

会津圏域地域公共交通計画

2026－2031

2026年1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 —

第1章 計画の概要	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置付け	2
3. 計画の対象区域	2
4. 計画の対象	3
5. 計画の期間	3
第2章 会津圏域地域公共交通網形成計画の振り返り	4
1. 前計画に基づく施策の実施状況	4
2. 前計画に示す数値目標の達成状況	5
第3章 計画の基本的な方針	6
1. 基本的な考え方	6
2. 会津圏域地域公共交通の目指す姿 ～スローガン～.....	6
3. 広域交通により保障する本圏域の活動機会	7
第4章 会津圏域の地域公共交通を取り巻く課題	9
課題1：圏域の広域移動を支える交通サービスが不足している	10
課題2：広域路線バスの確保・維持が困難となっている.....	15
課題3：広域交通と域内交通がつながる拠点機能が不足している	19
課題4：利用方法等の周知や行動変容の仕掛けが不足している	22
課題5：データに基づいた運行改善・評価検証が進んでいない	25
第5章 計画の基本目標 ～課題解決に向けた目標～	27
1. 基本目標・数値目標.....	27
2. 公共交通ネットワークの将来像	30
3. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性.....	32
第6章 目標達成のための施策及び事業	34
1. 施策体系.....	34
2. 各施策の概要	35
3. 事業の実施スケジュール.....	43
第7章 計画の推進方法	44
1. 計画の推進体制	44
2. 評価指標・目標値	45
3. 計画の評価・検証	58

第1章 計画の概要

1. 計画策定の目的

(1) 策定の背景

会津圏域（以下「本圏域」という。）は、会津若松市・喜多方市・会津坂下町・湯川村・柳津町・会津美里町で構成され、公共交通機関は JR 只見線、JR 磐越西線、会津鉄道会津線、高速バス、広域路線バス、各市町村の域内交通、民間タクシー等があり、特に広域路線バスは圏域市町村を結ぶ重要な公共交通機関として、学生の通学、高齢者の通院や買物、社会人の通勤に利用されるなど安心して暮らし続ける地域づくりに欠かすことのできない社会インフラとして確保・維持が図られています。

こうした中、本圏域では令和 2 年に会津圏域地域公共交通網形成計画（以下「前計画」という。）及び会津圏域地域公共交通利便増進実施計画を策定し、広域路線バスの再編や国の優遇措置を活用しながら広域路線バスの確保・維持に努めてきたほか、会津圏域活性化協議会が主体となって作成する“会津圏域バスマップ”の作成等、各市町村間や事業者間で連携した取組を進めています。

しかしながら、公共交通の利用者数は減少を続けており、国や県及び各市町村の財政負担により運行が維持されているものの、今後の人口減少や少子化に伴う通勤通学需要の減少が想定され、更に、交通事業者における乗務員不足が非常に深刻化しているなど、本圏域の公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあり、計画の見直しの必要性が増しています。

このような中、国は公共交通が地域の暮らしを支えていけるようにするため、令和 2 年に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）（以下「地域交通法」という。）を改正し、市町村がより主体的に地域公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」としてとりまとめていくことを求めています。さらに、令和 5 年の改正では、地域との共創による公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることを求めています。このほかにも近年 AI や ICT などの技術の進展に伴い、公共交通においてもこれらの新技術を活用した取組が進められるなど、DX 化の動きが加速している状況です。

(2) 計画の目的

以上を踏まえ、今後も地域公共交通を維持するために、本圏域の公共交通の現状や課題を改めて整理し、より利便性が高く持続可能な公共交通を実現するため、「会津圏域地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定します。

2. 計画の位置付け

本計画は、地域交通法に基づく計画で、「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す。

福島県及び会津圏域 6 市町村の上位・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（地域公共交通計画等）との整合・連携を図るとともに、まちづくり全般（都市計画、観光等）とも連携を図り、それら計画で定めるまちの将来像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

また、本計画にもとづき、持続可能な地域公共交通網を実現していくための具体事業を推進していくために、主に広域路線バスの再編・見直しを対象とした「会津圏域地域公共交通利便増進実施計画」を策定します。

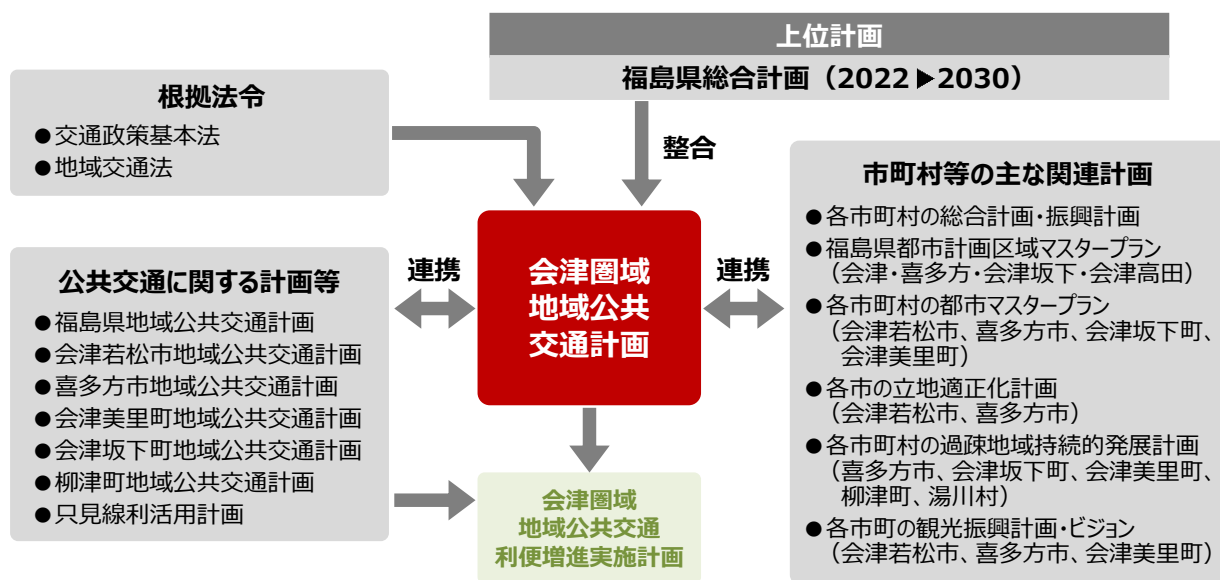


図 計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、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）の全域とします。

【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・買物といった日常生活の交通行動に一定のまとまりが見られます。
- ・ 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）によってつながっています。
- ※北塩原村は、喜多方市方面への日常生活での移動が見られ、広域路線バスでつながっているものの、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ません。

4. 計画の対象

本計画では、本圏域内の地域公共交通のうち、主に市町村間をまたいで運行する広域的・幹線的な地域公共交通（以下「広域交通」という。）である広域路線バスを対象とします。

広域路線バスと市町村内で完結し域内の移動を支える地域公共交通（以下「域内交通」という。）による多様な交通サービスの有機的な組合せを構想します。

※広域交通としては鉄道も重要な役割を担っていますが、本圏域のエリアを越えたより広域な交通であること、各鉄道の沿線市町村等で組織する利用促進協議会等で取組みを行っていること、福島県地域公共交通計画で位置づけられていることなどから、本計画の対象とはしません。

※域内交通である路線バス、市町村営交通（コミュニティバス、デマンド交通等）、一般タクシー、その他移動サービス（スクールバス、施設送迎バス等）などについては、各市町村により異なる移動特性等を踏まえて、個別に適切な対応が求められるため、市町村単位の地域公共交通計画で位置付けます。

また、地域公共交通ネットワーク上の拠点のうち、広域交通がつながる拠点（以下「交通拠点」という。）として、駅・バス停における広域交通と域内交通の接続を重視します。

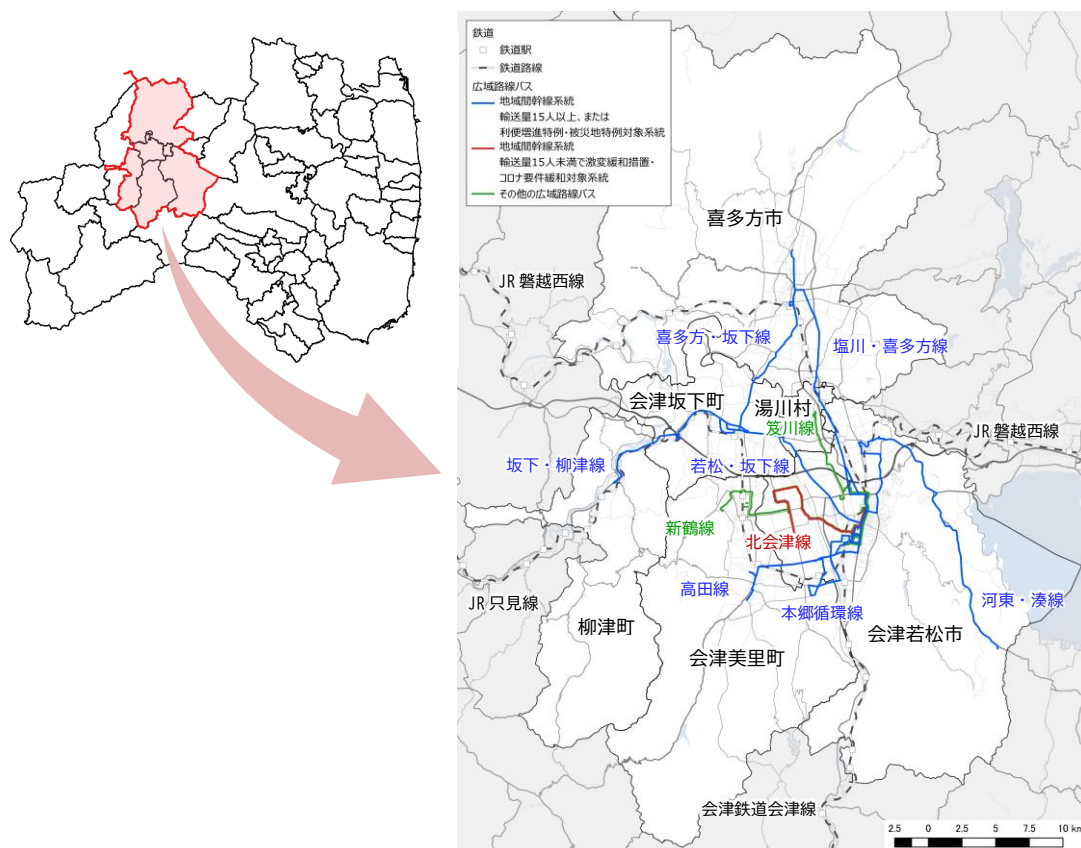


図 計画の対象区域（会津圏域 6 市町村）と計画の対象（広域路線バス）

5. 計画の期間

本計画の期間は 2026 年度から 2031 年度までの 6 か年とします。

※なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。

第2章 会津圏地域公共交通網形成計画の振り返り

1. 前計画に基づく施策の実施状況

前計画策定後、主に広域路線バスの再編やそれに付随する域内交通の新規導入を進め、利用促進ツールの作成・更新、ICカードの導入等の利用促進策を進めてきました。その結果として利用者の利便性向上に寄与しています。

表 前計画に基づく施策の実施状況

目標	施策	取組概要	実施状況
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	<ul style="list-style-type: none"> ・広域路線バスの再編 ・目的施設等の変化に対応した広域路線バスの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線の再編 ・熊倉・喜多方線の廃止と域内交通の導入 ・本郷循環線へ再編 ・新鶴線の新鶴庁舎及び吹上台団地への延伸 ・高田線の減便 ・荻野線の廃止と域内交通の導入 ・幹線軸の形成 ・若松・坂下線の経路変更と喜多方市街地循環線の導入
	施策2 広域交通維持の支援の仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との連携・利活用 ・広域路線バスの確保維持のための取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・会津鉄道及び JR 只見線における鉄道事業再構築実施計画の策定・認定 ・会津圏域利便増進実施計画の策定及び利便増進事業の推進
目標2 広域交通と有機的に連携した域内交通の最適化	施策3 域内交通による移動手段の確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・域内交通の持続性・生産性の向上 ・広域路線バスの再編に合わせた域内交通の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・MyRide どこでもバスの導入 ・美里あいあいタクシーのAI化 ・喜多方市みんべえ号のAI化
	施策4 交通拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点の機能強化 ・公共交通相互の接続性の強化 	—
目標3 まちづくりと連携した交通サービスの提供	施策5 多様な交通モードの一体的サービス提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ICT 技術やデータ活用した一体的サービス ・運賃施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・さわやか号の GTFS データ整備 ・「会津 SamuraiMaaS プロジェクト協議会による MyRide どこでもバスの導入、あいづ～ぼんの導入
	施策6 情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供ツールの作成 ・方面別の路線案内 	・会津圏域バスマップの作成・更新
	施策7 環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・車両のバリアフリー化 ・IC カード乗車券等の導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスの導入 ・IC カードの導入

2. 前計画に示す数値目標の達成状況

前計画で定めた各目標に対する達成状況を確認するため、数値目標が設定されている 9 項目について実績値を整理しました。

達成している項目は、「交通拠点での広域路線バスと域内交通との接続割合」です。

路線バスの利用実態に関連する項目（利用者数、通学定期の販売数、収支率、交通拠点の乗降者数等）や「会津圏域 6 市町村の観光入込客数」については、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛等の要因も影響し、未達成となっています。

「運行情報の電子化による検索可能路線割合」は、広域路線バスは全路線で GTFS 整備済みであるが、域内交通（定時定路線型）の整備が進んでおらず、未達成となっています。

表 数値目標の達成状況

目標	評価指標	現況値	目標値	実績値	
目標 1 広域交通の確保・維持	・広域路線バスの行政界をまたぐ利用者数	1,224 人/日 (R1 年度)	1,200 人/日	1,139 人/日 (R7 年度)	未達成
	・圏域における通学定期の販売数※	656 枚/年 (R1 年度)	660 枚/年	647 枚/年 (R6 年度)	未達成
	・広域路線バスの収支率	40.3% (R1 年度)	40.0%	29.9% (R6 年度)	未達成
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	2,310 千人/年 11 回/人・年 (H30 年度)	2,300 千人/年 13 回/人・年	1,949 千人/年 10 回/人・年 (R6 年度)	未達成
	・交通拠点の乗降者数	1,322 人/日 (R1 年度)	1,300 人/日	1,154 人/日 (R7 年度)	未達成
	・交通拠点での広域路線バスと域内交通との接続割合	28.8% (R1 年度)	30.0%	34.8% (R7 年度)	達成
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	9,016 千人/年 (H30 年度)	9,000 千人/年	8,013 千人/年 (R6 年度)	未達成
	・運転免許返納者数	776 人/年 (H30 年度)	770 人/年	746 人/年 (R6 年度)	未達成
	・運行情報の電子化による検索可能路線割合	49.2% (R1 年度)	70.0%	49.2% (R6 年度)	未達成

※通学定期券の販売数は個人購入のみ（団体購入は含まない）

第3章 計画の基本的な方針

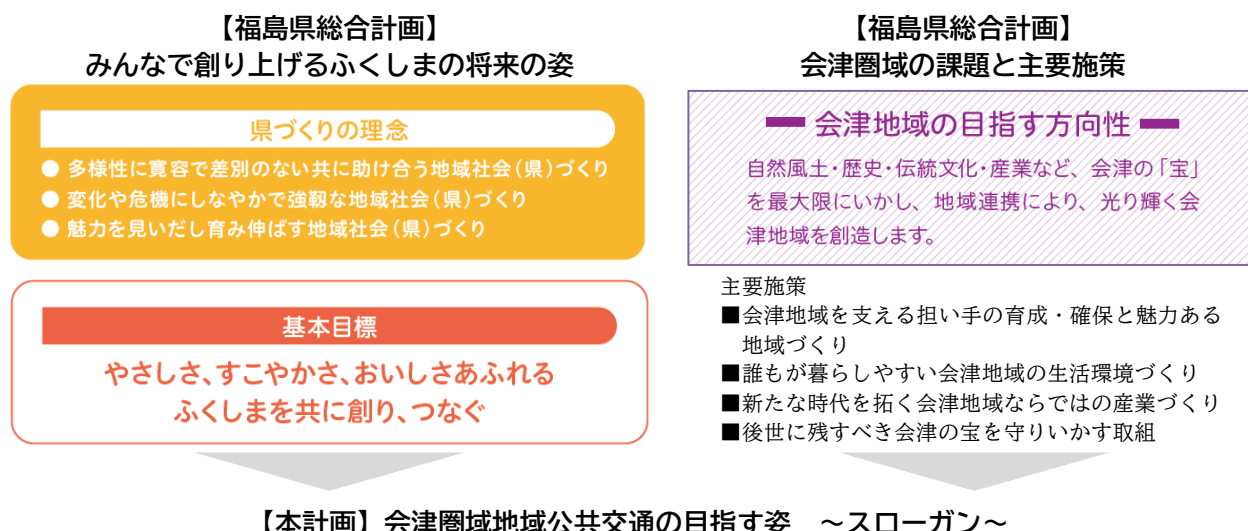
1. 基本的な考え方

本圏域における広域交通（特に広域路線バス）は、高校生等の通学や高齢者の通院・買物等といった、広域での移動が必要となる本圏域内の生活・交流を支え、安心して暮らし続けるために必要な移動手段としての役割を担っています。さらに、本圏域を包含する会津地域は歴史や伝統文化、自然等の多くの観光資源を有する地域であり、広域交通は観光客等の来訪者が会津地域内を移動・周遊するための2次交通として、圏域全体の賑わいの創出や地域間の交流の活性化にも重要な役割を担うものです。

広域交通が実際に機能してこれらの役割を果たすために、前計画では『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～』を基本的な方針として掲げ、公共交通の確保・維持や利用環境の整備に取り組んできました。また、住民・関係団体・交通事業者・圏域内の各市町村が協働し取組を推進しています。

2. 会津圏域地域公共交通の目指す姿 ～スローガン～

本計画では、福島県総合計画に示された将来像や社会情勢の変化を踏まえつつも、公共交通が果たすべき役割は大きく変化していない点や交通政策の継続を重視する観点から、前計画における考え方を継続します。



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つながり（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および拠点の形成」と「取り巻く環境の変化に対応した公共交通の持続性向上」を図ります。

