喜多方市地域公共交通計画

令和４（2022）年３月

喜多方市

目　次

１．　序　論 1
　１－１ 計画の目的 2
　１－２ 計画の位置付け 3
　１－３ 計画の区域 3
　１－４ 計画の期間 4
　１－５ 計画の対象 4
２．　喜多方市における公共交通を取り巻く現状と課題 5
　２－１ 地域公共交通の現状 6
　２－２ 公共交通を取り巻く課題 11
３．　基本的な方針と目標 23
　３－１ 将来の都市像及び都市づくりの方向性 24
　３－２ 基本理念と基本方針 27
　３－３ 計画の目標 28
　３－４ 喜多方市の地域公共交通の将来像 32
４．　目標達成のための施策及び事業 35
　４－１ 施策体系 36
　４－２ 各事業の内容と実施主体 37
　４－３ 事業の実施スケジュール 50
５．　計画の推進及び評価方法 51
　５－１ 実施主体と役割 52
　５－２ 計画の推進体制 52
　５－３ PDCA サイクルによる評価・検証 53
　５－４ 評価指標・数値目標 54
参考資料 57
　１ 策定の経緯 58
　２ 実態・ニーズ調査の実施概要 60
　３ 現計画の検証 63

１．序　論

１－１ 計画の目的

（１）地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、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」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「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。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組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の形成を図っていきます。

（２）計画の目的

本市における地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通計画」を策定します。

（３）計画の役割

本計画は、以下の６つの役割を担うものです。

①本市の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地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
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本市のまちづくり（都市計画、福祉等）の取組との連携・整合を確保する
⑤地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進する
⑥具体的な数値目標とＰＤＣＡ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

１－２ 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「総合計画」を上位計画として位置付け、「市が目指す将来都市像」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

また、都市計画や施設管理、福祉、教育等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。特に、都市マスタープランで定める「まちづくりの方向性」の実現に向けて、地域公共交通ネットワークの構築を進めます。

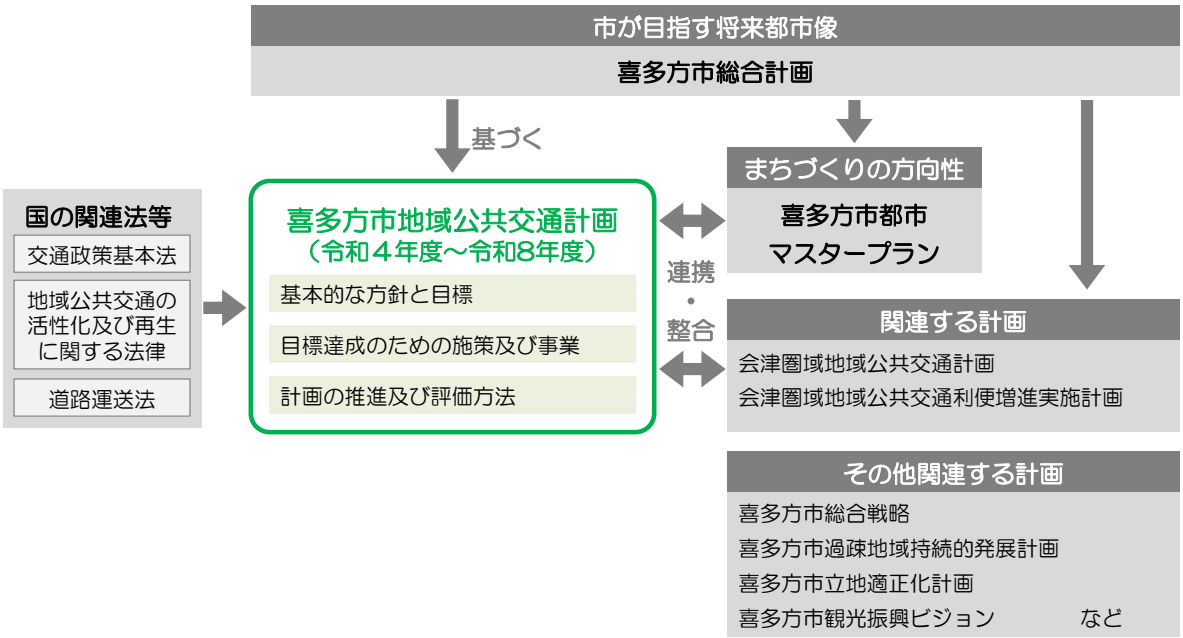


図　計画の位置付け

１－３ 計画の区域

喜多方市の全域を対象とします。

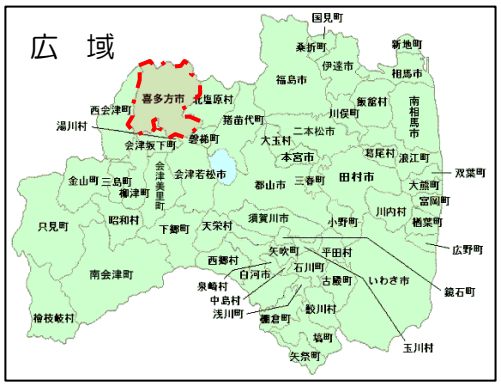


図　計画区域

１－４ 計画の期間

計画の期間は、令和４（2022）年度から令和８（2026）年度までの５年間とします。

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。

表　計画期間

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年	令和８（2026）年	令和９（2027）年～
喜多方市総合計画 きたかた活力推進プラン	平成 29（2017）年度～令和８（2026）年度					
会津圏域地域公共交通計画	令和２（2020）年度～令和７（2025）年度				令和８（2026）年度～	
喜多方市地域公共交通計画	令和４（2022）年度～令和８（2026）年度 事業・施策：５年間で優先的に実施すべき取組					

１－５ 計画の対象

本計画の対象は、鉄道・路線バス・デマンド交通・タクシー等の公共交通を基本としつつ、福祉交通や施設送迎バス等との連携・役割分担も含めて取り扱います。

【計画の対象】

分　類	交通モード	路線等
公共交通	鉄道	JR 磐越西線
	高速バス	喜多方～郡山 喜多方～新宿・東京
	路線バス	塩川・喜多方線 塩川・熊倉線 喜多方・坂下線 裏磐梯線 喜多方市まちなか循環線
	デマンド交通	予約型乗合交通「みんべぇ号」
	タクシー	市内の運行事業者
その他交通資源	施設送迎バス	病院送迎バス 宿泊施設等の送迎バス　など
	スクールバス	小中学校のスクールバス ハイスクールエクスプレス ※

