜多方市)●東条 純一(湯川村)
田中 晴久(会津美里町)●芦沢 卓也(福島県)●田崎 裕理(福島県)

ビジョン

会津地域において次世代地域交通を構築する

誰もが出掛ける楽しみを感じ、会津地域の活性化へつなげるために、既存の交通体系を整理するとともに、新たなモビリティシステムを導入し、会津の広域的な地域公共交通網を実現する。



そのためには、会津地域の現状と課題を分析し、クリアすることが必要。

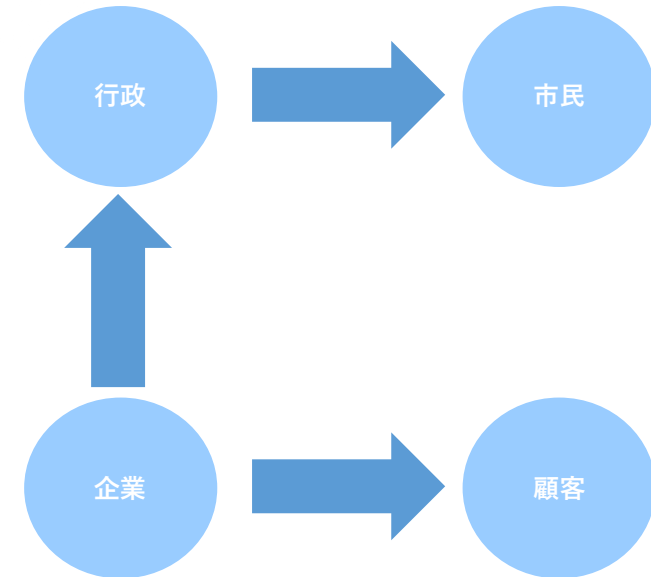
現状分析

私たちが置かれている状況

人口増大局面においては…

- 大型バスによる大規模輸送
- 行政から住民への一方的なサービス提供
- 企業から顧客への一方的なサービス提供

によりうまく機能していた

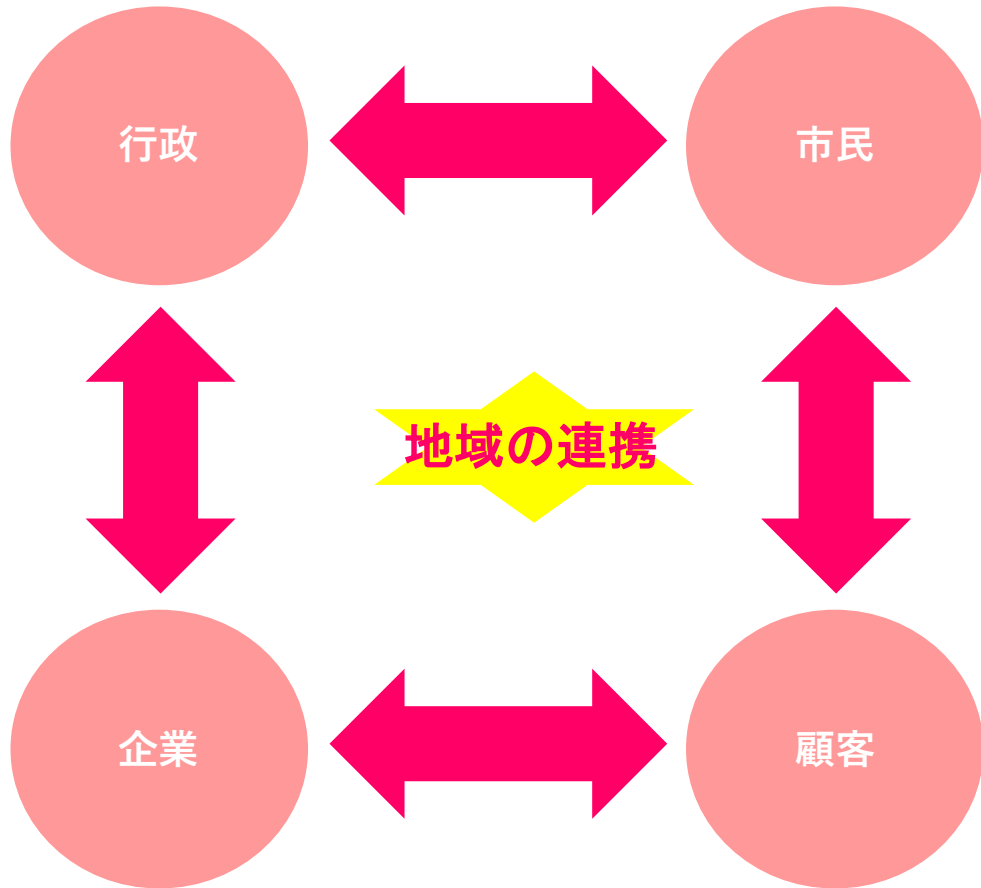


現在は人口減少の局面に直面している！

→人口増大局面時に実施していた施策ではうまくいかない

人口減少・需要減少に対応した施策の展開が必要

人口減少局面で求められる取組み



【企業】

- 人口減少局面における市場の縮小に対応できる取組み。
- 新たな需要創出のためのデータ分析。

【行政】

- 今後増加が見込まれる交通弱者の社会参加機会の推進。
- 効率的で持続可能な事業の実施。
- 住民同士が支え合うための体制構築支援(コーディネーター)
- 部署の垣根を超えた横の連携。
- 新たな需要創出のためのデータ分析。

【住民】

- 地域活動への参加。
- 有償ボランティアへの登録。

会津地域における現状と課題

現状：公共交通利用者数が低迷...、サービス低下、財政的負担の増 

自動車ありきの生活が定着していることから、公共交通利用者数が低迷したまま。必要に
 感じ路線整理等行うものの、特に路線バス・デマンド交通利用者数に顕著な増加は見られず、**結果として収支が悪化し、サービスの低下や行政の財政的負担が大きくなっている。**

1. 路線バス

原因① **運賃が高い**

→ 場合によっては、鉄道と比較して2倍以上の運賃設定。