3. 広域交通により保障する本圏域の活動機会

本圏域における広域移動の実態や広域交通が担っている役割などから、本圏域の広域交通により保障する活動機会を下記のとおりとします。

ターゲット		保障する活動機会	対象とする移動区間	保障のレベル
高校生	通学	高校に自宅から通学できること	各市町村から本圏域内の高校 ^{※1} への移動（通学実態が見られる区間）	<ul style="list-style-type: none"> 高校始業に間に合うこと 18時まで学校に滞在して帰宅できること
高齢者	通院	本圏域内の総合病院に通院できること	各市町村から本圏域内の主な病院 ^{※2} への移動（通院実態が見られる区間）	<ul style="list-style-type: none"> 午前中の受付に間に合うこと（目安として11時） 午後に帰宅できること
	買物	本圏域内の商業施設で買物できること	各市町村から本圏域内の商業施設 ^{※3} の少なくとも1箇所への移動	<ul style="list-style-type: none"> 午前と午後に買物して帰宅できること（1時間程度の滞在）
観光客	観光周遊	本圏域内の観光資源へアクセスできること	会津若松駅から本圏域内の主要な観光資源 ^{※4} への移動	<ul style="list-style-type: none"> 会津エリアにおける広域周遊乗車券^{※5}の対象路線でつながっていること

※1 本圏域内の高等学校：葵高校、会津学鳳高校、会津工業高校、会津高校、会津若松ザベリオ学園、若松商業高校、会津北嶺高校、仁愛高校、喜多方桐桜高校、喜多方高校、会津農林高校、会津西陵高校

※2 本圏域内の主な病院：竹田総合病院、会津中央病院、会津医療センター、坂下厚生総合病院、高田厚生病院、有隣病院、会津西病院（公的医療機関又は一般病床50床以上の病院）






※3 本圏域内の商業施設：大型小売店（生鮮食料品・日用品）

※4 本圏域内の主要な観光資源：福島県観光入込状況調査の調査集計地点

※5 会津ぐるっとカードの対象路線：鉄道（JR磐越西線、JR只見線、会津線）・路線バス

■会津圏域における交通手段分担率（ビッグデータを活用した算出）

- ・本圏域における移動手段を全体で見ると、自動車の分担率が 76.2%、公共交通（鉄道・バス）が 1.6% となっており、自家用車への依存度が非常に高くなっています。
- ・来訪者（観光客等）は、自動車の分担率がやや低く、鉄道・バス・徒歩の割合が高くなっています。
- ・学生を中心とした 10 代は、自動車の分担率が低く、鉄道・自転車（特に男性は 3 割以上）・徒歩の割合が高くなっています。自動車が一定の割合（4～5 割）存在しているのは、保護者の送迎と考えられます。
- ・70 歳以上は、自動車の分担率がやや低く、公共交通や徒歩、自転車の割合が高くなっています。

					
	徒歩	自転車	鉄道	バス	自動車
全体	15.4%	6.8%	1.1%	0.5%	76.2%
来訪者	↑20.2%	3.7%	↑2.1%	↑1.0%	↓73.1%
10 代（男性）	↑22.9%	↑30.9%	↑4.9%	0.5%	↓40.8%
10 代（女性）	↑25.0%	↑13.7%	↑4.8%	0.6%	↓55.9%
70 歳以上（男性）	↑28.2%	8.2%	0.8%	0.3%	↓62.5%
70 歳以上（女性）	↑22.8%	3.3%	0.6%	↑0.7%	↓72.6%

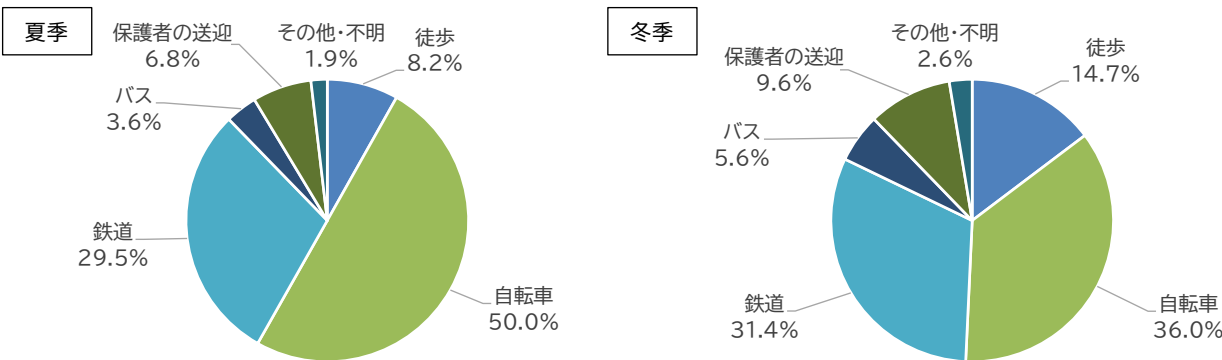
交通手段分担率の算出に用いたデータ及び設定

対象エリア	会津圏域（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）
集計対象データ	トリマ人流データ（スマートフォンアプリから取得される GPS データ）より生成した交通手段別の移動データのうち、対象エリア内から出発し、対象エリア内に到着するもの
集計期間	2025/6/1～2025/6/30
集計対象トリップ数	284,053（生活者：249,249、来訪者：34,804）
集計対象ユーザー数	8,070（生活者：2,270、来訪者：5,800）
併用データ	・GeoTechnologies 鉄道ネットワークデータ 2025 年 5 月版 ・会津バス GTFS（20250601～20251130） ・人口推計 / 各年 10 月 1 日現在人口（居住都道府県・性年代人口比によるウェイトバック集計のため）
集計する移動手段分類	鉄 道：「乗り物で移動している」トリップのうち鉄道路線に沿っているもの バ ス：「乗り物で移動している」トリップのうち、「鉄道」ではなく、バス路線の shapes に沿って時刻表から-2 分～+10 分の範囲で移動し、バス停付近に到着しているもの 自動車：「乗り物で移動している」トリップのうち、「鉄道」でも「バス」でもないもの 自転車：「自転車で移動している」トリップ 徒 歩：「歩きたまたはランニングで移動している」トリップ

■会津圏域における高校生の通学手段

出典：令和 5 年度高校アンケート調査（福島県実施）

- ・夏季は、自転車が半数を占め、鉄道 3 割、バス 3.6%、保護者の送迎が 6.8% です。
- ・冬季には、自転車が大きく減少し、徒歩とバス、保護者の送迎が増加します。



第4章 会津圏域の地域公共交通を取り巻く課題

「第3章 計画の基本的な方針」の実現に向けて、本圏域の地域公共交通の現状やこれまでの取組等を踏まえると、以下の5つの課題解決が必要となります。

課題1：圏域の広域移動を支える交通サービスが不足している

- 一部の高校・病院への広域交通の利便性が低い
- 高校生の通学において、保護者の送迎が常態化している
- 県立高校の再編による通学需要の変化
- ハイスクールエクスプレス廃止を踏まえた通学手段の変化
- 商業施設等の立地状況の変化による買物移動の変化

課題2：広域路線バスの確保・維持が困難となっている

- 広域路線バスの利用が低迷
- 乗務員不足の深刻化
- 利便増進事業の特例終了後に国庫補助要件を満たさなくなる恐れ

課題3：広域交通と域内交通がつながる拠点機能が不足している

- 中心的な拠点である会津若松駅のバス乗場の利用しづらさ
- 広域的な利用が見込まれる拠点への接続が不十分
- 拠点機能の整備・移転・消失などの変化への対応が必要

課題4：利用方法等の周知や行動変容の仕掛けが不足している

- セグメントに対応した周知・プロモーションの不足
- 使ってみたいと思わせる行動変容の仕掛けの不足

課題5：データに基づいた運行改善・評価検証が進んでいない

- 継続的なデータ活用ができていない
- データ処理・可視化の技術的なハードルがある
- データの効果的な活用が必要

課題１：圏域の広域移動を支える交通サービスが不足している

【現状とこれまでの取組】

■日常生活での広域的な移動実態

本圏域では、高次の都市機能（教育施設、医療、商業等）を有する会津若松市を中心とした市町村をまたぐ広域的な移動が発生しています。その他にも、隣接する市町村間での都市機能の相互利用も行われており、会津若松市以外の市町村間においても日常生活での広域移動が行われている状況にあります。



図 通学流動

出典：令和5年度高校アンケート調査
(福島県実施)

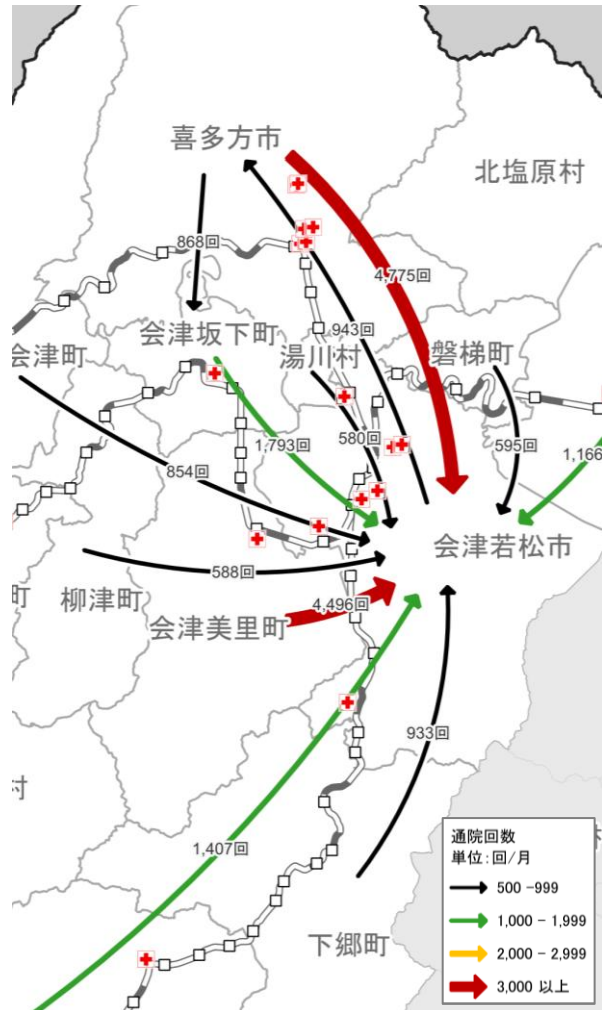


図 通院流動

出典：福島県国民健康保険レセプトデータ
(福島県実施)

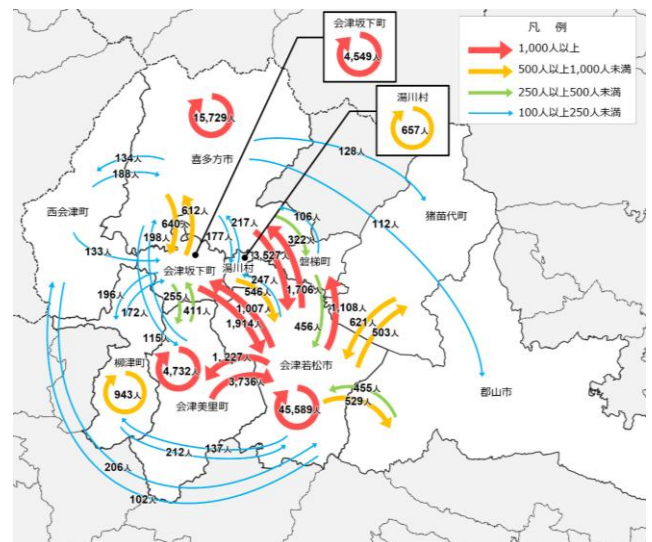
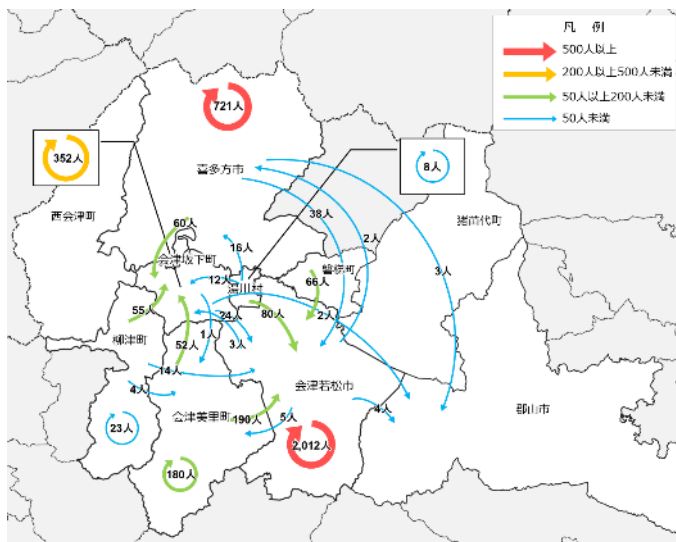


図 買物（最寄品）目的での地域間流動図

出典：R1 福島県消費購買動向調査

※最寄品とは、3品目（日用品、医薬品・化粧品、食料品）の合計値のことを指す

図 通勤流動

出典：令和 2 年度国勢調査

■広域交通の運行状況と広域路線バス再編の取組

本圏域の広域的な移動を支える交通手段として、鉄道が JR 磐越西線（11 駅）、会津鉄道会津線（7 駅）、広域路線バスが地域間幹線系統補助路線（国庫補助路線）10 系統、市町村生活交道路線 2 系統（県単補助路線）が運行しています。

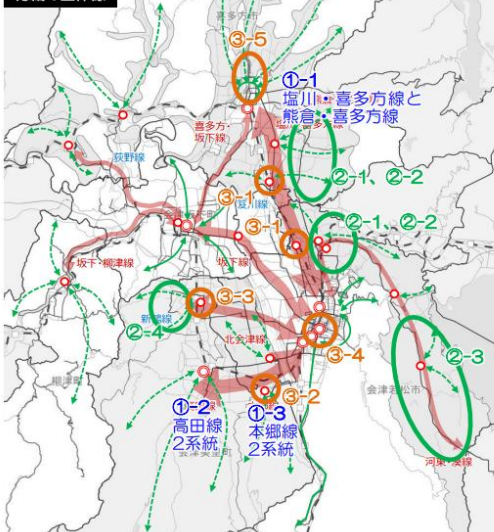
本圏域では、前計画及び会津圏域地域公共交通利便増進実施計画に基づく広域路線バスの再編により、「並行・重複する路線の集約による運行の効率化」や「ルート変更による需要の取り込みや域内交通との接続強化」など、広域路線バスの持続性・生産性を向上させる取組を行ってきています。

- 会津圏域6市町村に跨る「広域路線バス」について、「域内交通」との一体的な再編・見直し
- 並行・重複する路線の集約化や、利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替などにより、圏域の移動手段を確保・維持しつつ、広域路線バスの持続性・生産性を向上させる
- 新たに交通拠点や目的施設を経由するなどにより、需要の取り込みや域内交通との接続を強化する

【作成主体】 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）
 【計画区域】 会津圏域6市町村 【計画期間】 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度（6年間）

【計画期間】 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度（6年間）

再編の全体像



【主な事業内容】

- ①並行・重複する路線の集約による運行の効率化
- ①-1 塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線の統合再編（ゾーンバス化）
- ①-2 高田線2系統の統合再編
- ①-3 本郷線2系統の統合再編
- ②利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替
- ②-1 熊倉・喜多方線の代替として、域内交通の導入（朝夕対応）
- ②-2 域内交通の運行エリア・指定乗降場所の拡大（昼間対応）
- ②-3 河東・湊線の域内交通（みなとバス）との一体的な見直し
- ②-4 新鶴線の域内交通との一体的な見直し
- ③ルート変更による需要の取り込みや域内交通との接続強化
- ③-1 熊倉・喜多方線の代替交通の会津医療センター、塩川グリーンプラザへの経由
- ③-2 本郷線の本郷庁舎乗り入れ、高校通学対応
- ③-3 新鶴線の新鶴庁舎乗り入れ、吹上住宅宅の経由
- ③-4 若松・坂下線の会津若松市内の経路変更（神明通り・竹田病院経由）
- ③-5 喜多方・坂下線の喜多方市街地内の経路変更（有隣病院経由）及び喜多方市街地循環路線の新規導入
- ④交通拠点での広域路線バスと域内交通の接続強化
- 会津若松駅、神明通り、竹田病院、西若松駅、喜多方駅、坂下営業所、じげんプラザ、他
- 本郷庁舎、新鶴庁舎、湊小学校前、会津医療センター、塩川グリーンプラザ、他

【残されている課題】

■一部の高校・病院への広域交通の利便性が低い

広域交通を担う広域路線バス・鉄道のバス停や駅から距離が離れている生活利便施設（高校・病院・商業施設等）が存在しています。会津若松市内の高校は、市街地内に広く点在しているため、「会津若松駅～神明通り～竹田病院～西若松駅」という広域交通がアクセスしている幹線軸区間から離れている学校が多くあります。各市町村に立地する高校についても、鉄道駅や広域路線バスのバス停から離れている学校が存在します（会津農林高校、会津西陵高校等）。

本圏域内の主要な病院や商業施設は、広域路線バスの再編により乗り入れやアクセスしていますが、一部の病院（会津医療センター等）はアクセスできる路線が限られています。

また、鉄道の本数が少なく、帰りの時間に1本逃すと2時間以上の間が空いている一方、並行して運行する広域路線バスは運行本数が比較的多くあるものの、運賃体系が異なるため利用しづらい状況があります。また、広域路線バスが高校へアクセスしているものの、ダイヤが通学時間に合っていないため、利用されていない状況も見られます。



図 会津若松市内の幹線軸と高校の立地状況

高田駅前⇒若松駅前BT				若松駅前BT⇒高田駅前			
時間	JR 只見線	高田線		時間	JR 只見線	高田線	
		住吉町	年貢町			住吉町	年貢町
6		36		6	16		
7	00	16,31	00	7	49	00,15	25
8	38	06,51	35	8		30	
9		56		9		30	
10	13			10		20	
11		46	00	11			30
12			50	12		00	
13	57	26		13	12	15	
14		36		14			20
15			40	15		00	30
16		21	50	16		10	
17	01			17	12,50	20	
18	43	06		18		15	
19				19	51	20	00
20	36	21		20		20	
21				21	54		
22				22			
23				23			

図 JR 只見線と高田線のダイヤ

■高校生の通学において、保護者の送迎が常態化している

高校生の通学に関しては、通学手段に占める「保護者による送迎」の割合が高い高校も一定程度見られます。送迎が常態化することにより、周辺道路の渋滞・混雑の要因となっていることや、保護者の心身的負担にもつながっている状況にあります。

高校生が安心・安全に通学できる生活環境を確保することは、各市町村に住み続けながら通学できる環境を確保するとともに、保護者などの負担軽減や、高校周辺の道路環境の改善にも期待されます。