※高校生の保護者による通学用の会員制（貸切）バス

２．喜多方市における公共交通を取り巻く現状と課題

２－１ 地域公共交通の現状

（１）市内の公共交通網

市内の公共交通網は、市南部を横断している JR 磐越西線を中心に、近隣自治体間を結ぶ路線バス（３路線）、市内を運行する路線バス（まちなか循環線、塩川・熊倉線）、市内全域で面的に運行している予約型乗合交通「みんべぇ号」（5 エリア 14 コース）、一般タクシーなどにより交通サービスが提供されています。

土日祝日には期間限定で、観光用のまちなか循環バス「ぶらりん号」が運行しています。

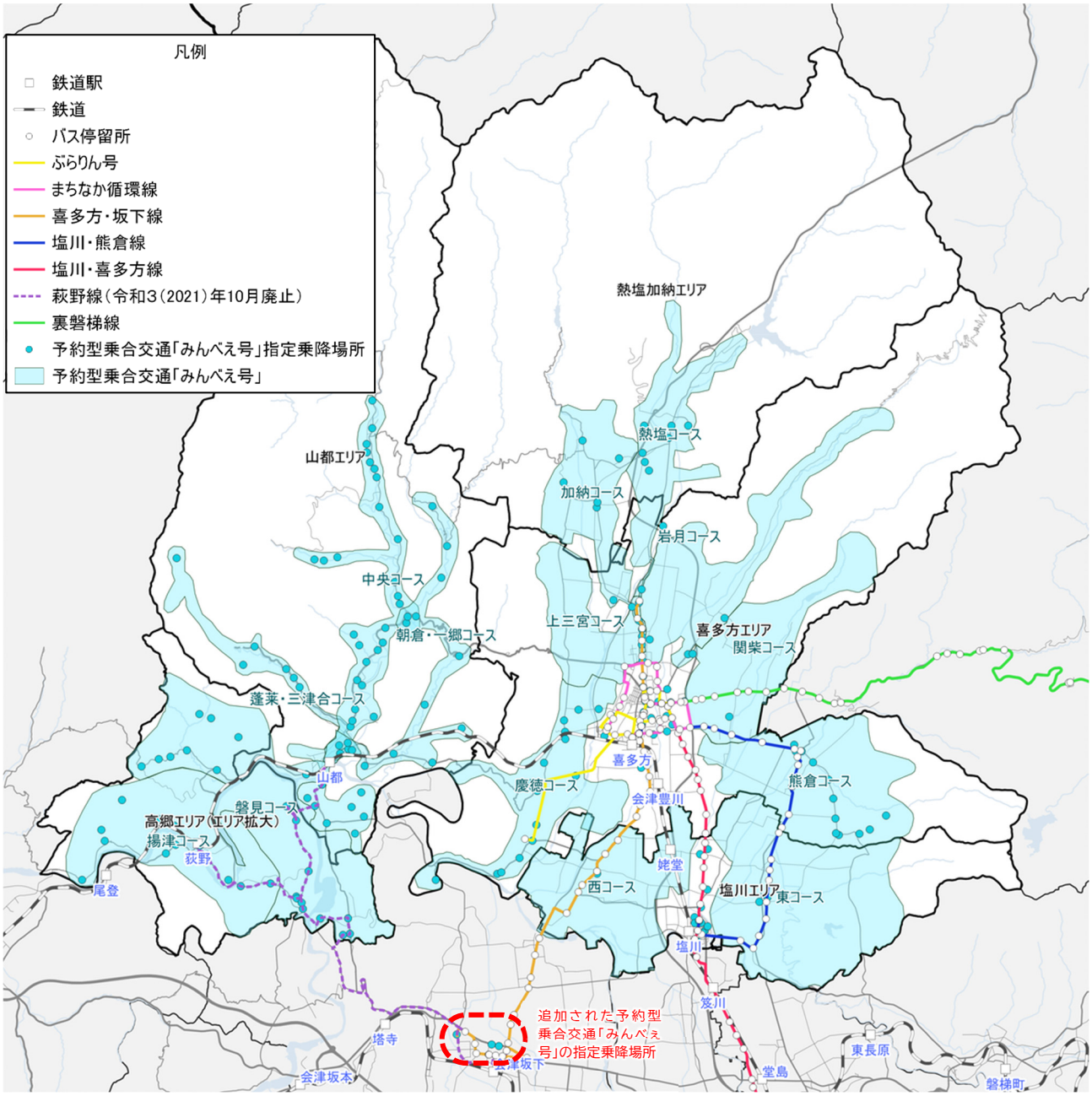


図　ネットワーク図（令和 3（2021）年 10 月 1 日時点）

（2）鉄道

表　鉄道運行概要(令和 3(2021)年)

事業者	路線名	駅名	運行本数 上	運行本数 下	1日平均利用者数(R2)	運賃(円) 塩川駅	運賃(円) 姥堂駅	運賃(円) 会津豊川駅	運賃(円) 喜多方駅	運賃(円) 山都駅	運賃(円) 荻野駅
東日本旅客鉄道㈱	磐越西線	塩川駅	15	15	227	—	150	190	200	330	420
		姥堂駅	5	5	—	150	—	150	190	240	330
		会津豊川駅	5	5	—	190	150	—	150	240	330
		喜多方駅	15	11	654	200	190	150	—	200	330
		山都駅	11	11	156	330	240	240	200	—	200
		荻野駅	11	11	16	420	330	330	330	200	—

資料：東日本旅客鉄道(株)HP

（3）路線バス

表１　路線バス運行概要(令和 3(2021)年 11 月 1 日時点)

路線名	運行経由 起点	運行経由 経由	運行経由 終点	運行本数 平日 上	運行本数 平日 下	運行本数 休日 上	運行本数 休日 下	運行日	運賃(最大)
喜多方市まちなか循環線(実証運行:西回り)	喜多方駅前	合同庁舎入口	喜多方駅前	5	—	0	0	平日	200円
喜多方市まちなか循環線(実証運行:東回り)	喜多方駅前	合同庁舎入口	喜多方駅前	5	—	0	0	平日	200円
喜多方・坂下線	有隣病院前	坂下東小学校	坂下厚生病院	4	6	2	4	平日・土曜日	800円
塩川・喜多方線	西若松駅東口	塩川	喜多方駅前	7	5	7	5	全日	1,070円
塩川・熊倉線	喜多方駅前	熊倉学校前	塩川グリーンプラザ	4	4	2	2	全日	810円
荻野線*1	荻野駅前・山都駅前	厚生病院	坂下営業所・緑町	4	4	0	0	平日	840円
裏磐梯線	喜多方駅前	ラビスパ裏磐梯	アクティブリゾーツ裏磐梯	7	7	7	7	全日	1,360円
ぶらりん号(循環バス)※観光周遊バス	喜多方駅前	甲斐本家・新宮長床	喜多方駅前	0	0	6	—	4/1～11/30の土・日・祝、4/29～5/5は運行	200円