原因② それだけでは住民の移動手段の候補にならないエリアがあり、**利用には乗り継ぐための補完路線が必要。**

原因③ 利用しやすい効率的な輸送となっていないのでは？
 → 運行ルート（目的地）に見合った輸送人数に対する車両となっていない路線がある。

2. デマンド交通

原因① 既存の公共交通空白地帯を埋めることを主な導入目的としているため、目的地への移動には**乗り継ぎを要する。**

原因② **観光客への対応不足**

→ 主に地域住民がターゲットになっており、魅力ある選択肢としての周知となっていないのでは？

「おでかけ」というより、単なる目的地への移動に特化してしまっている

... 

課題：会津地域の活性化😊

既存利用の更なる移動の円滑化と利便性の増進と同時に、アフターコロナのニューノーマル+新たな

観光需要創出にいち早く対応する公共交通網を構築し、会津地域の活性化を図る。

1. 既存需要の分析

①地域住民

通学、通勤、通院、買い物、最寄り駅までの移動など**日常生活の移動**。

②観光客

食(ラーメン・そば・カフェ・郷土料理)、**体験**(陶芸(本郷焼)・温泉・スキー・スノーボード)、**見る**(三十三観音・ころり三観音めぐり)
etc……

2. アフターコロナのニューノーマル +新たな観光需要の創出

- ①混雑を避けたバス利用 (例. バーチャルバス停でドアtoドア)
- ②コロナ禍で進められる多様な働き方を活用する。(例. ワークেশョン)
- ③会津地域の特性を活かした観光需要創出する。(例. サイクリング・グリーンアスパラやザーサイ等の収穫)

もっと利便性をUPさせたい！！

創出した需要を公共交通で繋いだ

おでかけの楽しみを生み出すためには、官民・行政内での横の連携が必

課題解決に向けたモデルの構築

事業概要

(1) 定時定路線の見直し

- 住民及び観光客のニーズを捉え、既存定時定路線をニーズに見合った運行形態に整理（再編）する。
- 効率的・効果的な運行を行えるように、曜日ごとに各路線の運行を設定するなどの手段も採用する。