【新たに発生した課題】

■県立高校の再編による通学需要の変化

少子化の影響から県立高校の再編が進められており、本圏域においても複数の高校での統廃合による広域的な通学需要に変化が生じており、これらへの対応が求められる状況にあります。

- ・ 令和 3 年：喜多方高校（喜多方高校と喜多方東高校が統合）
- ・ 令和 4 年：会津西陵高校（大沼高校と坂下高校が統合）
- ・ 令和 5 年：会津農林高校（耶麻農業高校と会津農林高校が統合）

■ハイスクールエクスプレス廃止を踏まえた通学手段の変化

会津坂下町～会津若松市・喜多方市の通学手段として運行していたハイスクールエクスプレス（会員制の通学バス）が廃止となり、通学手段が通学バスから鉄道・バス等の公共交通や保護者の送迎に変化している状況にあります。

表 ハイスクールエクスプレスの運行実績（令和 6 年度）

	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・平日臨時便の設定の場合）	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＋②or③
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～喜多方自動車学校（喜多方桐桜高校）
購入人数	計 27 名（2025 年 1 月） 会津高校：10 名 学鳳中高：10 名 葵高校：3 名 会津工業：1 名 ザベリオ：3 名	計 20 名（2025 年 1 月） 喜多方高校：15 名 喜多方桐桜高校：5 名

■商業施設等の立地状況の変化による買物移動の変化

本圏域内では、前計画策定後に大型商業施設の立地の変化が見られ、広域的な買物移動の変化が生じており、これらへの対応が求められる状況にあります。

- ・ 令和 2 年：MEGA ドン・キホーテ UNY 会津若松店（アピタ会津若松店リニューアル）
- ・ 令和 2 年：リオン・ドール神明通り店閉店
- ・ 令和 4 年：メガステージ会津坂下（ヨークベニマル・ダイユーエイト・薬王堂他）

表 高校からの公共交通に関する意見・意向

項目	回答内容
公共交通の利用を促進したい理由	<ul style="list-style-type: none"> ・本校は生徒数が700名を超える学校であり、保護者等による生徒送迎が増加することで、学校周辺の混雑や交通事故の危険性などの問題が考えられるため。 ・自転車通学により、対自転車、対自動車、対人物等の接触事故が多いため。 ・保護者が生徒送迎のための校地内への車両の乗り入れを禁止しているため、学校付近で生徒の乗降を行うこととなり、事故等の危険性が高いため。 ・私有車による送迎による近隣道路の混雑を避けるため。 ・登下校時の事故防止のため。 ・公共の場であるため、マナーや規範意識を高めることができるのではないかと。 ・自家用車での送迎は、学校周辺の渋滞の一因となっておりとも考えられ、渋滞解消のため、公共交通機関の利用を促進したい。
配慮していること	<ul style="list-style-type: none"> ・他の乗客に迷惑となる行動や乗車マナー等については定期的に指導している。 ・公共交通での通学においては、春と雪が降る前に、利用する生徒に対してルールやマナーを確認している。 ・時刻表とスクールタイムの関係性。 ・磐越西線の本数が少なく、帰りのSHR終了時を15:00としている。 ・学校最寄り駅の野沢駅発会津若松行が「15:19」で、その次が18:08となり15時の電車を逃すと約3時間待ちになってしまう。
話題になっていること	<ul style="list-style-type: none"> ・電車やバスの運行の増便、特に登校や下校時の対応を求める声がある。 ・只見線の運行本数の少なさと、利用しづらい運行時刻が話題に挙がっている。 ・上り電車利用者は、始発を利用しないと登校時間（8:25）に間に合わないが、最寄りの駅の到着が7:00と早すぎる。 ・放課後には電車が運行していないため、上下線とも1時間～1時間30分程度待たないといけない。 ・18時台の電車に乗れないと、次は20時台の電車になってしまう。また、路線バスの運賃が高いことが話題に挙がっている。 ・登下校時の電車時間と運行本数の増便を望んでいる。
問題を感じていること	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が減少することで、公共交通機関の運行本数が減り、それが更に利用者の減少を引き起こす結果となっている。 ・只見線は無人駅が多く、券売機も設置されていないため、不正乗車されやすい環境である。天候が悪い時などたまに電車を利用する生徒には、利用の仕方を周知しなければならない。 ・電車の運行状況について、とても気にかけている。特に冬は学校の臨時休校にも関わるため、運行見込みが立たない場合に早めに把握できる方法があるとよいと感じている。 ・登校時の電車内では、マナーの悪さが目立つ。

出典：令和5年度高校アンケート調査（福島県実施）

課題2：広域路線バスの確保・維持が困難となっている

【現状とこれまでの取組】

広域路線バスは、沿線人口等の減少や少子高齢化、自家用車を中心とした生活スタイルなどを要因として、利用者数は減少傾向にあります。

本圏域では、前計画及び会津圏域地域公共交通利便増進実施計画に基づく広域路線バスの再編を行い、広域路線バスの持続性・生産性の向上や、利便増進実施計画認定による地域間幹線系統補助の特例措置などによって、広域路線バスの確保・維持を図ってきています。



図 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の概要

表 地域間幹線系統補助の補助要件と利便増進実施計画認定による特例措置

通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられている場合の支援内容
<p>対象系統</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <p>① 複数市町村にまたがるもの</p> <p>② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの</p> <p>③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの</p> <p>【地域内フィーダー系統】</p> <p>① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの</p> <p>② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの</p> <p>【共通】</p> <p>車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率: 1/2)</p>	<p>対象系統</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <p>イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統</p> <p>⇒ ・①及び③の要件の適用除外</p> <p>⇒ ・支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化</p> <p>ロ. イ. の対象となる系統以外の系統</p> <p>⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量: 3人/日)</p> <p>【地域内フィーダー系統】</p> <p>①の要件: 政令市等以外とする地域限定の解除</p> <p>②の要件: 従前から運行している系統のみなし適合</p> <p>【共通】</p> <p>車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率: 1/2)</p>

【残されている課題】

■広域路線バスの利用が低迷

路線再編後、更なる人口減少や自家用車への依存の高まりに加えて、新型コロナウイルスの影響等により、広域路線バスの輸送量及び平均乗車密度の低下が続いています。

そのような中、広域路線バスと送迎サービスとの重複が見られる区間があるなど、地域の輸送資源の効果的・効率的な活用に向けた検討も必要となっています。

表 輸送量・平均乗車密度

路線	沿線市町村	輸送量	平均乗車密度
喜多方・坂下線	喜多方市・会津坂下町	11.7	2.8
坂下・柳津線	会津坂下町・柳津町	11.7	2.1
本郷循環線	会津若松市・会津美里町	31.9	2.3
高田線	会津若松市・会津美里町	45.2	2.0
河東・湊線	会津若松市（若松・河東・湊）	11.2	1.7
若松・坂下線	会津若松市・会津坂下町	32.8	2.3
塩川・喜多方線	会津若松市・喜多方市	30.9	3.0
北会津線	会津若松市（若松・北会津）	16.5	2.4

※バス会計年度：令和5年10月1日から令和6年9月30日

輸送量 15 人未満

【新たに発生した課題】

■乗務員不足の深刻化

乗務員不足を要因としたバス路線の廃止や減便等が全国的に発生しているなか、令和6（2024）年4月から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が適用され、現状のサービス水準を維持するためには、乗務員の更なる確保が必要となっています。本圏域においても、路線バス乗務員の充足率は100%を下回っており、公共交通サービスの存続やサービス水準の低下などが懸念されます。

- ・ 会津乗合自動車(株)（令和8年4月～福島交通と合併予定）の路線バス乗務員の充足率：83.89%（令和7年10月1日時点）

※参考：改善基準告示とは

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」であり、令和6年（2024）4月1日から改正された。

※バス運転手の基準の改正概要

1 カ月の拘束時間：

改正前 原則 281 時間（最大 309 時間） → **改正後** 原則 281 時間（最大 294 時間）

1 日の休憩期間

改正前 継続 8 時間以上 → **改正後** 継続 11 時間を基本に継続 9 時間を下回らない

■利便増進事業の特例終了後に国庫補助要件を満たさなくなる恐れ

現在、圏域内を運行する路線バスのほとんどが国や県、沿線市町村の補助を受けて運行していますが、利用者数の減少等を要因として、国・県の補助（地域間幹線系統補助）を受けるために必要な要件を辛うじて満たしている路線、あるいは満たしていない路線が散見される状況にあります。

今後、これらの補助を受けられなくなった場合、現状のサービス水準（運行本数、運行区間など）を維持し続けることが困難となる可能性もあり、圏域の住民生活に大きな影響を及ぼすことが懸念されます。

将来にわたり圏域住民の移動を支えるため、広域的な路線バスを確保・維持することが重要であり、これに向けて利便性を維持しつつ、効率的・効果的な運行へと見直しを図ることが必要です。

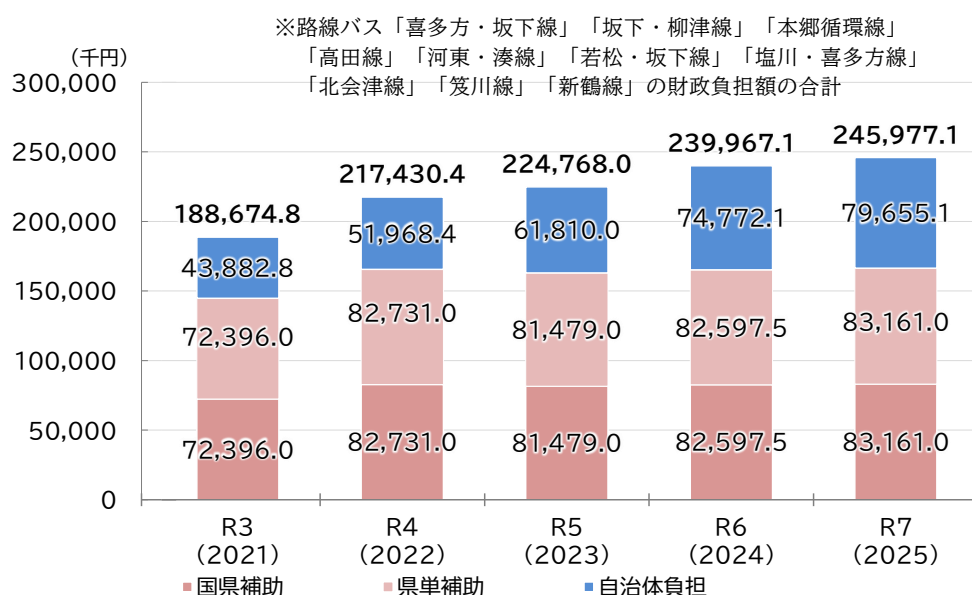


図 財政負担の推移

出典：福島県（計画値）

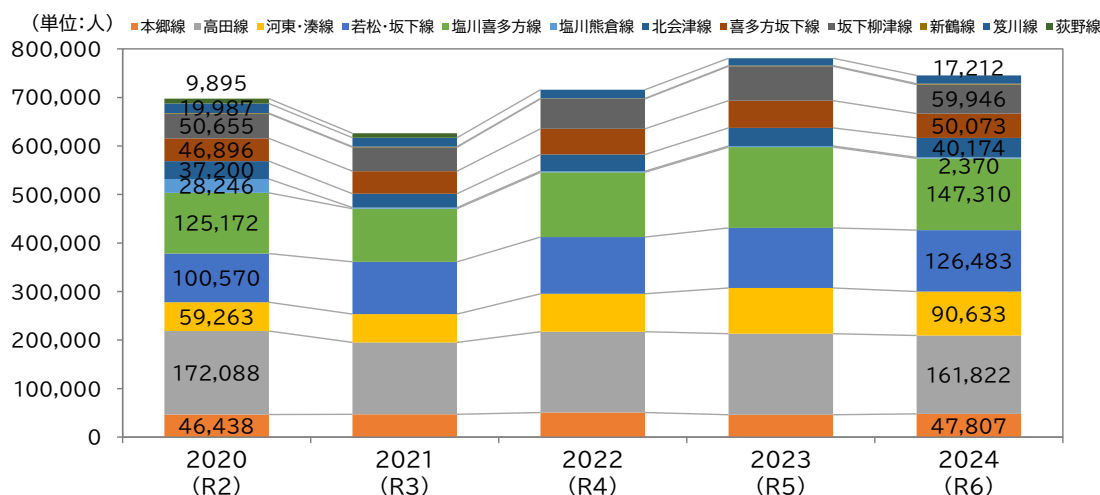


図 路線別の利用者推移

表 広域路線バスの評価（令和6年度）

路線	運行回数 (回/日)	輸送量	平均乗車密度	利便増進実施計画特例措置	広域性			幹線性	事業性	機能性	
					キロ程 (km)	平均乗車 キロ	乗車 キロ 比率	輸送 人員 (人)	実車走行 キロ当たり 経常収支	通学	通院
喜多方・坂下線	4.2	11.7	2.8	○	18.6	3.5	18.8%	50,073	-213.5	○	○
坂下・柳津線	5.6	11.7	2.1	○	16.0	2.4	14.8%	59,946	-241.9		○
本郷循環線	13.9	31.9	2.3	○	24.1	6.1	25.3%	47,807	-273.4		
高田線	22.6	45.2	2.0	○	16.2	3.4	21.3%	161,822	-249.1	○	○
河東・湊線	6.6	11.2	1.7	○	35.7	3.4	9.7%	90,633	-288.9		
若松・坂下線	14.3	32.8	2.3	○	17.0	3.2	19.0%	126,483	-231.5	○	
塩川・喜多方線	10.3	30.9	3.0	○	25.0	3.9	15.5%	147,310	-210.3	○	○
北会津線	6.9	16.5	2.4		14.0	4.3	31.0%	40,174	-251.5		

表 広域路線バスの現状・課題

路線	地域間幹線系統としての維持	広域的な利用実態・移動需要	その他
喜多方・坂下線	・輸送量が15人未満であり、補助要件を満たしていないため、利便特例期間終了後には補助対象外となる。	・ハイスクールエクスプレスの廃止や会津農林高校耶麻校舎の閉校も重なり、会津農林高校へのアクセス性の向上が必要。 ・会津坂下町内の大型商業施設への買物移動への対応が必要。	
坂下・柳津線	・輸送量が15人未満であり、補助要件を満たしていないため、利便特例期間終了後には補助対象外となる。	・会津坂下町内の大型商業施設への買物移動への対応が必要。 ・柳津町内の道の駅へのアクセスと、並行するJR只見線との相互補完が必要。	会津坂下町新庁舎が移転予定。
本郷循環線	・輸送量は15人以上であるものの、平均乗車密度が5人を下回っており、利便特例期間終了後には密度カットの対象となる。	・会津若松市内の大型商業施設への買物移動への対応が必要。 ・上米塚経由と年貢町経由の利用が分散している。	
高田線	・輸送量は15人以上であるものの、平均乗車密度が5人を下回っており、利便特例期間終了後には密度カットの対象となる。	・本数の多さを活かして、並行するJR只見線（本数少ない）との相互補完が必要。 ・会津若松市内の高校へのアクセス性向上が必要。	
河東・湊線	・輸送量が15人未満であり、補助要件を満たしていないため、利便特例期間終了後には補助対象外となる。	・会津医療センターへの通院ニーズに応じたアクセス性向上が必要。 ・利用の少ない区間がある（強清水～高坂間）が、スクール利用がある。	
若松・坂下線	・輸送量は15人以上であるものの、平均乗車密度が5人を下回っており、利便特例期間終了後には密度カットの対象となる。	・ハイスクールエクスプレスの廃止や会津農林高校耶麻校舎の閉校も重なり、会津農林高校や会津若松市内の高校へのアクセス性向上が必要。	会津坂下町新庁舎が移転予定。
塩川・喜多方線 (笈川線)	・輸送量は15人以上であるものの、平均乗車密度が5人を下回っており、利便特例期間終了後には密度カットの対象となる。	・商業施設（アピオ）や会津医療センターへのアクセス性向上が必要。 ・並行する広域路線バスである笈川線との一体的な見直しが必要。	
北会津線 (新鶴線)	・輸送量は15人以上であるものの、今後補助要件を下回る可能性があり、利便特例期間終了後には補助対象外となる懸念がある。	・利用の少ない区間がある（真宮～新鶴間）が、冬季のスクール利用がある。 ・並行する広域路線バスである新鶴線との一体的な見直しが必要。	

課題3：広域交通と域内交通がつながる拠点機能が不足している

【現状とこれまでの取組】

市町村間の移動においては、先述のとおり鉄道や広域路線バスが担う役割が大きい一方、住民の日常生活における身近な移動については市町村内の公共交通（域内の路線バス、コミュニティバス、デマンド交通など）が担っており、住民生活のシームレスな移動を支える上では、広域的な公共交通と市町村内の公共交通間での連携が重要となります。

本圏域では、公共交通間の連携強化に向けて、「主要交通拠点」や「乗継拠点」を設定し、路線再編による当該拠点への乗り入れや接続性の向上（ダイヤ調整、待ち合い環境の改善など）を行ってきました。

- ・広域路線バスによる幹線軸（若松駅・神明通り・竹田病院・西若松駅）の形成
- ・じげんプラザへの広域路線バスの乗り入れ及びデマンド交通との接続
- ・坂下厚生病院への広域路線バス及び域内交通の乗り入れ
- ・広域路線バスの見直しと喜多方市街地循環バスの導入 など

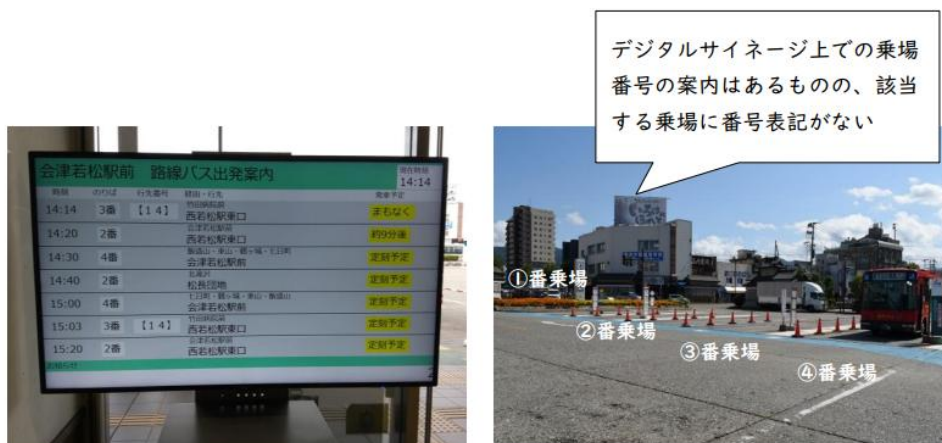
【残されている課題】

■中心的な拠点である会津若松駅のバス乗場の利用しづらさ

会津若松駅は、鉄道・高速バス・広域路線バス・域内交通等が結節し、本圏域の中心的な拠点となっていますが、鉄道からバス等交通モード間のアクセス経路が連続しておらず、乗換案内や経路案内などの情報提供との連動も不十分であり、分かりやすさや利便性・安全性などで課題が見られます。