※1　荻野線は令和３年（2021）年 10 月廃止

資料：会津乗合自動車(株)、磐梯東都バス(株)、合資会社広田タクシー

表２　路線バス運行実績(令和 3(2021)年4月時点)

路線名	輸送人員(人)	経常収入(千円) 合計	経常収入(千円) 運送収入	経常収入(千円) 営業外収入	経常費用(千円)	収支率(%)	乗車密度	輸送量	国・県補助額(千円)*3	他市町村負担額(千円)	市負担額(千円)
喜多方市まちなか循環線(実証運行:西回り)*1	767	146	146	—	2,205	7.00	0.0	0.0	1,826	0	2,327
喜多方市まちなか循環線(実証運行:東回り)*1	581	111	111	—	2,205	5.00	0.0	0.0			
喜多方・坂下線	46,437	7,578	6,668	910	18,043	42.00	2.1	9.0	7,973	1,377	1,115
塩川・喜多方線	108,940	24,754	21,687	3,067	60,813	40.70	2.2	22.6	24,346	6,852	4,861
塩川・熊倉線	12,199	1,313	706	607	12,043	10.90	0.3	0.9	5,357	0	5,373
荻野線*2	7,471	2,125	1,354	771	16,010	13.27	3.9	9.8	2,312	0	11,573
裏磐梯線	30,826	13,951	11,399	2,552	53,338	26.16	1.4	9.6	11,666	16,000	4,000
ぶらりん号(循環バス)	広田タクシーの自主運行										

資料：会津乗合自動車(株)、磐梯東都バス(株)
※輸送人員は令和２（2020）年４月１日～令和３（2021）年３月 31 日の期間で集計
※1　令和２（2020）年 10 月１日～令和３（2021）年３月 31 日運行
※2　荻野線は（令和３年（2021）年 10 月廃止）
※3　国・県補助は速報値

（4）予約型乗合交通「みんべぇ号」

表１　予約型乗合交通「みんべぇ号」運行概要（令和３(2021)年 10 月時点）

路線名		運行本数（本／日）		運行時間帯	運行日	運賃	運営主体	運行事業者	運行形態	運行車両※
		上	下							
喜多方	上三宮	2	3	7:00～20:00	月～金	400円	喜多方市	八七ータクシー(有)	区域運行	1台
	岩月	2	4					喜多方交通(株)		2台
	関柴	2	3							1台
	熊倉	2	4					会津乗合自動車(株)		1台
	慶徳	3	5							1台
熱塩加納	熱塩	4	5							2台
	加納	4	5					八七ータクシー(有)		1台
塩川	塩川東	2	5		月・火・金			会津通商(株)		1台
	塩川西	2	5					塩川タクシー(株)		1台
山都	中央	3	4		月～金（月曜第6・7便運休）			(有)山都タクシー		1台
	蓬莱・三津合	3	3		火～金（木曜第6便運休）					1台
	朝倉・一郷	3	3		火～金（木曜第5・6便運休）					1台
高郷	揚津	2	2		火・水・金			会津乗合自動車(株)		1台
	磐見	2	2							1台

※運行車両内訳　コミューター4 台、ジャンボ 12 台

表２　予約型乗合交通「みんべぇ号」運行実績（令和２(2020)年度）

路線名		利用者数（人/年）	利用者収入（千円/年）	運行経費（千円/年）	利用収支率（%）	欠損額（千円/年）	1便あたりの輸送人員（人/便）	利用者一人当たりの負担額（円／年）
喜多方	上三宮	1,418	416	6,659	6.2	6,243	1.9	4,403
	岩月	4,309	1,226	10,960	11.2	9,734	3.4	2,259
	関柴	105	35	6,044	0.6	6,008	0.8	57,226
	熊倉	3,842	1,412	8,391	16.8	6,978	3.4	1,816
	慶徳	6,974	2,224	10,204	21.8	7,978	5.7	1,144
熱塩加納	熱塩	4,147	1,666	11,435	14.6	9,769	3.6	2,356
	加納	1,747	627	8,441	7.4	7,814	1.7	4,473
塩川	塩川東	109	42	3,892	1.1	3,849	1.1	35,319
	塩川西	36	14	3,793	0.4	3,778	1.0	104,963
山都	中央	907	318	6,318	5.0	6,000	1.5	6,616
	蓬莱・三津合	511	185	4,420	4.2	4,235	1.4	8,289
	朝倉・一郷	206	75	4,253	1.8	4,177	1.1	20,281
高郷	揚津	144	53	4,065	1.3	4,012	0.9	27,864
	磐見	157	44	4,025	1.1	3,980	1.1	25,356
合計		24,612	8,337	92,900	9.0	84,555	3.0	3,436

（5）乗用タクシー

表　市内タクシー事業者の一覧

事業者名	住所
喜多方交通株式会社	喜多方市字常盤台 13
塩川タクシー株式会社	喜多方市塩川町字町北 18－2
有限会社山都タクシー	喜多方市山都町字広古屋敷 2788－1
八七ータクシー有限会社	喜多方市字谷地田 7434－2
会津通商株式会社	喜多方市塩川町三吉字西畑21－3

資料：（一般）福島県タクシー協会 HP

（6）その他の交通資源

市内には公共交通のほかにも様々な移動サービスとして送迎バス等が運行しており、住民等の日常生活を支えています。

これらの移動サービスは公共交通に比べて利用対象者が明確に設定されており、利用者に応じたサービス提供を行う特徴があるため、利便性が高いものとなっています。

表　その他の移動サービス

区分	運行主体
病院送迎バス	医療法人昨雲会 飯塚病院・有隣医院
診療所送迎バス	医療法人社団福寿会　武田医院、医療生協きたかた診療所、医療法人 いとう眼科、医療法人 健仁会
宿泊施設の送迎バス	会津喜多方熱塩温泉 帰郷のお宿ふじや、 会津喜多方熱塩温泉 山形屋、いいでのゆ、志ぐれ亭
塩川保健福祉センター 「いきいきセンター」送迎バス	社会福祉法人喜多方市社会福祉協議会
小中学校スクールバス	有限会社会津北都観光バス、有限会社塚原商運、有限会社丸金商会、喜多方交通株式会社
ハイスクールエクスプレス　※	会津乗合自動車株式会社