路線バス、鉄道、デマンド交通がそれぞれ共存できる魅力ある
路線へ

イメー
ジ



赤字路線を中心に整理。
バーチャルバス停など個人
のニーズに合わせた出発
地・経由地・目的地が出現
する。



(2) 路線バス等の価格改定／設定

① 路線バス

- ・ 法定協議会で決定する **協議運賃制度** を採用する。
 - 路線を維持でき、かつ利用者が使いやすい合理的な価格設定とする。
- ・ 一定の距離や地区において統一した料金区分に設定するなど、わかりやすい料金体系を構築する。
 - 地域特性として競合しない他路線との一体的な統一した料金体系とし、ワンコインといったわかりやすい料金にするなど工夫する。

② デマンド交通

- ・ 料金を地域住民用と観光客用の料金体系とする。 **地域住民は廉価に、観光客は高めに。**

(3) 事業用又は自家用による旅客運送の見直し

① 広域輸送デマンドバス・タクシー

隣接市町村までの相互輸送を行う。

② 起点・終点を伴わない域内移動（市町村内）

資産の再編成により、最大限に利便性を向上させることで限りなくドア to ドアに。

→ アプリの導入、バーチャルバス停の導入により利用者ニーズに合った効率的な運行形態へ。

(4) スクールバスと事業者用又は自家用旅客運送の融合

- ①事業者又は自家用旅客運送の定時定路線に一般客と児童生徒の混乗や、通勤通学時間における行政運行スクールバスとの併用により有効な地域資源の活用を実施。
- ②資産及び運行管理業務の一元化により、行政コストのスリム化を目指す。

・ 幹線による移動（広域路線バス）：民間ベース

→路線の集約により運送経費の効率化を図るとともに、集客力の向上によりJR並みまでの運賃低廉化を目指す。

・ 幹線等への乗継ぎ移動（域内交通）：行政ベース

→交通空白地における域内外（隣接市町村間まで）への移動も想定し、次世代予約システムとを掛け合わせた運行に置き換える。一律料金。

想定タイムテーブル

7:00-8:00	バス・タクシースクールミックス運行（定時定路線）	→通勤通学・生活交通
8:00-15:00	随時予約可能なドアtoドアのデマンド交通（区域運行）	→生活交通・観光利用を想定
15:00-18:00	バス・タクシースクールミックス運行（定時定路線）	→通勤通学・生活交通
18:00-20:00 その他	通勤通学子どもの習い事+チェックイン需要（定時定路線）	→通勤通学・生活交通・その他

さらに、曜日によるニーズを抽出し、運行形態を構築する。

(5) 情報提供体制の整備 (その1)

利用者が公共交通による移動に対して「**難しくない**」「**手間じゃない**」「**楽**」と思えるような、利便性を大幅に向上させるアプリケーションを製作する。

① アプリ概要

- ・ 会津圏域内（協議会に加盟する自治体間）の移動において利用できる便利ツール。
- ・ **利用対象者を限定しない(=交通弱者向けの移動支援制度も利用可)**行政から観光まで各種情報を備えた移動ツール。
 - 地元住民をはじめ観光利用客等への周知・対応
- ・ 目的地までの**域内外における乗換案内、デマンド交通オンライン予約（タクシー相乗りマッチング予約）、電子決済**。
 - 移動計画から案内、支払まで一括管理
- ・ 将来的には、**待ち時間を有意義に過ごせる選択肢も提示**できるような機能を実装。
 - 各地域の魅力ある情報によるタイムリーな移動提案等

利用者にとって最も効率的な移動方法を
提示できるシステム

単なる移動のみでなく「おでかけ」を
楽しめるシステム

② 活用の効果

- ・ 移動に関するデータの収集につながり、作業効率の良い**細やかな分析や需要創出の模索ツール**となる。
- ・ データの見える化により、**利用者ニーズにマッチした有効な施策展開**につながる。

(5) 情報提供体制の整備 (その2)

● 移動需要創出のために、行政同士あるいは行政と民間企業といったような横の連携を図ることにより住民生活や観光客の足取りなどの情報を収集し、それらを提供する体制を整備する。