■広域的な利用が見込まれる拠点への接続が不十分

広域路線バスの一部では、鉄道駅や拠点施設（商業施設・道の駅等）との接続が不十分であり、域内交通や広域交通（鉄道）との接続性の改善に向けた見直し等が必要です。



【新たに発生した課題】

■拠点機能の整備・移転・消失などの変化への対応が必要

主要交通拠点の整備計画（会津若松駅前等）や拠点周辺の都市機能の消失（神明通りの商業施設閉店に伴う待合環境や目的地としての機能低下等）、本圏域内の拠点機能の移転予定（会津坂下町役場等）などの変化が見られ、これらへの対応が必要となっています。

表 主な交通拠点における接続状況

	主な交通拠点	域内交通	当時の接続状況 (令和元年時点)	現在の接続状況 (令和7年時点)
会津若松市	会津若松駅	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。 	・同左
	神明通り			
	竹田総合病院			
	会津西病院	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只見線と接続 ・「塩川・熊倉線」を廃止し、西若松駅西口で広域路線バス「高田線」「塩川・喜多方線」「笈川線」と接続。
	西若松駅			
	広田駅	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"> ・広田駅で JR 磐越西線、広域路線バス「河東・湊線」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。
	リオン・ドール河東店			
	会津医療センター前			
	湊学園前 強清水	湊地域内交 通	・湊小学校前、強清水で広域路線バス「河東・湊線」と接続。	・同左
喜多方市	喜多方駅	のーと喜 多方	<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。 ・鉄道駅（喜多方駅・塩川駅）で広域路線バス「喜多方・塩川線」と接続。 ・鉄道駅（山都駅・荻野駅）で広域路線バス「荻野線」と接続 	<ul style="list-style-type: none"> ・「荻野線」や「塩川・熊倉線」を廃止し鉄道と JR 磐越西線とのーと喜多方のみ接続
	塩川駅			
	山都駅			
	荻野駅			
会津坂下町	坂下営業所～ 古坂下間	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"> ・町内6路線が坂下厚生総合病院で、広域路線バス「喜多方・坂下線」「柳津・坂下線」及び「若松・坂下線」と接続 ・坂下厚生総合病院でのーと喜多方と広域路線バス「喜多方・坂下線」「柳津・坂下線」及び「若松・坂下線」と接続 ・坂下厚生総合病院へバス車両が乗り入れ上屋付きの乗り場を整備し拠点性の向上を実施
柳津町	ふれあい館	町内運行の 路線バス	・ふれあい館で広域路線バス「坂下・柳津線」と接続。	・同左
会津美里町	じげんプラザ	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。 	・同左
	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			

課題4：利用方法等の周知や行動変容の仕掛けが不足している

【現状とこれまでの取組】

本圏域では、公共交通に関する総合的なマップを作成し紙媒体での展開や、GTFS データを活用した経路検索コンテンツでの情報検索、ふくしま公共交通デジタルマップ「FLAT（ふらっと）」の整備など、アナログ・デジタル両面での情報発信を行っています。

また、スマートフォンでデジタル乗車券を購入(事前決済)できるサービス(Samurai.MaaS)や、バスのリアルタイムの運行情報を確認できるバスロケーションシステムの展開など、より利用しやすい環境の構築を進めてきています。

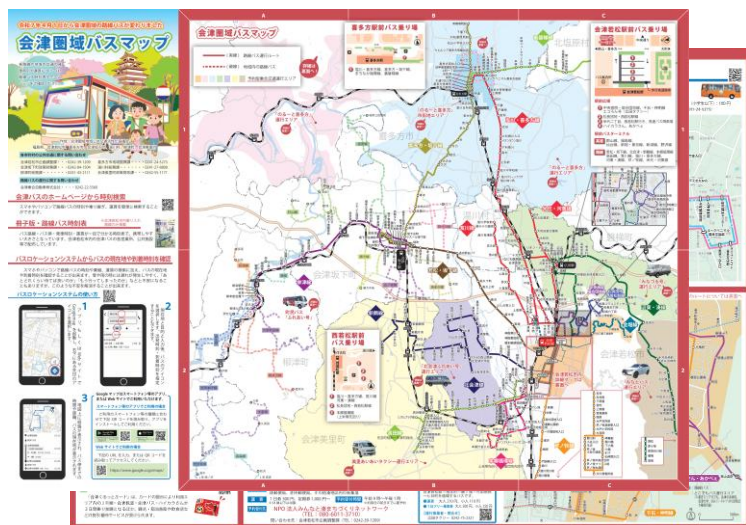


図 会津圏域バスマップ



図 バスロケーションシステム



図 ふくしま公共交通デジタルマップ「FLAT（ふらっと）」

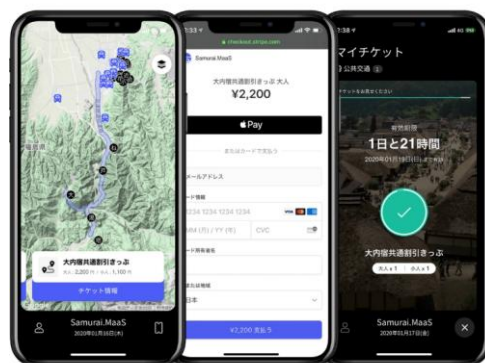


図 Samurai.MaaS アプリ

【残されている課題】

■セグメントに対応した周知・プロモーションの不足

これまでの取組は、圏域内の公共交通全体を網羅しているものの、圏域住民・利用者それぞれの属性（高校生・高齢者・観光客・来訪者等）や移動目的（通学・通院・買物・観光等）の場面对応した丁寧で効果的な情報発信とはなっていません。

そのため、広域路線バスが通学・通院・買物等に使えることが伝わっていない、路線再編により利便性が上がったことが伝わっていないなど、周知・情報発信の不足により公共交通が日常生活での選択肢になっておらず、マイカーや送迎に過度に依存してしまっていることが考えられます。

また、冬季は徒歩や自転車での外出がしづらい地域であるため、季節限定で公共交通を利用する圏域住民も多いことや、高齢者の中にはマイカーからの転換意向を持っていることから、普段から使い慣れていない利用者向けの情報提供も必要となってきます。

本圏域の広域移動や広域交通の実態を踏まえると、「通学」「通院」「買物」「観光」の4つのセグメントに分けて周知・プロモーション策を立案し、行動変容プロセスに基づいて、必要な情報を適切なタイミング・方法で伝えることが必要です。



図 行動変容のプロセス（バス利用のバージョン）
（R7 モビリティ人材育成事業／みちのりホールディングス浅見氏資料より）

ターゲット	ターゲット詳細	配布する主体	配布方法
通院利用者	家族・知人の送迎での通院	高萩協同病院	<ul style="list-style-type: none"> ・病院窓口で通院利用者に手渡し配布 ・院内内にチラシ設置 ・（病院従業員に手渡し配布）
		健康づくり課	<ul style="list-style-type: none"> ・母子向け配布物と一緒に配布 ・医療施設の窓口で手渡し配布
買物利用者	家族・知人の送迎での買物 徒歩や自転車での買物 （雨天・荷物多い）	イオン高萩店	<ul style="list-style-type: none"> ・建物入口で買物利用者に手渡し配布 ・店内にチラシ設置 ・（イオン従業員に手渡し配布）
高校生	部活動終了後の帰宅 友人との外出	高萩清松高校	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームルームの時間に生徒へ配布
		高萩高校	<ul style="list-style-type: none"> ・構内にチラシを設置
子育て世代 （保護者と子供）	保育園・幼稚園への送迎 塾や習い事の送迎 校外施設への移動 （公園、図書館、福祉会館等）	子育て支援課	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て支援センターでの手渡し配布 ・「はぎハビ」での掲載
		教育総務課	<ul style="list-style-type: none"> ・保育園・幼稚園・小・中学校の保護者への配布 ・教職員への手渡し配布
高齢者 （用事や娯楽の利用）	友人宅へ移動 習い事やイベントの移動	生涯現役推進課	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者向け配布物と一緒に配布 ・市内のイベント開催時に手渡し配布

図 茨城県高萩市におけるターゲットに合わせた周知活動・利用促進
（R7 モビリティ人材育成事業／みちのりホールディングス浅見氏資料より）

■使ってみたいと思わせる行動変容の仕掛けの不足

公共交通が移動の選択肢になっていないことの要因としては、当然サービスの質・量の問題もありますが、周知・情報発信の不足に加えて、公共交通の利用のきっかけとなる仕掛けを作っていないことが考えられます。

高校進学時や就職時、会津圏域への転入時、免許返納時、観光・ビジネス等での来訪時などにおいて、気軽に思わず使ってみたくするような料金面や目的地・施設とのパッケージ化などの工夫・仕掛けが求められています。



福島県内 バスに乗っておでかけしよう！

バス無料デー

第1回
令和7年
2月27日
木曜日

第2回
令和7年
3月8日
土曜日

運賃無料
【対象事業者】
■福島交通株式会社 ■ジェイアールバス東北株式会社
■会津乗合自動車株式会社 ■ジェイアールバス関東株式会社
■新常磐交通株式会社 ■東北アクセス株式会社

乗るとき 乗降券を受け取り、ICカードやクレジットカードはタッチせず、そのままで乗車ください。
降りるとき ICカードやクレジットカードはタッチせず、乗降券のみ運賃箱に投入してください。
※乗降券のないICカードは、そのままで乗降ください。

■上記6社の路線バスが対象です。
高速バス、観光バス、市町村のコミュニティバス等は対象外です。
■当日は、どなたでも、何回でもご利用いただけます。
■バスの混雑状況により、希望のバスにお乗りできない場合があります。
■降車時に乗降券を持ってご利用をお願いします。
■初めて、ICカードやクレジットカードをタッチした場合、または現金を投入した場合、運賃はできません。

アンケートにご協力ください
回答者の中から抽選で100名様に
**Amazonギフトカード
1,000円分プレゼント!!**

受付期間 2025.2/27～3/15
■アンケートは1人1回のみ
※バス無料デー当日にバスに
ご乗車いただきお返事ください。

お問い合わせ
福島県生活交通課 TEL.024-521-7177
公益社団法人福島県バス協会 TEL.024-546-1478
アンケートに答えるイベントや公開講座、協力店でお得なサービスが受けられます。
詳しくは左側の2次元コードから!!

令和6年度福島県内バス無料デーの結果について

令和7年6月18日
県生活交通課

- 実施日**
1日目：令和7年2月27日（木）
2日目：令和7年3月8日（土）
- 参加事業者、路線数**
(1) 参加事業者数：6事業者（福島交通㈱、会津乗合自動車㈱、新常磐交通㈱、ジェイアールバス東北㈱、ジェイアールバス関東㈱、東北アクセス㈱）
(2) 実施路線数：460路線
- 利用者数**
利用者の人数については以下の表のとおり

実施日	実施日延べ人数	前週延べ人数	増加延べ人数(増加率)
1日目(2/27)	54,269人	37,852人	+16,417人(143%)
2日目(3/8)	45,573人	23,308人	+22,265人(196%)
合 計	99,842人	61,160人	+38,682人(163%)

- ・2日間とも平時と比較して1.5～2倍近い利用者数を記録し、県外から無料デーを日当てに訪れた観光客もいるなど、中心市街地や観光地の賑わい創出に貢献した。
- ・アンケート結果から、1人当たりの平均利用回数は2.3回であり、実人数ベースでの2日間の合計利用者数は38,682人÷2.3回=16,818人増加したと推計される。

- 経済効果**
(1) バス無料デーにより増加した利用者による消費額
今回のバス無料デーにより増加した利用者が買い物等で消費した額は（無料デーで増加した実人数）×（1人当たり平均消費額）
=16,818人×3,440円=57,853,920円
と推計され、無料デーをきっかけにバスの利用促進に加え利用者の消費活動を刺激したと推測される。
- (2) マイカーから公共交通への移動手段の転換による効果
「無料デーでなかった場合どの交通手段で外出するつもりだったか」の問いについて、自家用車と回答した人が3.5%おり、試算すると約12,000台分のマイカー利用がバス利用に転換が図られたと推計され、自動車の燃料費や維持費の削減による間接的な家計支援や、環境負荷の軽減や渋滞の緩和といった社会的側面の経済効果も見られた。

図 福島県内バス無料デー（令和6年度）の周知チラシと実施結果

課題5：データに基づいた運行改善・評価検証が進んでいない

【現状とこれまでの取組】

本圏域では、広域路線バスの利用実態を把握して路線再編・見直し検討に活用するために、市町村職員の乗り込みによる乗降調査を毎年実施し、利用実態データを収集してきています。

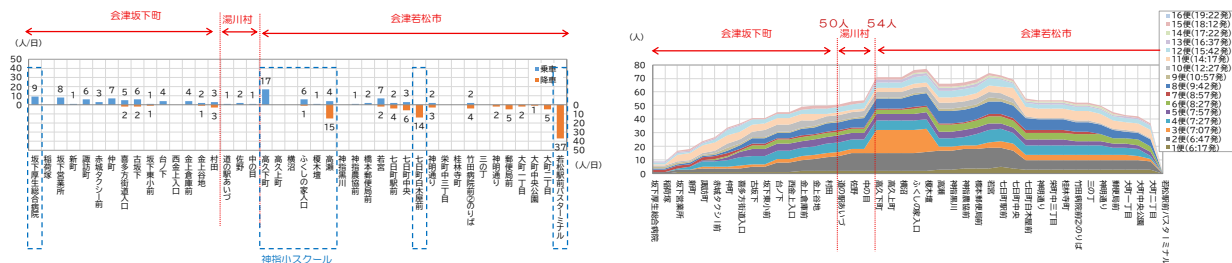


図 乗降調査結果（R6）によるバス停別乗降人数と車内乗車人数

令和6年9月に路線バスへのキャッシュレス決済サービスを導入し、利用者の利便性を高めるとともに、これまで人力作業により取得していた利用実態データを日常的に取得可能となりました。これらのデータを活用することで、詳細なデータ分析・検証を行うことができることから、バス事業者と連携し、データに基づく各路線の検証・分析を行うとともに、それらに基づく改善方策の検討を進める必要があります。

AIZU NORUCA

- ・会津バスの路線バス全線で利用できる IC カードで通勤定期券や通学定期券としても使用可能
- ・また、チャージ 1,000 円毎に 6% のプレミアが還元され、貯まったプレミアはバス利用時に自動的に支払いに充てられる。



また、会津 SamuraiMaaS プロジェクト協議会の取組として、上記の乗降調査結果やデジタルチケット（デジタル版会津ぐるっとカード等）のログデータ、住基連動 GIS データ、GTFS データ、デマンド交通利用データ等のモビリティデータを重ね合わせた可視化・分析により、持続可能な地域交通の構築に向けて、路線バス・デマンド交通のあり方、交通計画見直しとの連動、周遊チケットの運用検討などを行っています。

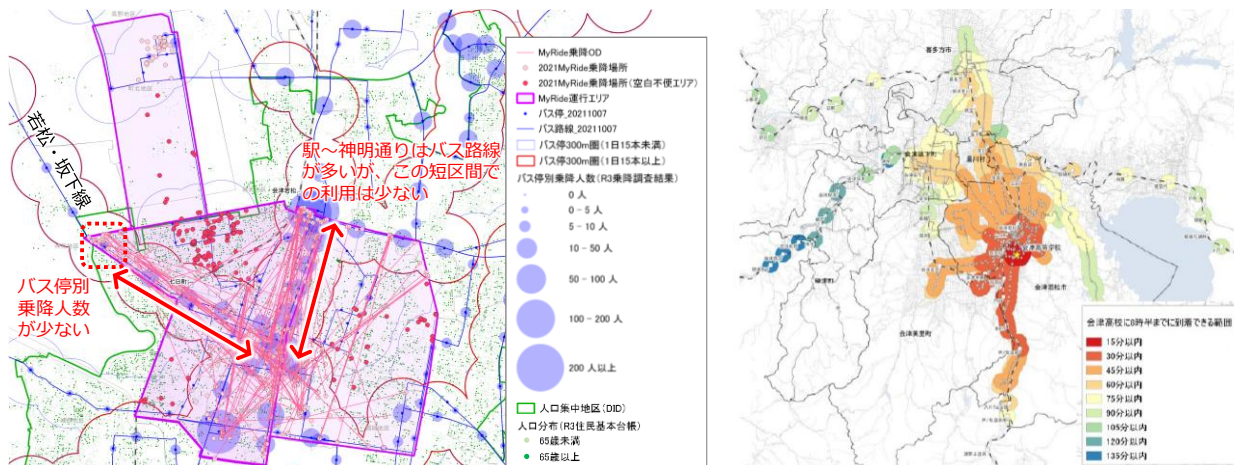


図 人流データ地域課題解決モデル実証（R3）などによるモビリティデータ活用の取組
（左：路線バス・デマンド交通の利用、右：会津高校に鉄道・路線バスで8時半までに到達できる範囲）

【残されている課題】

■継続的なデータ活用ができていない

これまでの取組では、路線再編の検討や計画策定時、国事業の活用時などといった一時的なデータ活用（調査・分析）となっており、継続的な実態把握やモニタリングへのデータ活用には至っていない状況です。

■データ処理・可視化の技術的なハードルがある

モビリティデータを活用するに当たっては、事前のデータ処理が必要となります。特に路線バス（ICカード・キャッシュレスデータ）やデマンド交通等の「利用一件明細データ」や、運行実績（バスロケ等）の「ログデータ」を活用するに当たっては、膨大な量のデータのクレンジング、変換、整形、コード統一などの作業負担が発生します。

また、様々なデータの重ね合わせや可視化には、GIS（QGIS等）やBIツールを活用することで、電子地図上での位置関係の把握（路線・バス停と施設分布の位置関係等）やデータ間の関連性分析（バス停圏域内の人口割合の算出等）を行うことや、グラフ・集計表の自動更新などが可能となりますが、これらの操作にも一定の技術的なハードルがあります。

■データの効果的な活用が必要

公共交通を取り巻く現状診断、施策・KPI設定、評価の各段階において、関係者同士で客観的・定量的に状況を把握しながら議論を進めるための手がかりとして、モビリティデータを活用することが有効です。その際、データだけから結論を求めるのではなく、事前に仮説を立てた上で、データを用いて検証するという考え方が重要となります。