※高校生の保護者による通学用の会員制（貸切）バス

（7）市内の交通拠点

表　交通結節点の状況（令和 3（2021）年 10 月 1 日時点）

区分	施設名	乗り入れている交通			駅前広場の整理	待合所の設置
		鉄道	路線バス	乗合タクシー等		
鉄道駅	喜多方駅	JR 東日本（磐越西線）	・喜多方市まちなか循環線 ・ぶらりん号 ・喜多方・坂下線・塩川・熊倉線 ・塩川・喜多方線 ・裏磐梯線	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	○	○
	塩川駅	JR 東日本（磐越西線）	—	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	○	○
	山都駅	JR 東日本（磐越西線）	—	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	○	○
	荻野駅	JR 東日本（磐越西線）	—	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	○	○
	姥堂駅	JR 東日本（磐越西線）	—	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	×	○
	会津豊川駅	JR 東日本（磐越西線）	—	—	×	○
停留所	大通り四ツ角	—	・喜多方市まちなか循環線 ・喜多方・坂下線 ・塩川・熊倉線 ・塩川・喜多方線 ・裏磐梯線	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	—	×
	塩川グリーンプラザ	—	・塩川・熊倉線 ・塩川・喜多方線	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	—	○
公共施設	喜多方市役所	—	ぶらりん号	・予約型乗合交通「みんべぇ号」	—	○

２－２ 公共交通を取り巻く課題

「市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性」の実現に向けて、喜多方市における地域の現状、公共交通の現状、実態・ニーズ調査結果等を踏まえると、喜多方市地域公共交通計画では以下のような課題に対応した取組を進めていく必要があると考えられます。

【喜多方市における公共交通を取り巻く現状と課題】

課題①：公共交通の利用が少なく、減少傾向に歯止めがかからない

課題②：利用者にとって公共交通が使いづらい

課題③：市民の移動において、公共交通が選択されておらず、自家用車の依存が高い

課題④：公共交通を支える市の負担が大きく、現状のままでは維持・確保が困難

課題⑤：役割が不明確な路線がある

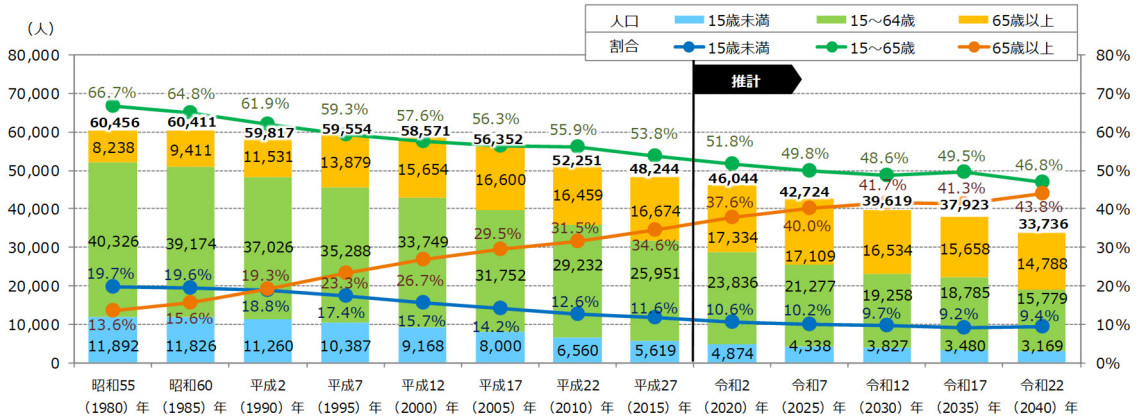
課題⑥：公共交通と送迎サービス等との重複が見られ、役割分担・連携ができていない

課題⑦：様々な分野のまちづくりにおいて、公共交通に求められる役割がある

課題①：公共交通の利用が少なく、減少傾向に歯止めがかからない

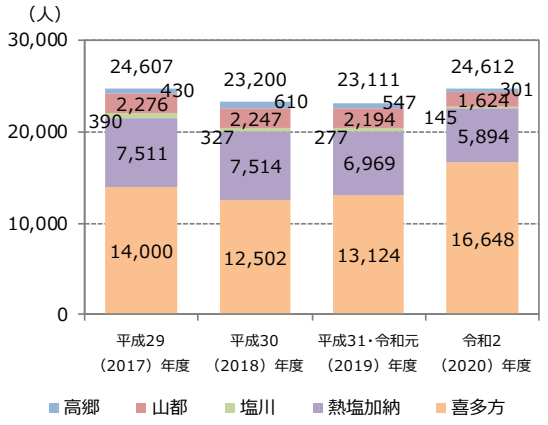
対応する施策（P36 参照） → 施策１、２、３

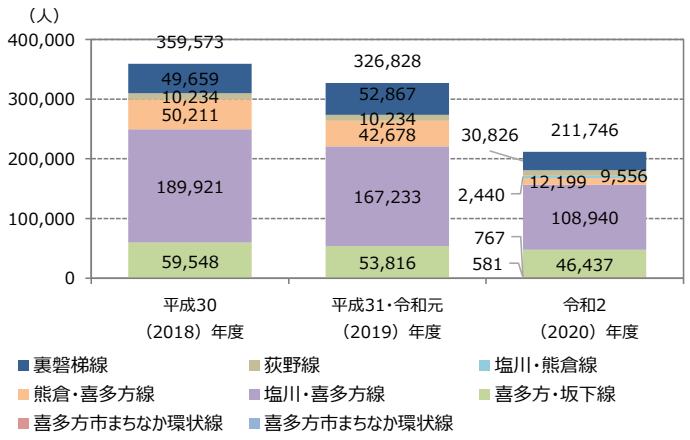
○人口減少やコロナ禍の影響もあり公共交通の利用者減少に歯止めがかからない状況です。
○一方、運転免許を持たない高齢者や学生をはじめとした交通弱者は、家族や近所の方による送迎のほかは、日常生活を支える移動手段として公共交通へ頼らざるを得ない状況と予想されます。よって、市民の日常生活における移動手段として公共交通の確保・維持が必要です。