① ターゲットごとに広報媒体を考える

- ・ 若年層は、インターネットやSNSで情報を取得するケースが多い。
- ・ 高齢者や近所づきあいが残っている地域は、回覧板・新聞広告等による紙媒体も有効と考えられる。

② 発信者

- ・ 市町村だけではなく、事業者も発信者に。
→ 従来どおり市町村も周知しながら、地元事業者のSNSアカウントで、イベントを始め、市町村による新たな取組に関する周知協力を依頼する。
- ・ 食べログや事業者のHP、SNSに掲載されているアクセス方法の1つに**デマンド交通の追加を依頼**。

あらゆる層が目にとめる方法で働きかけていく！

(6) 会津地域における法定協議会の設置

●広域的な地域公共交通網実現に向けて、本事業の実施主体となる法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）に基づいた法定協議会を設置する。

①構成員

法に定める市町村や公共交通事業者等に加え、福島県により構成する。

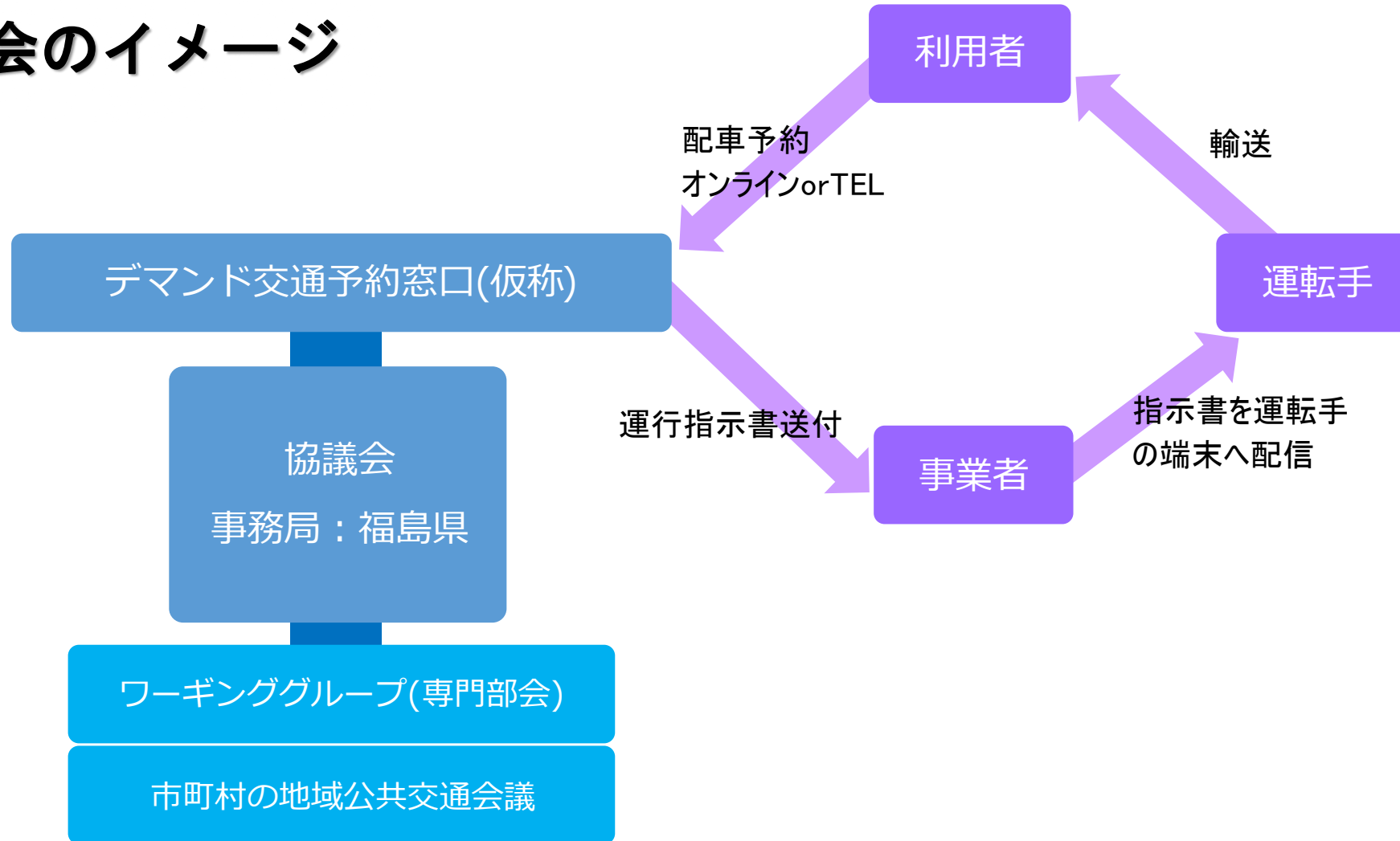
②役割

協議会の開催、総括等の事務局は福島県を想定する。市町村持回りではなく、福島県に固定することで、市町村が実務に専念できるようにする。

<協議会の主な役割>

- ・ **市町村及び交通事業者間における意識共有、方向付けの場**
 - ➔ 施策の実施へ向け、市町村間、特に交通業界の意識がバラバラにならないよう統一する。
- ・ **各種情報の集約及び公共交通（広域デマンド交通等）の運行予約から運行指示を情報ツールにより一括管理（※県が事業者へ委託）**
 - ➔ デマンド交通を一元的に実施・管理する。
- ・ **会津全域の公共交通に係る計画策定業務**
 - ➔ 市町村間を跨ぐ広域的な公共交通に特化した計画を策定する。 etc…

協議会のイメージ



スケジュール

令和3年4月1日から令和8年3月31日

令和3年度：運行準備期間

協力機関のピックアップ・協力依頼や各市町村及び交通業界での意識・認識・方向性や情報等についてのすりあわせは丁寧に時間を掛け、初年度中に協議会構成員（特に市町村）及びアプリケーション開発事業者の選定へ向けた準備を行う。また、同年度中に計画概要素案（広域的な会津地域の公共交通に特化したもの）、協議会規約及び設置要綱を準備。