国土交通省が公表している「データ活用の手引き（地域公共交通の『アップデートガイダンス ver1.0』）」などを活用しつつ、モビリティデータの効果的な活用を行うことが必要です。

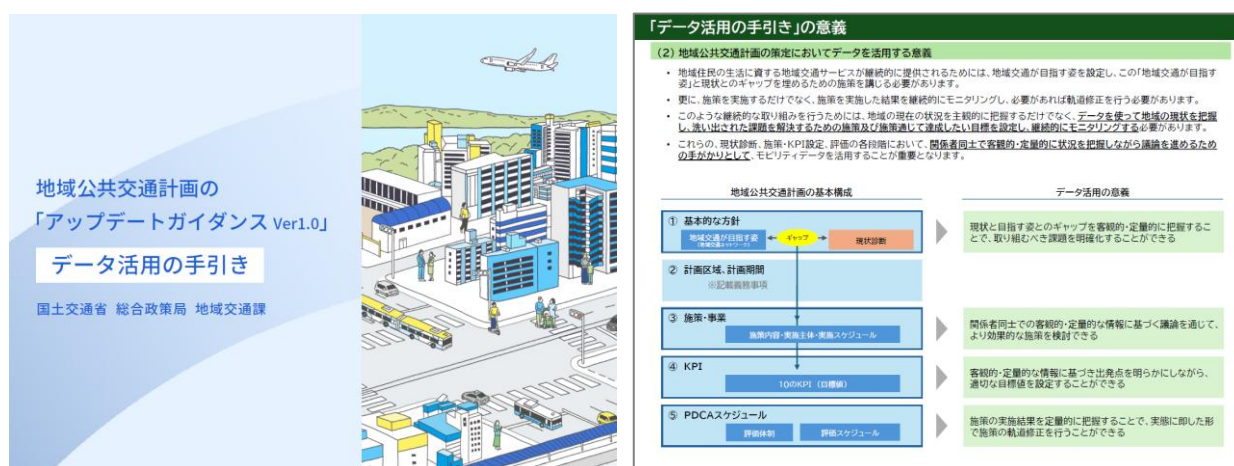


図 データ活用の手引き（地域公共交通の『アップデートガイダンス ver1.0』）

第5章 計画の基本目標 ～課題解決に向けた目標～

1. 基本目標・数値目標

本計画が掲げる基本的な方針の実現に向け、これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本圏域が抱える課題等を踏まえて、各種取組を展開する上で次のとおり基本目標や数値目標を設定します。

施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して数値目標を設定します。随時、達成度合いのモニタリング等を行い、目標の確実な達成を目指します。

【会津圏域地域公共交通の目指す姿 ～スローガン～】

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～

高校生の通学

高齢者の通院・買物

観光客の周遊

【課題】

課題１：
圏域の広域移動を支える交通サービスが不足している

課題２：
広域路線バスの確保・維持が困難となっている

課題３：
広域交通と域内交通がつながる拠点機能が不足している

課題４：
利用方法等の周知や行動変容の仕掛けが不足している

課題５：
データに基づいた運行改善・評価検証が進んでいない

【基本目標】

基本目標１：
暮らしと交流に欠かせない広域交通を確保・維持する

基本目標２：
広域交通と域内交通を有機的に連携させる

基本目標３：
圏域全体の公共交通の利用促進と選択行動の転換を進める

基本目標４：
EBPM に基づく地域交通政策の推進

基本目標１ 暮らしと交流に欠かせない広域交通を確保・維持する

自動車を運転できない学生や高齢化の進展により移動に制約を抱える高齢者の増加が見込まれる等多様な移動ニーズへの対応が重要です。このため、圏域内の各市町村から公共交通利用して通学・通院・買物等の日常生活利用や来往者の広域移動ができるように地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの提供を目指します。

【評価指標】

- ・ 広域路線バスによる高校・病院のカバー率
※参考指標：路線バス乗務員の充足率、広域路線バスによる商業施設のカバー率
- ・ 広域路線バスの行政界をまたぐ利用者数
※参考指標：広域路線バスの輸送人員、収支、輸送量、平均乗車密度等

基本目標２ 広域交通と域内交通を有機的に連携させる

市町村間の広域移動を担う広域交通と各市町村内の域内の移動を担う域内交通との結節点となる交通拠点においては、だれもが様々な交通機関同士を快適に乗り換えできる利用環境の整備が重要です。このため、交通機関の連携による接続性の向上や車両の乗り入れ環境の整備、バリアフリーや安全に配慮した歩行者動線の確保、乗り換え案内の情報提供等の取組を通して交通拠点の機能を強化し、シームレスに移動できる環境を目指します。

また、公共交通機関の利用機会を増やすためには誰もが快適で簡単に公共交通機関を利用できる環境の整備が重要です。このため、利用しやすい支払い方法や車両導入を継続して進めます。さらに、新技術や多様な媒体を活用し情報発信の拡充も取組、取得しやすいサービス提供を目指します。

【評価指標】

- ・ 交通拠点での乗降者数
- ・ 広域路線バス及び域内交通による高校通学・通院できる範囲

基本目標3

圏域全体の公共交通の利用促進と選択行動の転換を進める

持続可能な公共交通ネットワークを形成するためには、交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市町の補助など）だけではなく、関係する分野の協力を得ながら一体的に取り組んでいくことが重要です。このため、公共交通に関連する事業者間や官民間などの連携の推進に加え、公共交通以外の教育・福祉・まちづくりなどの多様な分野との連携により、公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続性を高める仕組みを目指します。

また、過度な自家用車の利用を抑制し、環境負荷の少ない公共交通機関の利用を促進するためには、交通行動に対する意識や行動様式の変化が必要です。そのためには、住民一人ひとりが自らの移動手段について考えることが何より重要です。

この取組の一環として、学校での出前講座の実施や、公共交通・環境に関する普及・啓発資料の作成・配布を行い、関係分野と連携してわかりやすい情報発信を進めます。

これらの活動を通じて、自発的な交通行動の転換を促す「モビリティ・マネジメント」の推進と公共交通の普及啓発に取り組み、圏域全体で公共交通に対する機運の醸成を目指します。

【評価指標】

- ・圏域の公共交通の利用者数
- ・圏域における通学定期の販売数
 - ※参考指標：高校通学の公共交通（鉄道、バス）の利用率
- ・会津エリアにおける広域周遊乗車券の販売数
 - ※参考指標：会津圏域6市町村の観光入込客数

基本目標4

EBPM※に基づく地域交通政策の推進

広域路線バスの再編・見直しや利用促進策の検討・実施に当たり、現状診断、施策・KPI設定、施策実施後の評価・検証の各段階において、各種モビリティデータの可視化・分析・共有を行いながら、関係者同士で客観的・定量的に状況を把握しながら議論を進め、EBPMに基づく地域交通政策の推進を目指します。

【評価指標】

- ・モビリティデータの活用件数

※EBPM：エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング。証拠に基づく政策立案

2. 公共交通ネットワークの将来像

前計画では、効率的で持続可能なネットワークの構築を目指し、広域移動を担う公共交通ネットワークと各市町村内の域内の移動を担う域内公共交通ネットワークに分類し、これらを交通拠点で結ぶ階層性のある公共交通ネットワークの構築を目指してきました。さらに、会津若松駅から竹田総合病院間は本圏域全体のまちづくりにとって重要なエリアとなることから賑わい創出に資する「幹線軸」を形成しました。

本計画においても、前計画と同様の考えを引き継ぐとともに圏域内の連携を強化により、高校生・高齢者・観光客等の公共交通の利用を促進し、圏域住民の生活を支え交流の活性化に資する持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

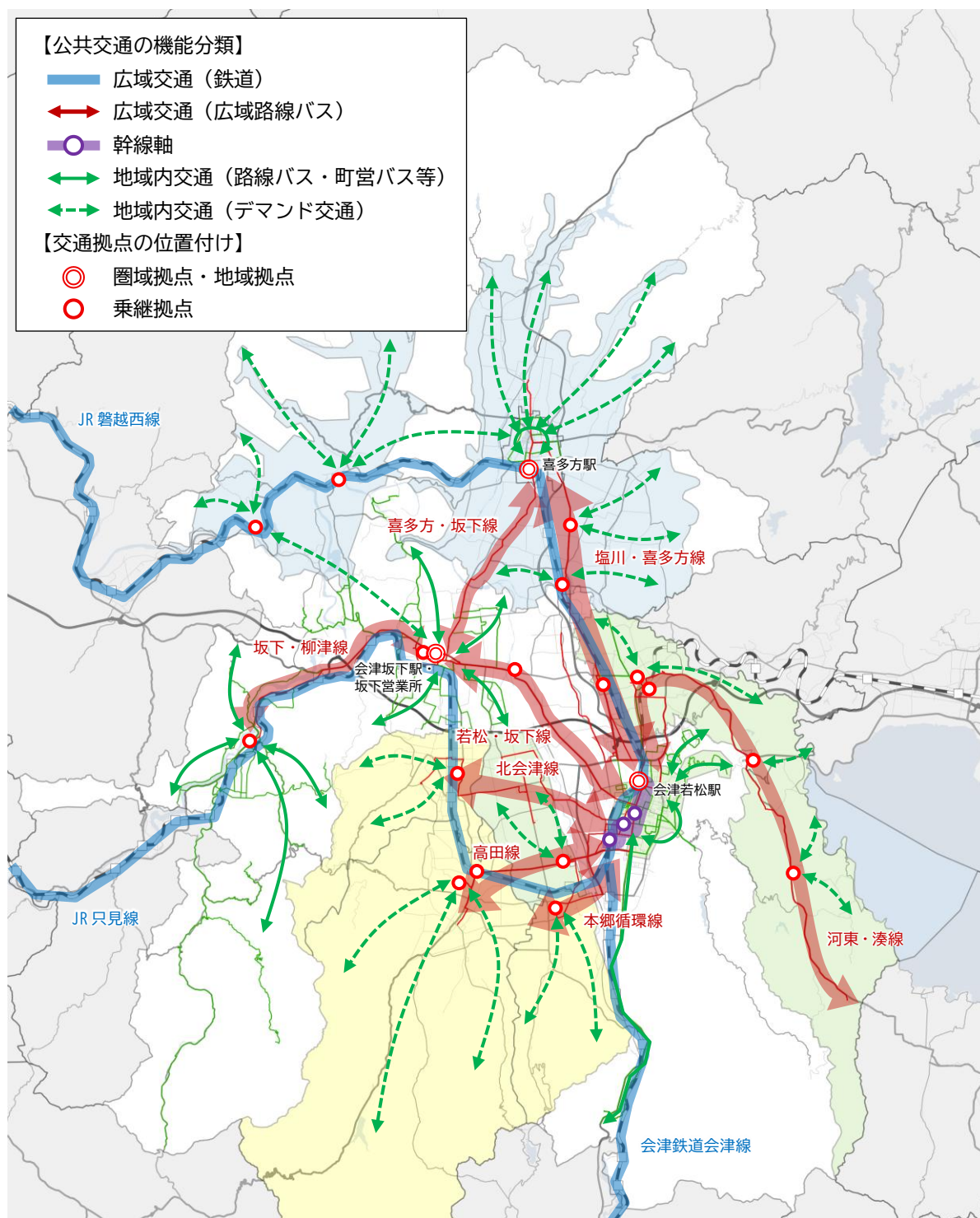


表 各広域交通の役割等

交通機関		役割	現在の主な対象
地域間 幹線軸①	広域路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・国の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持国庫補助金）を活用して運行する広域路線バス。 ・圏域内等の交流や、圏域住民の生活を支える役割を持つため、将来的に維持する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・喜多方・坂下線 ・坂下・柳津線 ・本郷循環線 ・高田線 ・河東・湊線 ・若松・坂下線 ・塩川・喜多方線 ・北会津線
地域間 幹線軸②	広域路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線軸①以外の広域路線バス。 ・圏域内等の交流や、圏域住民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・笈川線 ・新鶴線
圏域間 幹線軸	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する県間、圏域間等との広域的な移動・連携を支える軸。 ・市町村間等の交流、圏域住民の生活を支え、圏域の活性化を促す重要な役割を持つ幹線軸。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 磐越西線 ・JR 只見線 ・会津鉄道会津線

表 幹線軸

交通機関		役割
幹線軸	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・広域路線バス及び会津若松市街地路線により形成される中心部の高頻度運行区間（会津若松駅～神明通り～竹田病院～西若松駅）。 ・圏域の公共交通ネットワークの骨格となる区間。

表 交通結節点等

交通拠点			役割
圏域拠点	会津若松市	会津若松駅	<ul style="list-style-type: none"> ・本圏域の中心的な拠点であり、生活・ビジネス・観光等の多様の移動目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点。
地域拠点	喜多方市	喜多方駅	<ul style="list-style-type: none"> ・各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと域内を運行する地域公共交通ネットワークが接続する要所となる拠点。
	会津坂下町	会津坂下駅・坂下営業所	
乗継拠点	会津若松市	会津西病院、広田駅、会津医療センター前、湊学園前、強清水	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な地域公共交通ネットワークと域内を運行する地域公共交通ネットワークが接続する拠点。
	喜多方市	イオンタウン塩川、塩川駅、山都駅、荻野駅	
	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	じげんプラザ、高田駅、新鶴駅、本郷庁舎、新鶴庁舎	

3. 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域公共交通ネットワーク将来像のうち、地域間幹線系統については、国の補助事業（地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金等））を活用するものですが、各路線の役割及び確保・維持の必要性（補助事業活用の必要性）は表のとおりです。

いずれの路線についても、通勤・通学・通院等日常生活の移動手段として利用されていますが、沿線人口の減少等により維持が困難であることから、引き続き、国の補助事業を活用しながら、確保・維持する必要があります。

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（1/2）

路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性 （補助事業活用の必要性）
喜多方・ 坂下線	有隣病院前 ・ 坂下厚生病院 前	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、喜多方市と会津坂下町間を結ぶ唯一のバス路線です。系統沿線には学校や病院が立地しており、主に通学や通院に利用されていることから、日常生活の移動手段として運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）
坂下・ 柳津線	坂下営業所 ・ 柳津ふれあい 館	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津坂下町と柳津町間を結ぶ唯一のバス路線です。並行して JR 只見線が運行しています。系統沿線に学校や坂下厚生総合病院が立地しており、鉄道駅から離れた地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）
本郷循環線	若松駅前 ・ 若松駅前	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津若松市と会津美里町本郷地域（旧会津本郷町）間を結ぶバス路線です。系統沿線には行政施設や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）
高田線	若松駅前 ・ 永井野	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津若松市と会津美里町高田地域（旧会津高田町）間を結ぶバス路線です。系統沿線には行政施設や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）

※福島県地域公共交通計画から抜粋

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（2/2）

路線名	起点・終点	事業者名	各路線の役割及び確保・維持の必要性 (補助事業活用の必要性)
河東・湊線	西若松駅東口 ・ 高坂	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津若松市と同市河東地域（旧河東町）・湊地域間を結ぶバス路線です。系統沿線には学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行を維持することが求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）
若松・坂下線	若松駅前 ・ 坂下厚生病院	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津若松市と湯川村・会津坂下町間を結ぶバス路線です。系統沿線には学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行を維持することが求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）
塩川・喜多方線	西若松駅東口 ・ 喜多方駅前	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津若松市・湯川村・喜多方市間を結ぶバス路線です。並行して JR 磐越西線が運行しています。系統沿線には学校や病院が立地しており、通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。（会津圏域地域公共交通利便増進実施計画により路線再編した地域間幹線系統）
北会津線	若松駅前 ・ 下荒井	会津乗合 自動車 (令和8年4月 ～福島交通と合 併予定)	・当該系統は、会津若松市北会津地域（旧北会津村）と同市の中心市街地間を結ぶバス路線です。地域住民の通勤・通学・通院等の日常生活の移動手段として利用されていることから、運行の維持が求められます。

※福島県地域公共交通計画から抜粋

第6章 目標達成のための施策及び事業

1. 施策体系

本計画の目標達成のための施策体系を次のとおり定めます。

基本目標	施策及び事業	
基本目標1： 暮らしと交流に欠か せない広域交通を 確保・維持する	施策1： 広域路線バスと 域内交通等の一 体的な再編	1－① 広域路線バスの再編（利便増進事業の活用） 1－② 域内交通等の見直し・導入
基本目標2： 広域交通と域内交 通を有機的に連携 させる	施策2： 交通拠点の形 成	2－① バス乗場の改善 2－② 待合環境の整備
基本目標3： 圏域全体の公共交 通の利用を増やす	施策3： ターゲットに 合わせた利用 促進	3－① 生活者向けモビリティ・マネジメント 3－② 観光客・来訪者向け情報発信 3－③ デジタルを活用した利用促進
基本目標4： EBPM に基づく地 域交通政策の推 進	施策4： モビリティデ ータの活用	4－① モビリティデータ活用の基盤づくり

2. 各施策の概要

施策1：広域路線バスと域内交通等の一体的な再編

1-① 広域路線バスの再編（利便増進事業の活用）

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・見直しを行います。

各路線の再編・見直しに当たっては、施策「4-① モビリティデータ活用の基盤づくり」と連動してICカードデータ等を利活用（分析・検証・施策立案）しつつ、下記の基本的な考え方に基づいて検討・実施します。

表 広域路線バスの再編・見直しの基本的な考え方

目的	再編・見直しの考え方	区分
利便性を高める	① 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て需要を取り込む	経路変更
	② 利用に合ったダイヤ調整、等間隔・パターンダイヤ化により最大待ち時間を短縮する（並行する異なるバス路線・鉄道とのダイヤ調整も含む）、域内交通との乗り継ぎダイヤ調整	ダイヤ調整
	③ 交通拠点で域内交通と接続させる	連携
効率性を高める	④ 並行・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	需要の集約
	⑤ 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	
	⑥ 利用の少ない路線・区間を見直して効率化する	縮小化
	⑦ 利用に見合った適正なサービス水準に見直して効率化する	