資料：国勢調査（昭和 55（1980）年～平成 27（2015）年）、
『喜多方市長期人口ビジョン』（令和 2（2020）年～令和 22（2040）年）
※H17 以前は（旧）喜多方市・熱塩加納村・塩川町・山都町・高郷村の合計値
※割合は、年齢不詳を除く値から算出

図　人口の推移と見通し

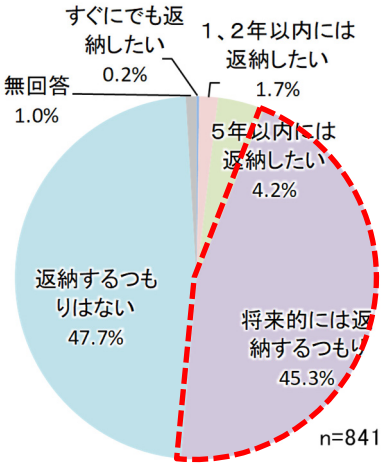


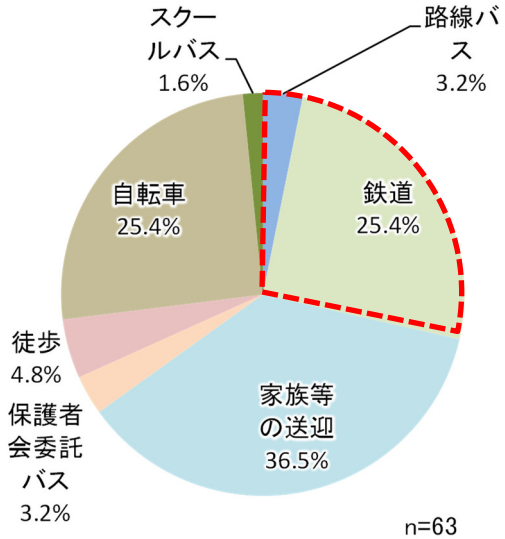


資料：市作成

図　予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用者推移

図　路線バスの利用者推移

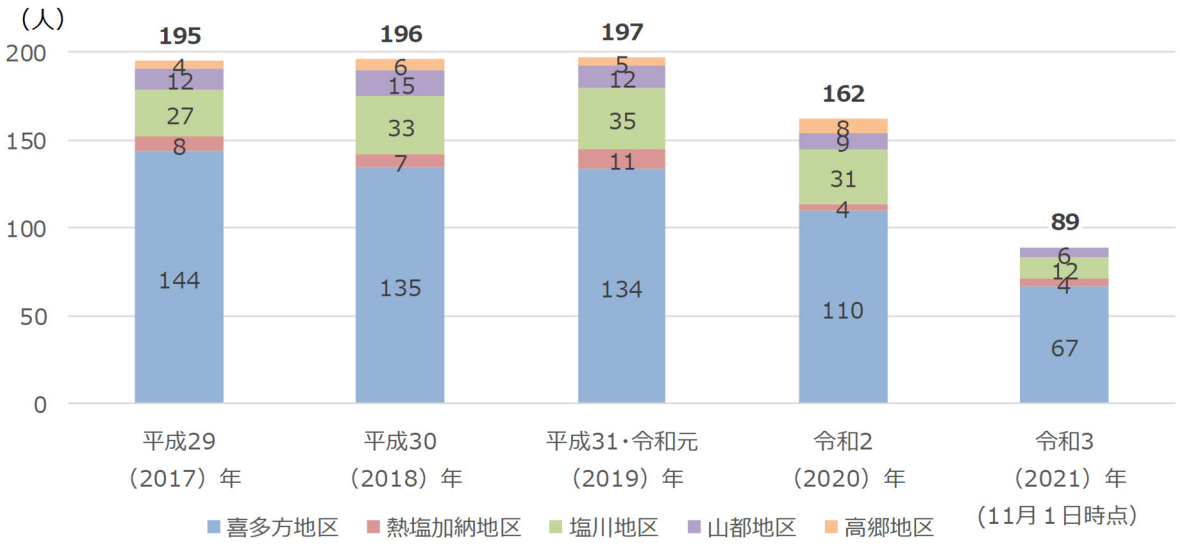




資料：喜多方市市民アンケート調査（令和３（2021）年８月実施）、
喜多方市高校生アンケート調査（令和３（2021）年１０月実施）

図　免許返納の意向

図　目的別移動手段（高校生）



資料：市作成（聞き取りによる）

図　免許返納者数の推移

課題②：利用者にとって公共交通が使いづらい

対応する施策
（P36 参照）

施策１、２、３

○運行ルート、運行時間をはじめとした公共交通のサービス内容のほか、待合環境や予約方法等の利用環境に関する要望が挙げられており、利用者にとって使いやすく・分かりやすいサービス内容の見直しが必要です。

① 公共交通の利用状況

日常生活の移動手段として公共交通の利用割合が低い状況にあり、利用割合は 7.5%程度となっています。

公共交通を利用しない理由としては「自家用車等の移動手段があるので、そもそも利用する必要がない」という回答が 85.7%を占め、移動手段としての自家用車への依存の高さが見てとれます。このほか、外出の自粛等のコロナ禍による理由も多くみられました。