令和4年度・令和5年度：協議会設置及び交通計画策定、アプリ実証実験

協議会を設置。ワーキンググループにおいて、初年度に作成した計画概要(素案)に係る具体的な策定作業を行い、令和4年度中に本計画を策定する。なお、想定アプリを用いた実証実験に向けたモデル地区の選定作業も併せて行い、令和5年度中に実証実験として運用を開始する。

令和6年度・令和7年度：路線再編への最終調整(全路線におけるアプリ対応)

令和5年度から令和7年度末までを計画実施期間とする中で、アプリを活用した実証実験の結果検証により、最終的には圏域内における既存全路線へのアプリ対応を目指し、圏域内の路線再編へ向けた計画を実施していく。

令和8年4月1日～ 本格運行

予算概要

①市町村

●スリム化を目指しながら既存路線を維持する。

(1) 車両等への端末導入に係る費用 (車両台数等 × 10万程度を想定)

(2) コンサルタント等に支払う広報や路線案内表示の見直しに向けた課題整理・検討業務に要する費用

②協議会関連予算

●総額 2,000万円 + α を想定 (令和3年度~令和7年度)

《内訳》 [歳入]

- ・補助金 → 500万
- ・協議会運営経費 (負担金※市町村ごとに拠出割合を決定) → 1,500万 (5年間)

[歳出]

- ・交通計画・利便増進計画策定調査業務 (委託料) → 500万 (内1/2は国補助)
- ・アプリケーション制作費 (委託料) → 500万 (〃)
- ・アプリケーションシステムサーバー使用料 → 100万/年 (※R4~R7)
- ・アプリケーション検証等調査業務 → 100万 (※R4)
- ・アプリケーションカスタマイズ費用 → 500万 (※R5) ..
- ・協議会運営諸経費 (報償費・旅費・需用費等) e t c → + α

おわりに

公共交通利用者数低迷・行政サービス低下・財政負担増

お出かけの楽しみとは...???

- ①定時定路線の見直し
- ②路線バス等の価格改定／設定
- ③事業用又は自家用による旅客運送の見直し
- ④スクールバスと事業用又は自家用旅客運送の融合でアプローチ
- ⑤情報提供体制の整備
- ⑥会津地域における法定協議会の設置

誰もが出かける楽しみを感じられる会津へ