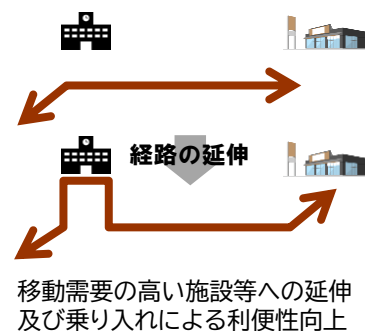
【主な取組内容と実施主体】

●会津坂下関係路線の再編・見直し

- ・対象路線：若松・坂下線、喜多方・坂下線、坂下・柳津線
- ・実施主体：福島県、会津若松市、喜多方市、会津坂下町、柳津町、湯川村、バス事業者

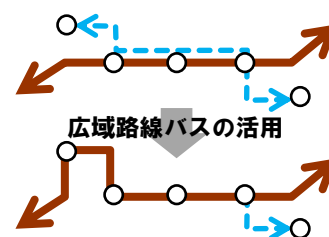
・再編・見直しの方向性：

- ① 高校・商業施設・道の駅等への経路変更・バス停新設・ダイヤ調整
- ② 会津坂下町新庁舎開庁に合わせた経路変更・バス停新設



●会津若松～湯川～喜多方関係路線の再編・見直し

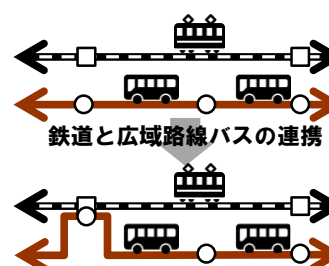
- ・対象路線：塩川・喜多方線、笈川線
- ・実施主体：福島県、会津若松市、喜多方市、湯川村、バス事業者
- ・再編・見直しの方向性：
 - ①病院・高校・商業施設等への経路変更・バス停新設・ダイヤ調整
 - ②塩川・喜多方線と笈川線の一体的な見直し



広域路線バスの経路見直しにより
域内交通等の運行経路をカバー

●会津若松～北会津～会津美里関係路線の再編・見直し

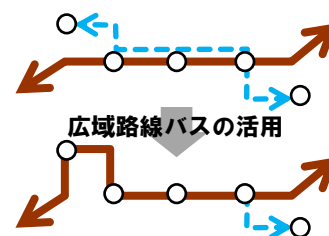
- ・対象路線：本郷循環線、高田線、北会津線、新鶴線
- ・実施主体：福島県、会津若松市、会津美里町、バス事業者
- ・再編・見直しの方向性：
 - ①高校・商業施設等への経路変更・バス停新設・ダイヤ調整
 - ②鉄道駅への乗り入れ・ダイヤ調整
 - ③北会津線と新鶴線の一体的な見直し
 - ④利用実態に合わせた見直し（域内交通との一体的な見直し）



鉄道と並行する広域路線バスの
駅乗り入れにより、鉄道の
運行本数をバスで補完

●会津若松～河東～湊関係路線の再編・見直し

- ・対象路線：河東・湊線、域内交通（米代・河東線、湊地域内交通「みなとバス」）
- ・実施主体：福島県、会津若松市、バス事業者
- ・再編・見直しの方向性：
 - ①病院・鉄道駅への経路変更・バス停新設
 - ②河東・湊線と域内交通（米代・河東線）の一体的な見直し
 - ③域内交通（みなとバス）の運行エリア拡大



広域路線バスの経路見直しにより
域内交通等の運行経路をカバー

1-② 域内交通等の見直し・導入

広域路線バスと市町村内を運行する路線バス・デマンド交通等について、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・効率性向上を図ります。

特に、路線バス乗務員の充足率が100%を下回っている中、施策「1-① 広域路線バスの再編」と施策「1-② 域内交通等の見直し・導入」を連携して取り組むことで、圏域住民の生活を支え交流の活性化に資する持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

【主な取組内容と実施主体】

●広域路線バスと域内交通の一体的な見直し

- ・北会津線、新鶴線の再編に合わせた北会津地域内交通「北会津ふれあい号」、会津美里町デマンド交通「美里あいあいタクシー」の見直しを検討します。
- ・河東・湊線の再編に合わせた米代・河東線、湊地区地域内交通「みなとバス」の見直しを検討します。
- ・実施主体：市町村、バス事業者、タクシー事業者等

●鉄道・広域路線バスと域内交通の連携強化

- ・会津若松市中心部から各方面へ放射状に運行している広域路線バスと、まちなか循環路線やデマンド交通（MyRide どこでもバス）を一体的に利用できるよう連携強化を図ります。
- ・鉄道・広域路線バスと接続する域内交通（各市町村のコミュニティバス、デマンド交通等）を一体的に利用できるよう連携強化を図ります。
- ・実施主体：市町村、バス事業者、タクシー事業者等

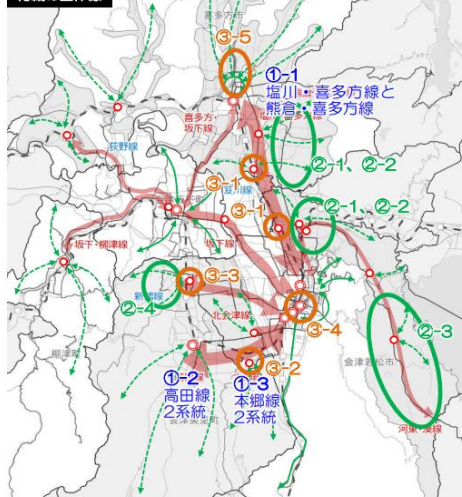
- 会津圏域6市町村に跨る「広域路線バス」について、「域内交通」との一体的な再編・見直し
- 並行・重複する路線の集約化や、利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替などにより、圏域の移動手段を確保・維持しつつ、広域路線バスの持続性・生産性を向上させる
- 新たに交通拠点や目的施設を経由するなどにより、需要の取り込みや域内交通との接続を強化する

【作成主体】 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）

【計画区域】 会津圏域6市町村

【計画期間】 令和2（2020）年度～令和7（2025）年度（6年間）

再編の全体像



【主な事業内容】

①並行・重複する路線の集約による運行の効率化

- ①-1 塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線の統合再編（ノンバス化）
- ①-2 高田線2系統の統合再編
- ①-3 本郷線2系統の統合再編

②利用の少ない区間の域内交通（デマンド等）での代替

- ②-1 熊倉・喜多方線の代替として、域内交通の導入（朝夕対応）
- ②-2 域内交通の運行エリア・指定乗降場所の拡大（昼間対応）
- ②-3 河東・湊線の域内交通（みなとバス）との一体的な見直し
- ②-4 新鶴線の域内交通との一体的な見直し

③ルート変更による需要の取り込みや域内交通との接続強化

- ③-1 熊倉・喜多方線の代替交通の会津医療センター、塩川グリーンプラザへの経由
- ③-2 本郷線の本郷庁舎乗り入れ、高校通学対応
- ③-3 新鶴線の新鶴庁舎乗り入れ、吹上台住宅の経由
- ③-4 若松・坂下線の会津若松市内の経路変更（神明通り・竹田病院経由）
- ③-5 喜多方・坂下線の喜多方市街地内の経路変更（有隣病院経由）及び喜多方市街地循環路線の新規導入

④交通拠点での広域路線バスと域内交通の接続強化

- 会津若松駅、神明通り、竹田病院、西若松駅、喜多方駅、坂下営業所、じげんプラザ、他
- 本郷庁舎、新鶴庁舎、湊小学校前、会津医療センター、塩川グリーンプラザ、他

図 広域路線バスと域内交通の一体的な再編・見直し（過年度の地域公共交通利便増進実施計画）

施策２：交通拠点の形成

２－① バス乗場の改善

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圏域拠点において、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）を整備します。

【主な取組内容と実施主体】

●会津若松駅前都市基盤整備基本計画（案）

- ・会津若松駅前において、歩行者と自動車の動線が交錯しており、バスの乗降場所に向かうには車道を横断する必要があるなど安全性や利便性に課題があることから、会津若松駅前都市基盤整備基本計画に基づいてバス乗降場所やロータリーを整備します。
- ・駅前整備事業に合わせて、総合案内板、乗場案内サイン、バス停盤面等を整備します。
- ・実施主体：会津若松市、鉄道事業者、バス事業者等



２－② 待合環境の整備

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します。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します。

【主な取組内容と実施主体】

●鉄道駅や商業施設跡地等を活用した交通結節点の整備

- ・神明通りの周辺施設と連携して、バス待ち環境やサイクル&バスライド駐輪場を確保することで、広域路線バス等で神明通りに来た高校生が自転車で市街地に点在する高校へ通学できる交通環境を整えます。
- ・広域路線バスと域内交通が結節する乗継拠点において、待合環境や総合案内板等を整備します（過年度の再編に合わせて、じげんプラザ、坂下厚生病院等で実施済み）。
- ・実施主体：福島県、市町村、バス事業者等



施策3：ターゲットに合わせた利用促進

3-① 生活者向けモビリティ・マネジメント

地域公共交通を上手に利用するための意識変化を促す「モビリティ・マネジメント手法」を用いて、地域や企業・学校等の多様な主体に働きかけ、協働しながら取組を検討・実施します。また、地域公共交通は、単なる移動手段だけでなく、まちづくりや観光等の様々な分野において拠点や都市機能として、地域の活性化に寄与する重要な資源、財産であることから、果たしている役割はもとより、地域公共交通に親しみを持ってもらう「マイレール・マイバス意識」の醸成を図ります。

【主な取組内容と実施主体】

- 情報発信ツールの作成・周知拡大（バスマップ、デジタルマップ、バスロケ等）
 - ・セグメントごとの利用促進策に活用するための情報発信ツール等を作成します。
 - ・実施主体：福島県、市町村、バス事業者等
- セグメントごとの利用促進策の実施
 - ・「通学」「通院」「買物」のセグメントに分けて周知・プロモーションや利用促進活動を実施するとともに、利用のきっかけとなる運賃施策等を検討します。
 - 学校を通じた児童・生徒に公共交通の周知、オープンスクールや合格者説明会におけるチラシ配布、学校授業と連携したワークショップ・出前授業 など
 - 高齢者サロンや老人クラブ等を通して高齢者に公共交通の周知資料を送付、通院・買物時の移動手段としての乗り方教室、お出かけツアー など
 - 転入者向けパンフレット・お試し乗車券等の配布 など
 - 通学向け企画乗車券（鉄道・バスの共通定期券等）、高齢者向けフリーパス、観光客向けフリーパス、無料・割引データ など
 - ・実施主体：福島県、市町村、バス事業者、関係施設等

3-② 観光客・来訪者向け情報発信

県内有数の観光地である会津地域には多くの観光客が訪れています。鉄道・高速バス等の公共交通で会津地域を訪れた観光客等が、鉄道駅やバスターミナルから本圏域内の観光資源・観光スポットを迷わず快適に移動・周遊できるよう、様々な属性・国籍の観光客に届くような情報発信を行います。

【主な取組内容と実施主体】

- 情報発信ツールの作成・周知拡大（バスマップ、デジタルマップ、バスロケ等）
 - ・情報発信ツール等について、観光情報と交通情報の掲載や、紙・デジタル媒体の活用、多言語化対応などを検討します。
 - ・実施主体：福島県、市町村、鉄道事業者、バス事業者、観光関係者等

●観光客向けの企画乗車券等の展開

- ・観光関係者（観光事業者、観光 DMO 等）と交通関係者が連携し、観光周遊・来訪を促すためのモデルコースや企画ツアー等の観光施策に公共交通を取り入れてもらい、観光＋公共交通の情報提供を行うことや、観光＋公共交通のパッケージ企画の立案などを検討します。
- ・実施主体：福島県、市町村、鉄道事業者、バス事業者、観光関係者等

3-③ デジタルを活用した利用促進

圏域内の公共交通（鉄道・バス・域内交通等）の運行情報等の GTFS-JP データ作成及びオープンデータ化を進めます。また、デマンド交通の経路検索を可能とする新たなデータ形式 GTFS-Flex 及び GTFS-OnDemand に関する最新情報や国による技術検証の動向を確認・研究します。

GTFS-JP データ等を活用した経路検索サービスや、デジタルサイネージ等による複数交通モード（鉄道・広域路線バス・高速バス・域内路線バス等）の一体的な情報発信、路線バスとデマンド交通を組み合わせた経路検索アプリなど、様々な活用方法の検討を行います。

【主な取組内容と実施主体】

●GTFS-JP データ作成及びオープンデータ化

- ・本圏域内の公共交通の運行情報等の GTFS-JP データ作成及びオープンデータ化を推進します。現状で作成・オープン化が進んでいる路線バスに加え、域内交通のうち定時定路線のバス（柳津町の町民バス「ふれあい号」等）や、高速バス（会津若松～郡山等）、鉄道（会津線等）などについてもデータ作成を検討します。
- ・実施主体：福島県、市町村、鉄道事業者、バス事業者



図 GTFS データの概要と利活用 (MoDiP 諸星氏講演資料より抜粋)

●GTFS-JP データ等を活用した情報発信

- ・作成・オープン化した GTFS-JP データを活用した様々な情報発信等を検討・実施します。
 - ふくしま公共交通デジタルマップ「FLAT（ふらっと）」への掲載
 - Samurai.MaaS アプリでのデジタルチケット販売
 - 鉄道・広域路線バスとデマンド交通の一体的な経路検索サービス
 - デジタルサイネージの整備 など
- ・実施主体：福島県、市町村、鉄道事業者、バス事業者

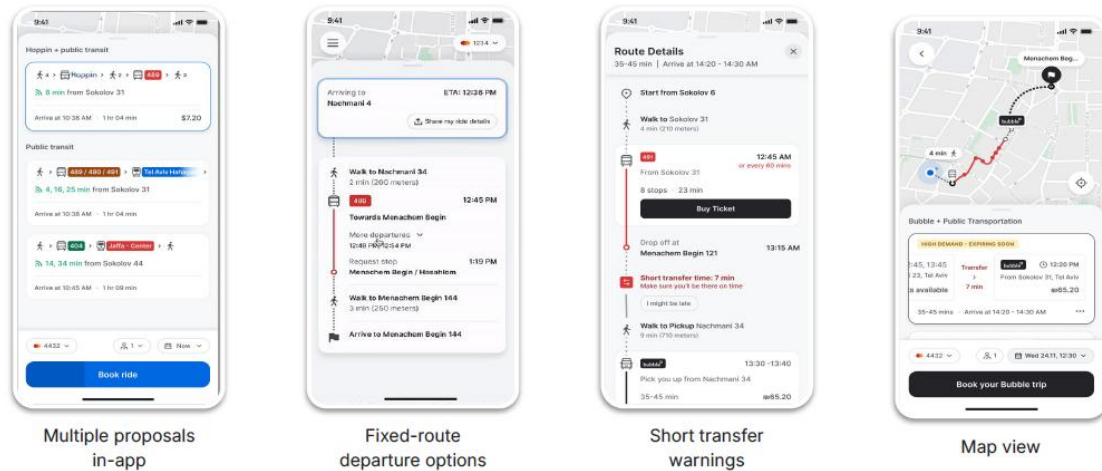


図 GTFS を活用したデマンド交通と路線バスの横断検索

●デジタルデータを活用した異業種連携

- ・会津財布（地域通貨、デジタルクーポン）と連携して、生活（日常）や生活（非日常）、観光でのお出かけをターゲットに、店舗・観光施設等のお得なクーポンと公共交通の割引クーポンをセットで配信するなど、移動需要創出と公共交通の利用促進を図ります。



図 会津財布のデジタルクーポンとデマンド交通の連携施策

施策4：モビリティデータの活用

4-① モビリティデータ活用の基盤づくり

施策1～3の検討及び事業化に当たって、現状診断、施策・KPI設定、評価の各段階においてモビリティデータを継続的に活用していけるよう、データ利用環境や活用マニュアルや体制を整えていくことを目指します。

【主な取組内容と実施主体】

●モビリティデータ等の利用環境づくり

- ・広域路線バスの再編検討や事業評価の際などに必要となる様々なモビリティデータ等について、関係者が活用できる環境をつくります。公共交通の利用実態データに限らず、移動実態や人口分布、施設分布等を含めて関係者が同じデータを見て検討・協議できる基盤をつくります。
- ・主な対象データ：
 - 路線バスの利用データ（キャッシュレスデータ）、運行データ（GTFS-JP、GTFS-RT）
 - デマンド交通の利用データ（システムから出力される実績データ）
 - 人口データ（国勢調査、住民基本台帳等）
 - 移動データ（高校通学実態（学校要覧等）、通院実態（レセプトデータ等）、観光実態（福島県観光地実態WEB調査等））
 - 施設分布データ（国土数値情報、市町村保有データ等）
- ・実施主体：福島県、市町村、バス事業者等

●データ処理・可視化・分析ができるツール・人材・体制づくり

- ・容易にデータ活用ができるためのツール（GIS・BIツール、マニュアル等）の準備や、データ活用にあたってのノウハウ・知識を持った人材育成や体制の整備を行います。
- ・実施主体：福島県、市町村、バス事業者等

事業の基礎情報

事業実施地域	会津圏域（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）、県内全市町村
人材育成の対象	県内自治体職員（管理職、交通担当、観光担当）、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）、SMP協議会※、AICT※
習得するスキル	交通に関する知見・データ活用のノウハウ
人材育成の手法	専門家による講義（セミナー）、ワークショップ、フィールドワーク
人材育成の内容	圏域交通計画の実効性を高めるため、「計画策定段階」と「実行段階」において各立場・役割に必要な知識を習得するとともに、計画策定後の施策実施・効果検証を通じて計画をアップデートできる仕組みづくりを目指す

課題①

- ・計画の策定やアップデートに関わるメンバーが共通の認識・ビジョンを持ち（意識面）、地域の実情や法制度などを正しく理解した上で（知識・スキル面）、議論や意思決定を行う必要がある。

課題②

- ・地域内に散在している様々なデータを効果的に活用し、計画策定後の施策実施・効果検証を通じて計画をアップデートできる仕組みづくりを目指す。

事業①：圏域公共交通を理解する

- ・各関係者が圏域公共交通を「自分ごと」として捉え、圏域全体での公共交通計画の重要性や地域の将来像を共有するとともに、職位や役割に応じた制度や交通に関する知見を習得することで、計画の実効性を高める。

事業②：データを活用する

- ・モビリティデータを活用し、データ処理、集計、分析等の実践的なスキルを学ぶことにより計画のアップデートに必要な知識を習得するとともに、参画企業等と共同でデータを活用した施策の推進を図る。

対象	実施方法	時期・回数	計画策定プロセス
管理職	市町村の担当課長	専門家による講義	前半・中間、2回
担当者	市町村の交通・観光担当、交通事業者	実務者による講義、WS、フィールドワーク	年度前半・中旬、5回程度（毎月）
その他	DMO、SMP協議会※、AICT※のメンバー	実務者による講義、WS	年度中旬、2回程度
※SMP協議会：会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会 ※AICT：一般社団法人AICTコンソーシアム			

対象	実施方法	時期・回数	内容
担当者	市町村の交通担当、交通事業者の担当、民間企業	講義・ワークショップ形式	年度後半、3回程度（毎月）
・データ活用の意義・基礎知識 ・データ処理・集計・可視化の方法 ・データ活用（施策立案・評価）			