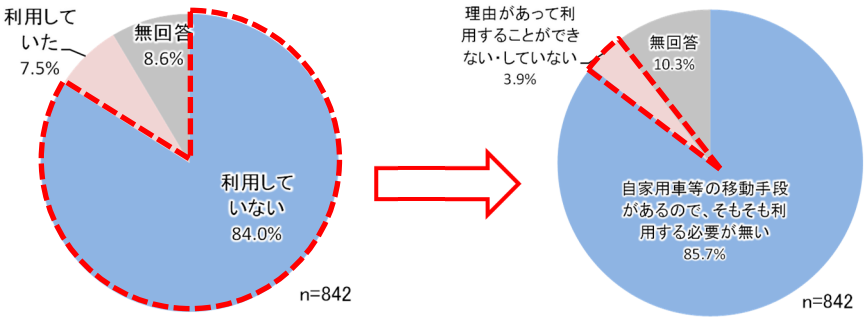


図 公共交通の利用状況（左）／公共交通を利用しない理由（右）

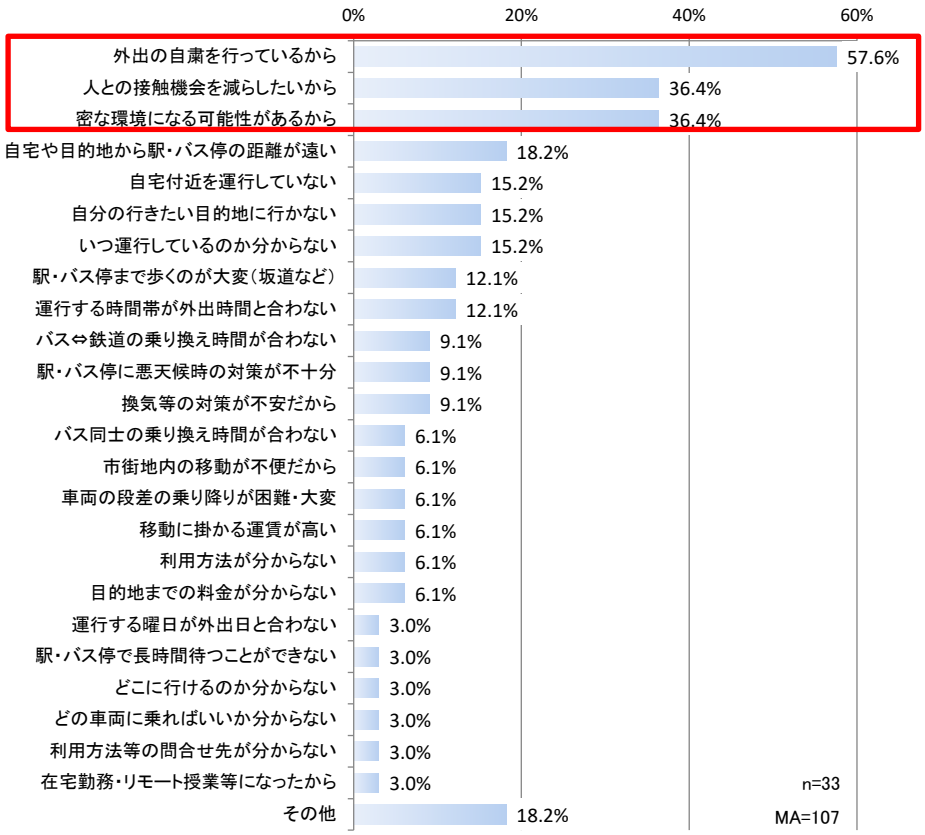


図 公共交通を利用しない理由（「自家用車等の移動手段がある」以外）

出典：喜多方市市民アンケート調査（令和３（2021）年８月実施）

前頁の質問で、公共交通を「利用した」と回答した方には、公共交通の不満点をお聞きしています。
その結果、「本数が少ない」が最も多くなっており、利便性の向上に関する項目が上位にあり、各公共交通機関でも同様の結果です。