図 圏域公共交通を支える人材連携プログラム（R7 モビリティ人材育成事業）

3. 事業の実施スケジュール

各事業は計画期間内において以下のスケジュールで実施を予定します。

なお、事業実施に向けた検討を進める上で、各種事情により予定と大きく異なる場合には、会津圏域公共交通活性化協議会で協議を行い、事業実施可能なスケジュールへと柔軟に調整を図ります。

施策	事業	R8 年	R9 年	R10 年	R11 年	R12 年	R13 年
施策 1： 広域路線バスと域内交通等の一体的な再編	1－① 広域路線バスの再編(利便増進事業の活用)	実施	段階的に実施 評価検証・見直し				
	1－② 域内交通等の見直し・導入	実施	段階的に実施 評価検証・見直し				
施策 2： 交通拠点の形成	2－① バス乗場の改善	実施（継続）					
	2－③ 待合環境の整備	実施（継続）					
施策 3： ターゲットに合わせた利用促進	3－① 生活者向けモビリティ・マネジメント	計画・準備	実施				
	3－② 観光客・来訪者向け情報発信	計画・準備	実施				
	3－③ デジタルを活用した利用促進	実施（継続）					
施策 4： モビリティデータの活用	4－① モビリティデータ活用の基盤づくり	調査・検討	実施				

第7章 計画の推進方法

1. 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、会津圏域地域公共交通活性化協議会において、定期的に進捗状況の確認を行うとともに、目標に対する評価指標などの検証・モニタリングを行い、必要に応じて改善策を検討します。

また、具体的な事項に係る検討などにおいては、交通事業者の担当者を中心とした関係市町村会議（通称：会津圏域ワーキング）において、情報共有・協議・調整を行い、本計画に示す各事業を着実に推進します。

表 計画の推進体制

主体	構成委員	基本的な役割
会津圏域公共交通活性化協議会	市町村・福島県 住民 学識経験者 交通事業者 道路管理者 交通管理者 等	・本計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、地域公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。
関係市町村会議 （通称：会津圏域ワーキング）	福島県 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	・関係市町村にまたがる広域的な路線について、関係市町村と連携しながら、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方を検討する。 ・関係市町村関係課及び交通事業者の担当者レベルを中心とした情報共有・協議・調整を行う。

2. 評価指標・目標値

本計画の達成状況を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ます。

基本目標	評価指標	現況値	目標値	参考指標
基本目標 1 暮らしと交流に欠かせない広域交通を確保・維持する	指標① 広域路線バスによる高校・病院のカバー率	—	—	路線バス乗務員の充足率
	指標①— 1 広域路線バスのバス停 300m 圏域内にある高校の割合	69.2% (R7 年度)	76.9% (R13 年度)	広域路線バスによる商業施設のカバー率
	指標①— 2 広域路線バスのバス停 150m 圏域内にある病院の割合	100.0% (R7 年度)	100.0% (R13 年度)	
	指標② 広域路線バスの行政界をまたぐ利用者数	993 人/日 (R7 年度)	990 人/日 (R13 年度)	広域路線バスの輸送人員、収支、輸送量、平均乗車密度等
基本目標 2 広域交通と域内交通を有機的に連携させる	指標③ 交通拠点での乗降者数	568 人/日 (R7 年度)	560 人/日 (R13 年度)	
	指標④ 広域路線バス及び域内交通による高校通学・通院できる範囲	—	—	
	指標④— 1 各交通拠点から通学できる高校の割合	61.5% (R7 年度)	70.0% (R13 年度)	
	指標④— 2 各交通拠点から通院できる病院の割合	80.5% (R7 年度)	83.0% (R13 年度)	
基本目標 3 圏域全体の公共交通の利用を増やす	指標⑤ 圏域の公共交通の利用者数	3,039 人/日 (R7 年度)	3,000 人/日 (R13 年度)	
	指標⑥ 圏域における通学定期の販売数	2,189 枚/年 (R6 年度)	2,000 枚/年 (R13 年度)	高校通学の公共交通（鉄道、バス）の利用率
	指標⑦ 会津エリアにおける広域周遊乗車券の販売数	3,586 枚/年 (R6 年度)	4,000 枚/年 (R13 年度)	会津圏域 6 市町村の観光入込客数
基本目標 4 EBPM に基づく地域交通政策の推進	指標⑧ モビリティデータの活用件数	—	累計 6 件 (R13 年度)	

指標① 広域路線バスによる高校・病院のカバー率

指標①—1 広域路線バスのバス停 300m 圏域内にある高校の割合

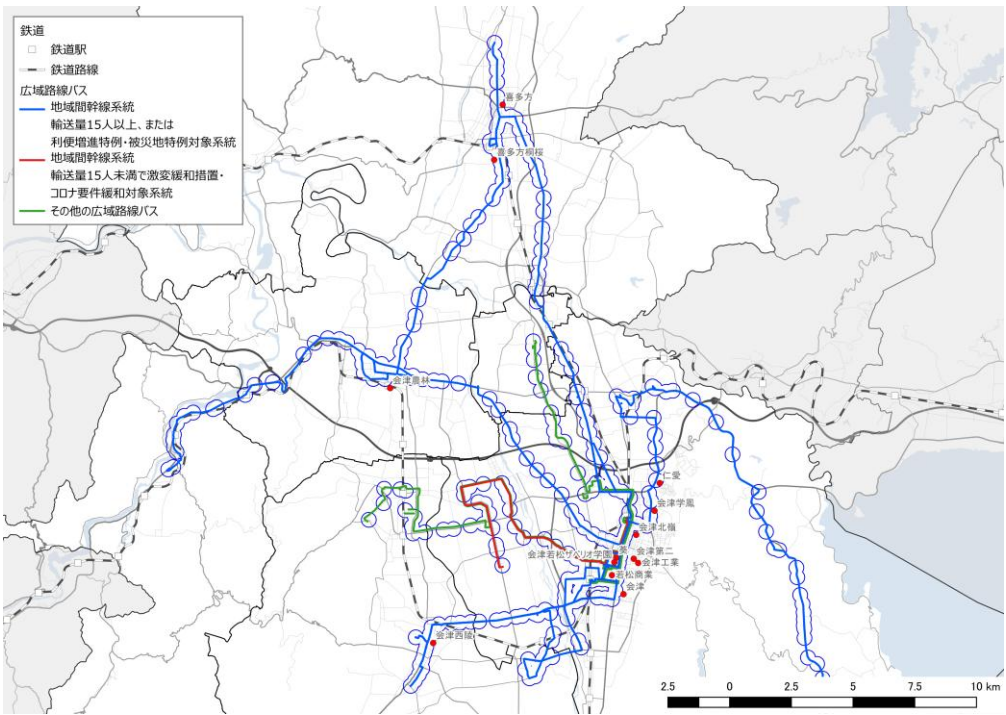
■指標の算出方法

- ・本圏域の高校数（12 校）に対する広域路線バスのバス停 300m 圏域内にある高校数の割合を算出します。

■現況値・目標値

- ・本圏域内の高校 13 校のうち、現状では 9 校が広域路線バスによりカバーされており、今後の広域路線バスの再編により会津農林高等学校がカバー圏域内となる見込みです。
- ・なお、会津若松市内のカバー圏域外の高校は、会津若松駅や神明通りから自転車で通学しやすいよう、交通拠点の駐輪場等の環境整備を図っていきます。

市町村	高校名	広域路線バスのバス停300m圏域		備考
		現況値（R7年度）	目標値（R13年度）	
会津若松市	葵高等学校	○	○	
	会津学鳳高等学校	○	○	
	会津工業高等学校			
	会津高等学校	○	○	
	会津若松ザベリオ学園高等学校	○	○	各方面からのスクールバス有
	会津第二高等学校			
	若松商業高等学校	○	○	
	会津北嶺高等学校			各方面からのスクールバス有
	仁愛高等学校	○	○	
喜多方市	喜多方桐桜高等学校	○	○	
	喜多方高等学校	○	○	
会津坂下町	会津農林高等学校		○	鉄道駅300m圏域内
会津美里町	会津西陵高等学校	○	○	
合計		9	10	
		69.2%	76.9%	



指標①—2 広域路線バスのバス停 150m 圏域内にある病院の割合

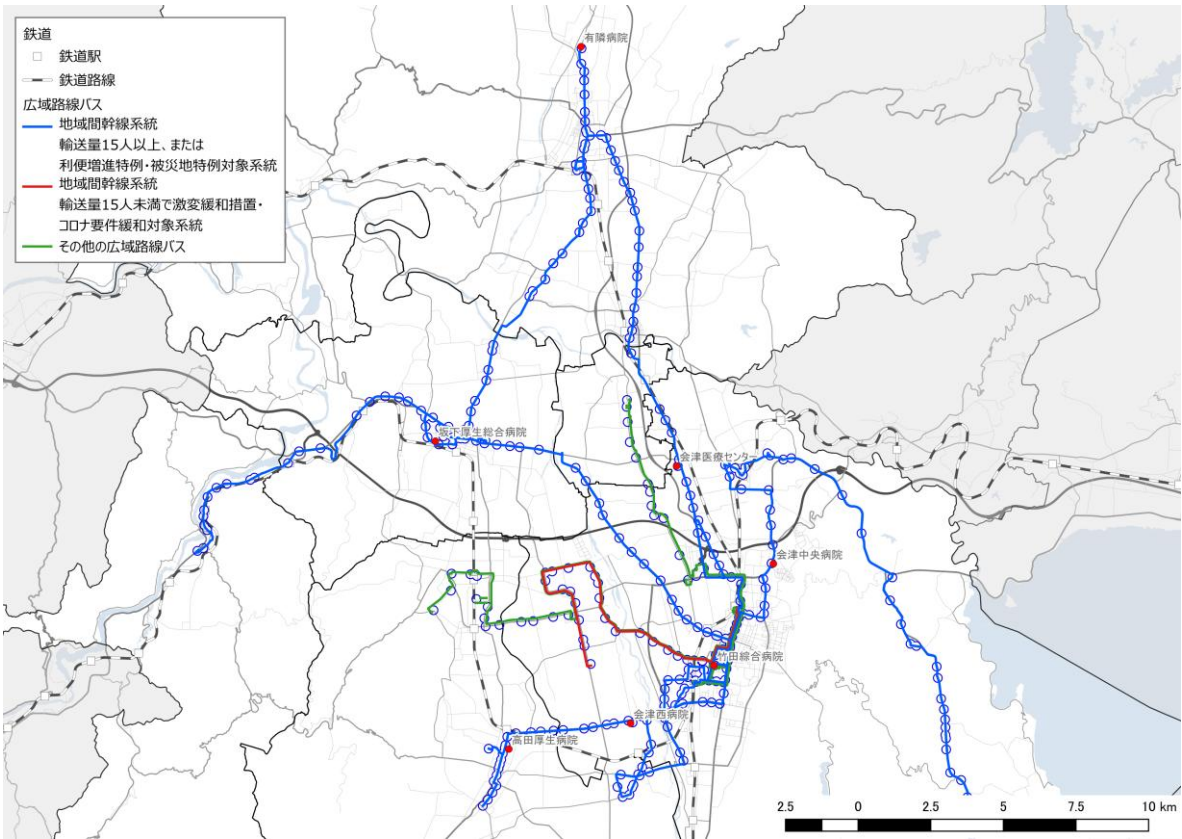
■指標の算出方法

- ・本圏域の病院数（7 病院）に対する広域路線バスのバス停 150m 圏域内にある病院数の割合を算出します。
- ・対象の病院は、公的医療機関又は一般病床 50 床以上の病院とします。

■現況値・目標値

- ・本圏域内の主な病院は全て広域路線バスのカバー圏域内にあり、今後も維持を図ります。
- ・なお、路線によってアクセスできる病院が限定されているため、広域路線バスの再編によりアクセスできる病院を増やしていきます。

市町村	高校名	広域路線バスのバス停150m圏域		備考
		現況値（R7年度）	目標値（R13年度）	
会津若松市	会津医療センター	○	○	
	会津西病院	○	○	
	会津中央病院	○	○	各方面からの送迎バス有
	竹田綜合病院	○	○	
喜多方市	有隣病院	○	○	各方面からの送迎バス有
会津坂下町	坂下厚生総合病院	○	○	
会津美里町	高田厚生病院	○	○	
合計		7	7	
		100.0%	100.0%	



【参考指標：広域路線バスによる商業施設のカバー率】

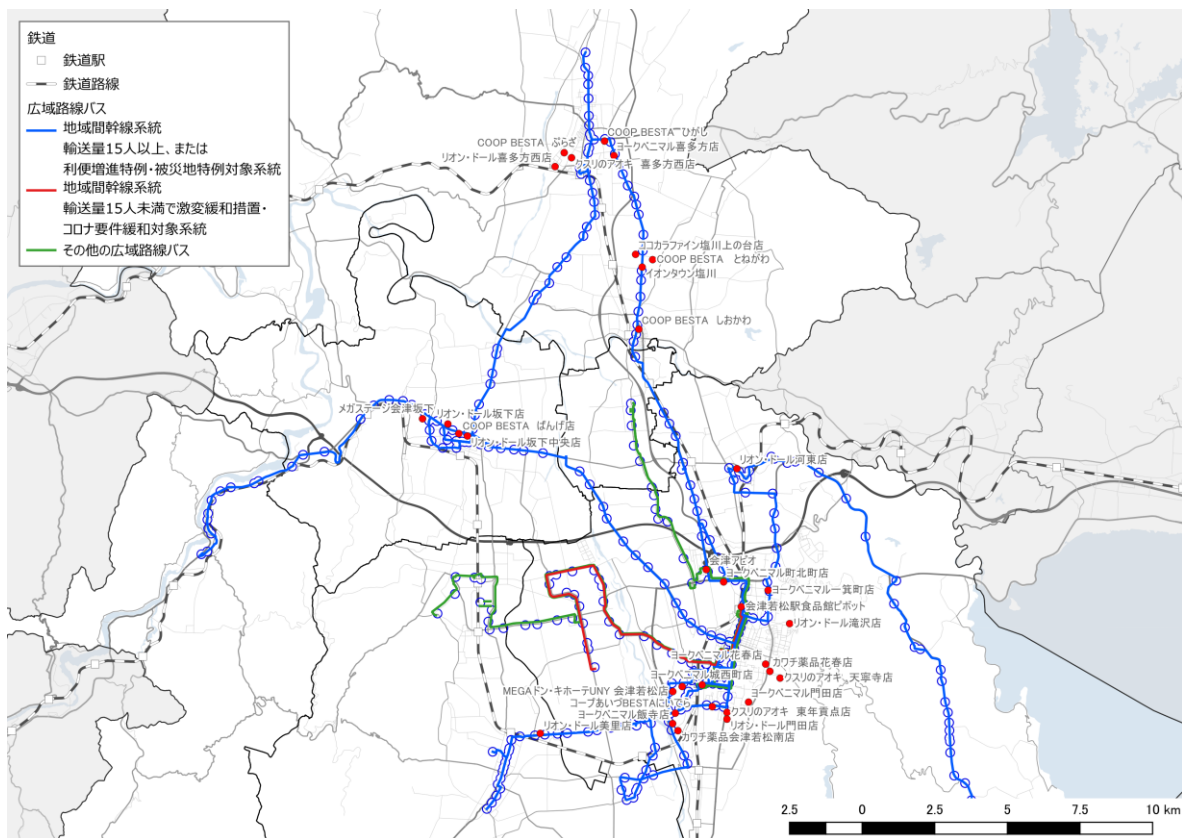
■指標の算出方法

- ・本圏域の商業施設数（33 店舗）に対する広域路線バスのバス停 150m 圏域内にある商業施設数の割合を算出します。
- ・対象の商業施設は、大型小売店（生鮮食料品・日用品）とします。

■現況値・目標値

- ・本圏域内の主な商業施設のうち、現状では 12 店舗が広域路線バスによりカバーされており、の広域路線バスの再編によりメガステージ会津坂下がカバー圏域内となる見込みです。

市町村	商業施設名	広域路線バスのバス停150m圏域	
		現況値（R7年度）	目標値（R13年度）
会津若松市	会津アピオ	○	○
	MEGAドン・キホーテUNY 会津若松店	○	○
	会津若松駅食品館ピポット	○	○
	リオン・ドール河東店	○	○
	リオン・ドール年貢店	○	○
	ヨークベニマル西若松店	○	○
	ヨークベニマル城西町店	○	○
	ヨークベニマル一箕町店	○	○
	リオン・ドール滝沢店		
	ヨークベニマル花春店		
	ヨークベニマル町北町店		
	ヨークベニマル門田店		
	ヨークベニマル飯寺店		
	リオン・ドール門田店		
	カワチ薬品会津若松南店		
	カワチ薬品花春店		
	クスリのアオキ 天寧寺店		
	クスリのアオキ 東年貢点店		
	コープあいづBESTAにいでら		
喜多方市	イオンタウン塩川	○	○
	ヨークベニマル喜多方店	○	○
	COOP BESTA ひがし	○	○
	リオン・ドール喜多方西店		
	COOP BESTA しおかわ		
	COOP BESTA とねがわ		
	COOP BESTA ぶらざ		
	クスリのアオキ 喜多方西店		
	ココカラファイン塩川上の台店		
会津坂下町	メガステージ会津坂下		○
	リオン・ドール坂下中央店	○	○
	リオン・ドール坂下店		
	COOP BESTA ばんげ店		
会津美里町	リオン・ドール美里店		
合計		12	13
		36.4%	39.4%



【参考指標：路線バス乗務員の充足率】

■指標の算出方法

- ・バス事業者における乗務員確保が困難な中、指標①「広域路線バスによる高校・病院・商業施設のカバー率」の目標達成の実現を図る上で、路線バスの乗務員の充足率は非常に重要な要素であり、参考指標として実態を把握します。
- ・交通事業者の提供資料より、必要な乗務員数に対する在籍する乗務員数の割合を算出します。

■現況値

- ・令和7年10月1日時点の現況値は下記のとおりです。
○会津乗合自動車(株) (令和8年4月～福島交通と合併予定) の路線バス乗務員の充足率：83.89% (令和7年10月1日時点)

指標② 広域路線バスの行政界をまたぐ利用者数

■指標の算出方法

- ・交通事業者の提供資料により、各広域路線バスの市町村（平成 13 年時点の行政界）をまたぐバス停間の車内乗車人員を把握します。一つの路線で市町村をまたぐ箇所が複数ある場合は、それぞれの車内乗車人数を合計します。
- ・各年 6 月（1 カ月間）の 1 日平均の人数を算出します。

■現況値・目標値

- ・広域的な移動を広域路線バスが担うという観点から、現状の維持を目指します。

路線名	広域路線バスの行政界を跨ぐ利用者数	
	現況値（R7年度）	目標値（R13年度）
高田線	8,022	
塩川・喜多方線	8,069	
河東・湊線	2,057	
喜多方・坂下線	2,807	
笈川線	378	
坂下・柳津線	513	
若松・坂下線	5,177	
新鶴線	1,057	
北会津線	541	
本郷循環線	1,157	
合計（6月合計）	29,778	29,700
合計（1日平均）	993	990

【参考指標：広域路線バスの輸送人員、収支、輸送量、平均乗車密度等】

■指標の算出方法

- ・交通事業者の提供資料より、輸送人員、収支、輸送量、平均乗車密度等を把握します。

■現況値

- ・令和 6 年時点の現況値は下記のとおりです。

路線	運行回数 (回/日)	輸送量	平均乗車密度	利便増進実施計画特例措置	広域性			幹線性	事業性
					キロ程(km)	平均乗車キロ	乗車キロ比率	輸送人員(人)	実車走行キロ当たり経常収支
喜多方・坂下線	4.2	11.7	2.8	○	18.6	3.5	18.8%	50,073	-213.5
坂下・柳津線	5.6	11.7	2.1	○	16.0	2.4	14.8%	59,946	-241.9
本郷循環線	13.9	31.9	2.3	○	24.1	6.1	25.3%	47,807	-273.4
高田線	22.6	45.2	2.0	○	16.2	3.4	21.3%	161,822	-249.1
河東・湊線	6.6	11.2	1.7	○	35.7	3.4	9.7%	90,633	-288.9
若松・坂下線	14.3	32.8	2.3	○	17.0	3.2	19.0%	126,483	-231.5
塩川・喜多方線	10.3	30.9	3.0	○	25.0	3.9	15.5%	147,310	-210.3
北会津線	6.9	16.5	2.4		14.0	4.3	31.0%	40,174	-251.5

指標③ 交通拠点での乗降者数

■指標の算出方法

- ・交通事業者の提供資料により、交通拠点における乗降者数を把握します。
- ・各年6月（1カ月間）の1日平均の人数を算出します。
- ・対象とするバス停は、「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します。

表 交通結節点等 ※再掲

区分	市町村	交通拠点
圏域拠点	会津若松市	会津若松駅
地域拠点	喜多方市	喜多方駅
	会津坂下町	会津坂下駅・坂下営業所
乗継拠点	会津若松市	会津西病院、広田駅、会津医療センター前、湊学園前、強清水
	喜多方市	イオンタウン塩川、塩川駅※、山都駅※、荻野駅※
	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	じげんプラザ、高田駅、新鶴駅、本郷庁舎、新鶴庁舎

※塩川駅、山都駅、荻野駅は広域路線バスの停留所がない。

■現況値・目標値

- ・交通拠点において広域路線バスと域内交通が有機的に連携するという観点から、現状の維持を目指します。

交通拠点		交通拠点での乗降者数	
		現況値（R7年度）	目標値（R13年度）
圏域拠点	会津若松駅	10,886	
地域拠点	喜多方駅	829	
	坂下営業所	516	
乗継拠点	会津西病院	123	
	広田駅	71	
	会津医療センター前	1,038	
	湊学園前	584	
	強清水	67	
	イオンタウン塩川	508	
	坂下厚生総合病院	732	
	道の駅あいづ	219	
	ふれあい館	640	
	じげんプラザ	132	
	高田駅	226	
	新鶴駅	24	
	本郷庁舎	438	
	新鶴庁舎	11	
合計（6月合計）		17,044	16,800
合計（1日平均）		568	560

指標④ 広域路線バス及び域内交通による高校通学・通院できる範囲

指標④—1 各交通拠点から通学できる高校の割合

■指標の算出方法

- ・各市町村の交通拠点から域内交通と広域路線バスを乗り継いで高校まで移動する際に、高校の始業時間（8 時半ごろ）に間に合うかどうかを判定し、全区間に占める通学可能な区間の割合を算出します。
- ・各交通拠点から通学可能か判定する対象高校は、通学実態より設定します。

■現況値・目標値

- ・広域路線バスの再編により各方面から会津学鳳高等学校や会津農林高等学校が通学可能な区間となる見込みです。

市町村	交通拠点 拠点	高校												備考
		葵	会津学鳳	会津工業	会津	ザペリオ	若松商業	会津北嶺	仁愛	喜多方桐桜	喜多方	会津農林	会津西陵	
会津若松市	会津若松駅	—	—	—	—	—	—	—	—	△	×	○	○	喜多方桐桜：喜多方駅から徒歩12分
	会津西病院	○	△	△	○	○	○	○	○	○	×	○	○	会津学鳳：「若松駅前」から徒歩16分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分
	広田駅	○	△	△	○	○	○	○	○	○	×	○	○	会津学鳳：「三菱マテリアル前」から徒歩12分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分
	会津医療センター前	○	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	会津工業：「神明通り」から徒歩10分、 会津：「米代二丁目」から徒歩10分
	湊学園前	○	○	△	△	○	○	○	○	×	×	○	○	会津学鳳：「若松駅前」から徒歩16分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分
	強清水	○	○	△	△	○	○	○	○	×	×	○	○	会津農林：「喜多方街道入口」から徒歩8分
喜多方市	喜多方駅	○	△	△	○	○	○	○	○	—	—	△	—	会津学鳳：「三菱マテリアル前」から徒歩12分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分、 会津農林：「喜多方街道入口」から徒歩8分
	イオンタウン塩川	○	△	△	○	○	○	△	○	—	—	○	—	会津学鳳：「若松駅前」から徒歩16分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分
会津坂下町	会津坂下駅	△	△	×	○	○	○	○	○	△	△	—	○	葵：七日町駅から徒歩17分、 会津学鳳：会津若松駅から徒歩16分、 喜多方桐桜・喜多方：会津坂下駅からバス停まで徒歩8分
	坂下営業所	○	△	△	○	○	○	○	○	○	○	—	○	会津学鳳：「若松駅前BT」から徒歩14分、 会津工業：「郵便局前」から徒歩13分、 会津農林：「喜多方街道入口」から徒歩8分
	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	じげんプラザ	○	△	△	○	○	○	○	○	—	—	○	—	会津学鳳：「若松駅前BT」から徒歩14分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分
	高田駅	○	△	△	○	△	△	△	△	—	—	○	—	会津学鳳・仁愛：会津若松駅で乗り継ぎ時間18分 会津工業・ザペリオ・若松商業：西若松駅での乗り継ぎ時間19分
	新鶴駅	○	△	△	○	△	△	△	△	—	—	○	—	会津北嶺：会津若松駅から徒歩12分
	新鶴庁舎	○	△	△	○	△	△	△	△	—	—	○	—	会津学鳳：「若松駅前BT」から徒歩14分、 会津工業：「神明通り」から徒歩10分
	本郷庁舎	○	△	△	○	○	○	○	○	—	—	×	—	
現況値（R7年度）		15	2	0	14	13	13	12	13	5	3	12	10	61.5%
目標値（R13年度）		15	16	0	14	13	13	12	13	5	3	14	10	約70%

※「○」は通学可能な区間、「△」はバス停までの徒歩時間が長い又は乗り継ぎ時間が長い区間、「×

※会津第二高等学校は定時制の学校であり夕方始業のため対象外とした

指標④—2 各交通拠点から通院できる病院の割合

■指標の算出方法

- ・各市町村の交通拠点から域内交通と広域路線バスを乗り継いで病院まで移動する際に、病院の午前中の受付（目安として11時）に間に合うかどうかを判定し、全区間に占める通院可能な区間の割合を算出します。
- ・各交通拠点から通院可能か判定する対象病院は、通院実態より設定します。

■現況値・目標値

- ・広域路線バスの再編により、会津医療センターから会津中央病院や会津坂下駅から有隣病院が通院可能な区間となる見込みです。

交通拠点		病院							備考
市町村	拠点	会津医療センター	会津西病院	会津中央病院	竹田綜合病院	有隣病院	坂下厚生綜合病院	高田厚生病院	
会津若松市	会津若松駅	○	○	—	—	○	○	○	
	会津西病院	○	—	○	○	—	○	—	
	広田駅	—	○	○	○	—	○	—	
	会津医療センター前	—	○	△	○	—	○	—	会津中央病院：「若松駅前BT」での乗り継ぎ時間28分
	湊学園前	○	—	○	○	—	—	—	
	強清水	○	—	○	○	—	—	—	
喜多方市	喜多方駅	○	—	○	○	—	○	—	
	イオンタウン塩川	○	—	○	○	—	○	—	
会津坂下町	会津坂下駅	○	○	○	○	△	—	△	有隣病院：会津坂下駅から仲町へ徒歩8分 高田厚生病院：会津高田駅から徒歩12分
	坂下営業所	○	△	○	○	○	—	△	会津西病院、高田厚生病院：「郵便局前」での乗り継ぎ時間31分
	坂下厚生綜合病院	○	△	○	○	○	—	△	
湯川村	道の駅あいづ	○	—	○	○	—	○	—	
柳津町	ふれあい館	×	—	×	○	—	○	—	
会津美里町	じげんプラザ	○	○	×	○	—	△	—	坂下厚生綜合病院：「郵便局前」での乗り継ぎ時間20分
	高田駅	○	○	○	○	—	△	—	
	新鶴駅	○	○	○	○	—	×	—	
	新鶴庁舎	○	○	○	○	—	×	—	
	本郷庁舎	△	○	○	○	—	△	—	医療センター：「大町一丁目」での乗り継ぎ時間31分 坂下厚生綜合病院：「郵便局前」での乗り継ぎ時間19分
現況値（R7年度）		14	9	14	17	3	8	1	80.5%
目標値（R13年度）		14	9	15	17	4	8	1	約83%

※「○」は通院可能な区間、「△」はバス停までの徒歩時間が長い又は乗り継ぎ時間が長い区間、「×」は公共交通での通院が不可な区間、「—」は同一市町村内の区間及び通院実態がほとんど見られない区間

指標⑤ 圏域の公共交通の利用者数

■指標の算出方法

- ・交通事業者の提供資料により、圏域の公共交通の利用者数の合計を算出します。
- ・各年6月（1カ月間）の1日平均の人数を算出します。
- ・対象とする公共交通は以下のとおりとします。
 - 広域路線バス：会津乗合自動車（令和8年4月～福島交通と合併予定）の路線（10路線）
 - 域内交通：会津乗合自動車（令和8年4月～福島交通と合併予定）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）

■現況値・目標値

- ・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、住民1人当たりの利用回数を増やすことで、利用者数の現状維持を目指します。

区分	路線名	圏域の公共交通の利用者数	
		現況値（R7年度）	目標値（R13年度）
広域路線バス	高田線	10,116	
	塩川・喜多方線	5,954	
	河東・湊線	3,566	
	喜多方・坂下線	2,347	
	笈川線	1,564	
	坂下・柳津線	1,768	
	若松・坂下線	5,581	
	新鶴線	1,262	
	北会津線	910	
	本郷循環線	4,148	
域内交通	自主運行路線	35,605	
	市町村補助・委託路線	18,347	
合計（6月合計）		91,167	90,000
合計（1日平均）		3,039	3,000

指標⑥ 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（個人購入と団体購入の合計）を把握します。
- ・対象は以下のとおりとします。

○会津乗合自動車（令和８年４月～福島交通と合併予定）の若松営業所、若松駅前バスターミナル、喜多方営業所、坂下営業所での通学定期の販売数

○販売期間はバス事業年度（１０月～９月）

■現況値・目標値

- ・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、高校生１人当たりの利用回数を増やすことで、通学定期の販売数の現状維持を目指します。

販売場所	圏域における通学定期の販売数	
	現況値（R6年度）	目標値（R13年度）
本社	406	
若松ターミナル	443	
竹田病院	6	
喜多方営業所	114	
坂下営業所	1,220	
合計	2,189	2,000

【参考指標：高校通学の公共交通（鉄道、バス）の利用率】

■指標の算出方法

- ・各高校の学校要覧により、通学手段のうち公共交通（鉄道、バス）の占める割合を算出します。

■現況値

市町村	高校名	通学手段						
		徒歩	自転車	バス	列車	自家用車	その他	計
会津若松市	葵高等学校	33	280	11	227		29	580
	会津学鳳高等学校	83	180	18	218	97		596
	会津工業高等学校	17	385	4	155		19	580
	会津高等学校	25	427	16	180		43	691
	若松商業高等学校	17	255	5	167	30		474
喜多方市	喜多方桐桜高等学校	32	137	8	62		25	264
	喜多方高等学校	58	153	16	95		85	407
会津坂下町	会津農林高等学校	21	61	32	129		46	289
会津美里町	会津西陵高等学校	29	51	7	102	28		217
合計		315	1,929	117	1,335	155	247	4,098
		7.7%	47.1%	2.9%	32.6%	3.8%	6.0%	100.0%

指標⑦ 会津エリアにおける広域周遊乗車券の販売数

■指標の算出方法

・会津若松市の提供資料により、会津ぐるっとカードの年間の販売数を把握します。

■現況値・目標値

・近年の販売数の増加傾向（特にデジタル版）を踏まえ、コロナ禍前の約 8 割まで回復することを目指します。

券種	会津ぐるっとカード販売実績						現況値 (R6年度)	目標値 (R13年度)
	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度		
紙カード版	4,878	4,794	2,022	2,016	2,446	2,520	2,723	
デジタル版				64	172	582	863	
合計	4,878	4,794	2,022	2,080	2,618	3,102	3,586	4,000

【参考指標：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します。

■現況値

・令和 5 年度までの観光入込客数の推移は下記のとおりです。

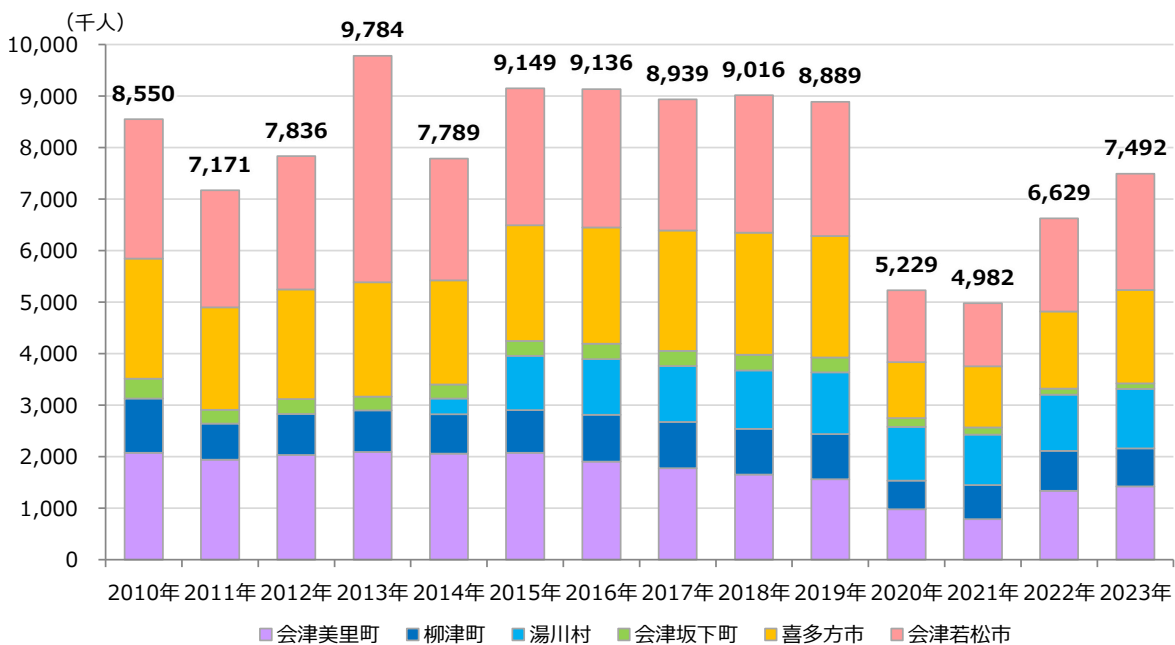


図 会津圏域 6 市町村の観光入込客数の推移

出典：福島県観光入込客数調査

指標⑧ モビリティデータの活用件数

■指標の算出方法

- ・ 毎年のモビリティデータの活用件数を把握します。
- ・ 活用場面は、本圏域の取組みとして下記を想定します。
 - 広域路線バス・域内交通の再編・見直しの検討
 - 利用促進策の検討
 - 上記施策の評価検証
- ・ 活用するモビリティデータは下記を想定します。
 - 路線バスの利用データ（キャッシュレスデータ）、運行データ（GTFS-JP、GTFS-RT）
 - デマンド交通の利用データ（システムから出力される実績データ）
 - 人口データ（国勢調査、住民基本台帳等）
 - 移動データ（高校通学実態（学校要覧等）、通院実態（レセプトデータ等）、観光実態（福島県観光地実態 WEB 調査等））
 - 施設分布データ（国土数値情報、市町村保有データ等）

■現況値・目標値

- ・ 本圏域の取組みとして毎年1件以上のモビリティデータの活用を目指します。

3. 計画の評価・検証

各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル（計画(PLAN)・実行(DO)・評価(CHECK)・改善(ACTION)の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施するほか、具体的に示す事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握します。

また、年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜協議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

本計画の最終年度には、本計画全体の評価等を行いつつ、本計画の見直し及び時期計画の策定に向けた検討を進めます。

表 計画の推進方法

	令和8年 (1年目)	令和9年 (2年目)	令和10年 (3年目)	令和11年 (4年目)	令和12年 (5年目)	令和13年 (6年目)
施策・事業の実施	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D	準備 実施 D
施策・事業のモニタリング・評価	C	A・P	C	A・P	C	A・P
計画の評価指標のモニタリング・評価	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標・計画の評価 C	評価指標・計画の評価 C
計画の見直し検討・改訂		必要に応じて計画変更 A・P				次期計画の検討 A・P

表 年度ごとの実施内容

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通 会議等の開催				協議会①						協議会②		
	関係市町村会議（通称：会津圏域ワーキング）※適宜開催											
計画に基づき 実施する内容	準備			施策・事業の実施 D								
	前年度を踏ま えた事業計画 P			次年度の事業 計画の具体化 P			施策・事業の モニタリング C			次年度への 見直し検討 A		
関連する行事						次年度予算要求						

会津圏域地域公共交通計画

2026－2031

策定:2026年1月

発行:会津圏域公共交通活性化協議会

編集:福島県 生活交通課

住所:福島県福島市杉妻町 2-16

電話:024-521-7177