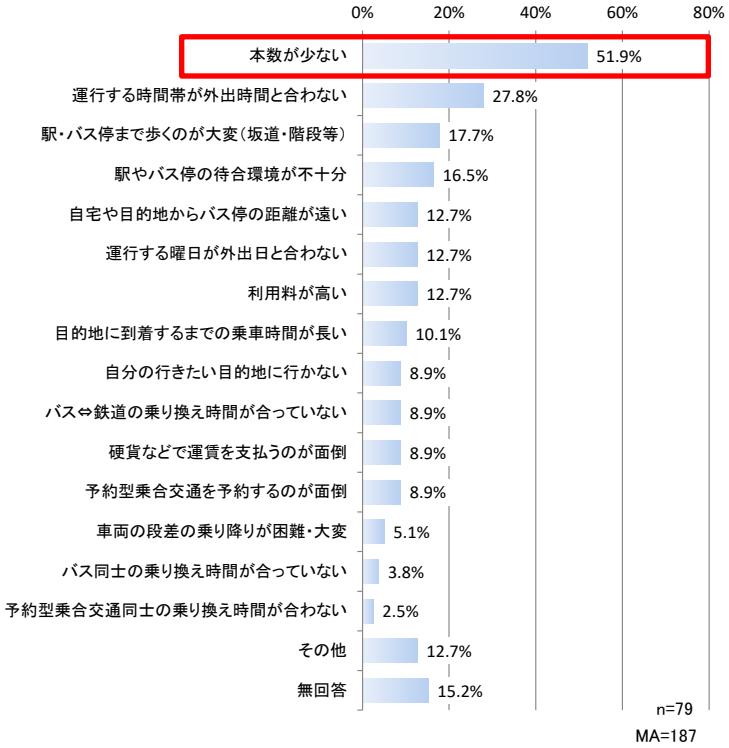


図　市民バス・路線バスの改善要望（利用する方が回答）

1.予約型乗合交通「みんべぇ号」

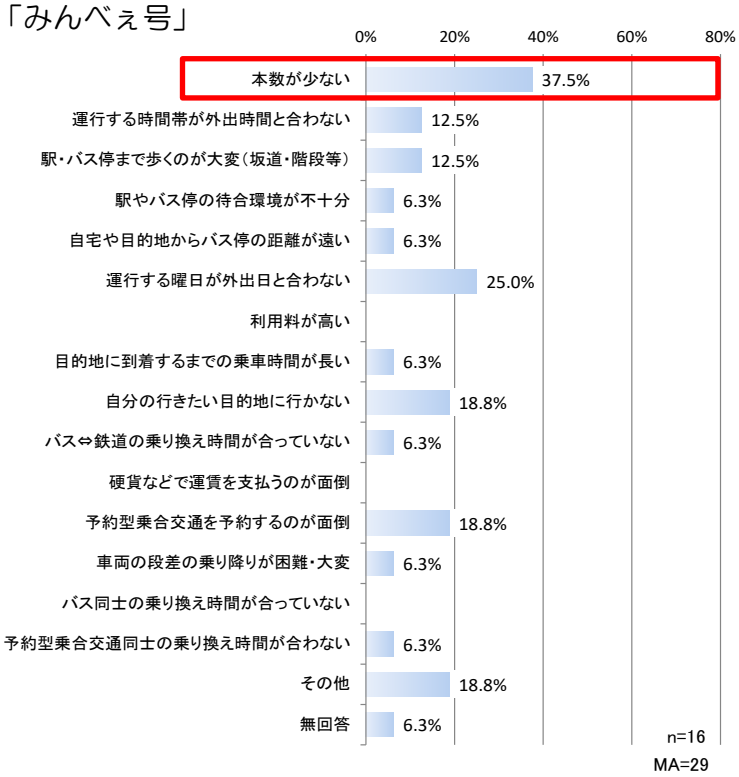


図　市民バス・路線バスの改善要望（利用する方が回答）

出典：喜多方市市民アンケート調査（令和３（2021）年８月実施）

2.路線バス

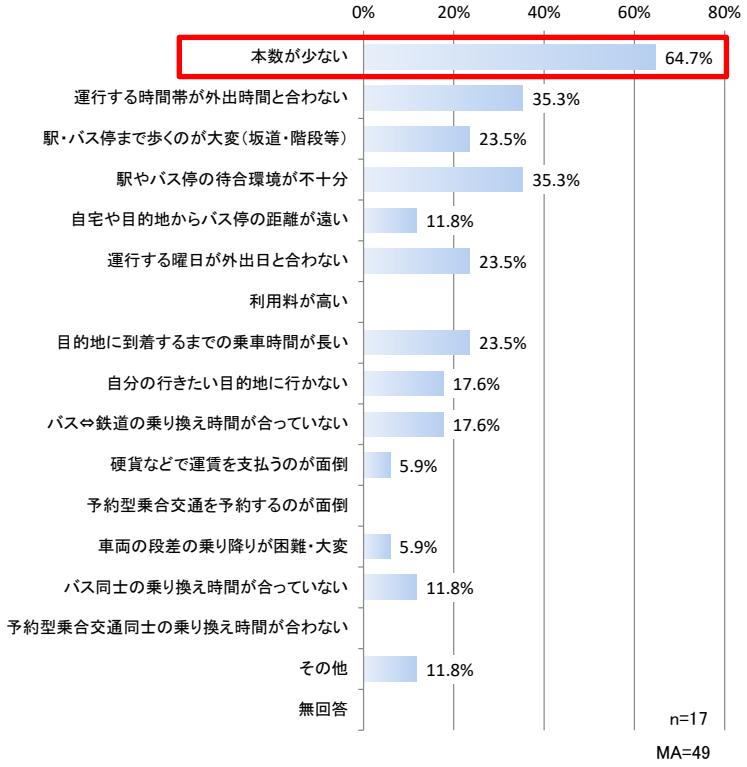


図　市民バス・路線バスの改善要望（利用する方が回答）

3.鉄道（JR）

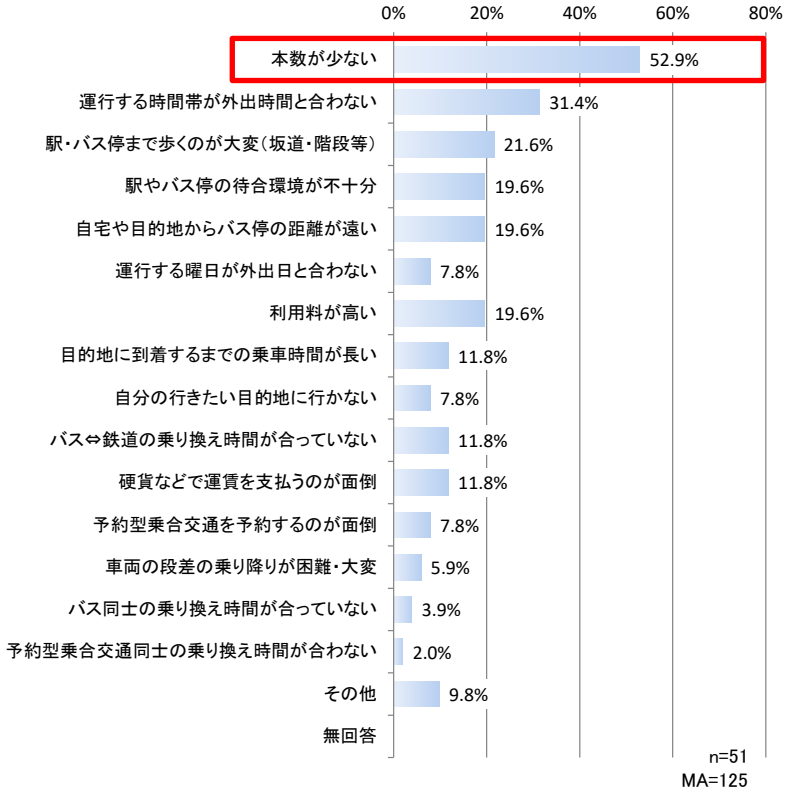


図　市民バス・路線バスの改善要望（利用する方が回答）

出典：喜多方市市民アンケート調査（令和３（2021）年８月実施）

② 予約型乗合交通「みんべぇ号」の使いづらい点

・運行に関する事

「目的地からの「帰り」の運行時間が合わない」が最も多くなっており、適切な運行内容へ見直すことによる利便性・効率性の向上が必要です。

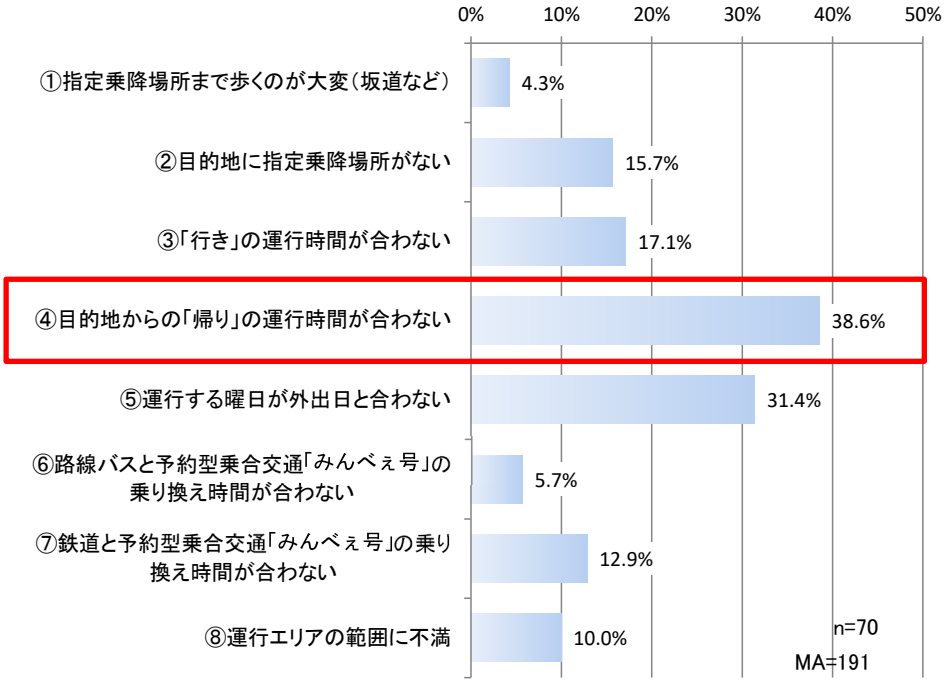


図　予約型乗合交通「みんべぇ号」の使いづらい点（運行）

・利用環境に関する事

「休日の予約を受け付けて欲しい」「当日の予約の時間を拡充して欲しい」が多くなっており、受付けを見直すことによる利便性・効率性の向上が必要です。

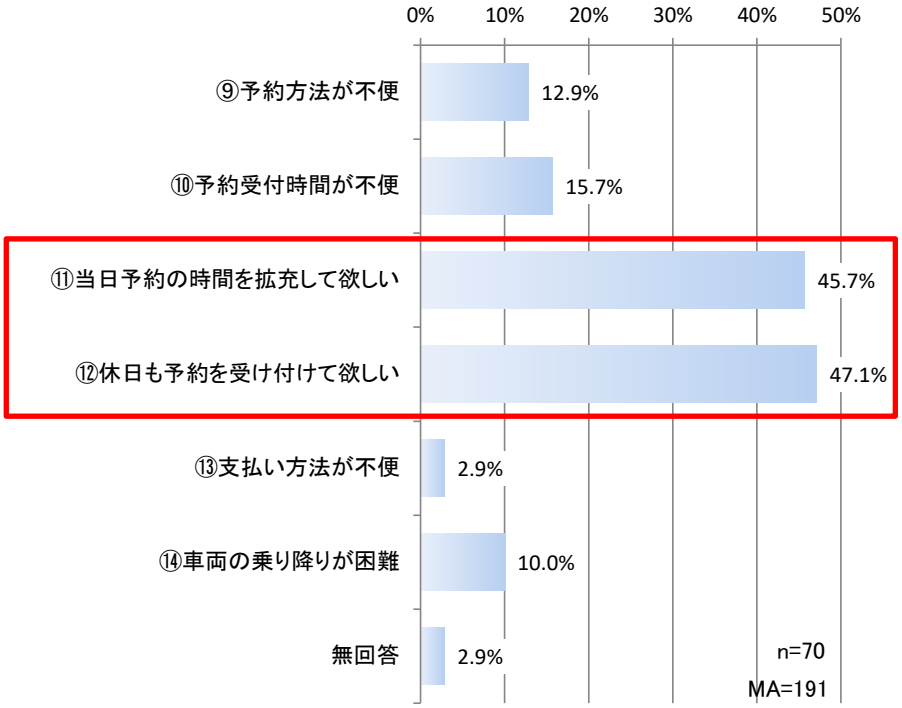


図　予約型乗合交通「みんべぇ号」の使いづらい点（利用環境）

出典：デマンド登録者アンケート調査（令和３（2021）年９月実施）

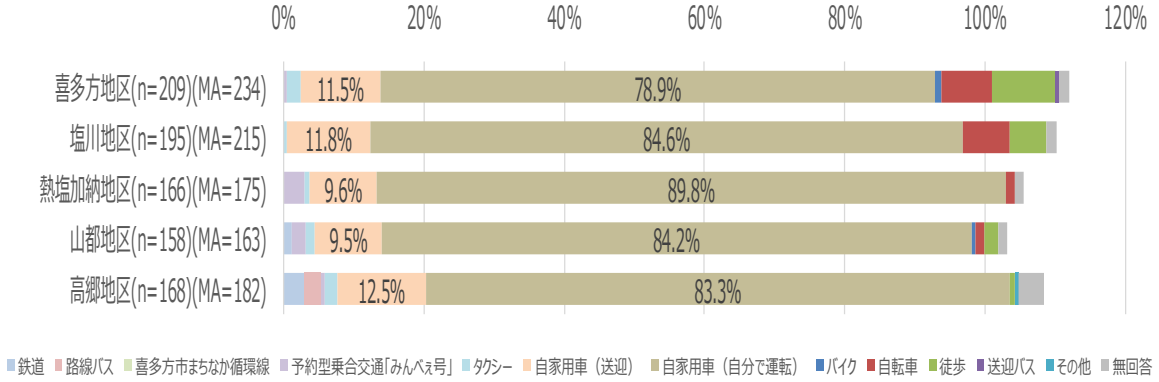
課題③：市民の移動において、公共交通が選択されておらず、自家用車の依存が高い

対応する施策（P36 参照）

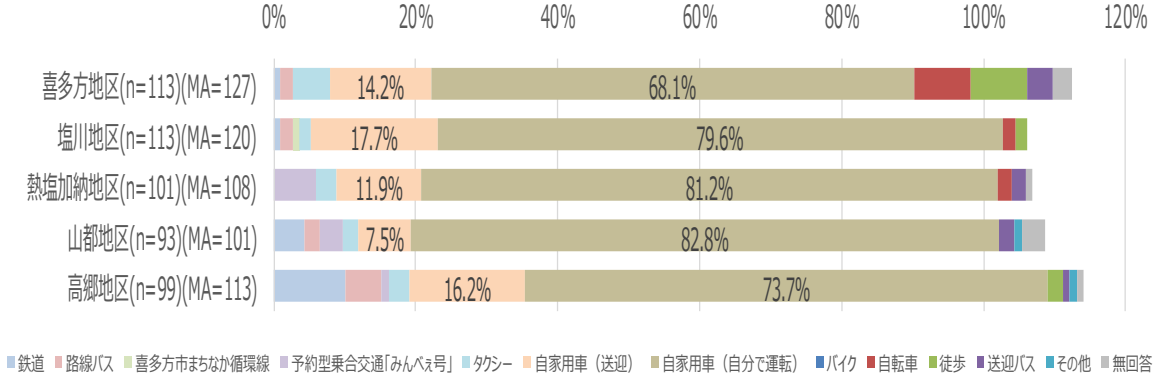
施策１、２、３　施策４　施策６

○人口減少に伴う利用者減少に加え、自家用車依存が高まっています。また、コロナの影響により、公共交通事業者の経営は厳しい状況にあり、公共交通の確保・維持が必要です。
○公共交通の効率的な運行サービスへの見直しと利便性向上を図り、自家用車に依存せず、自家用車から公共交通が移動手段の選択肢として含まれるよう新たな需要喚起を図る必要があります。
○市民アンケート調査をみると、目的別の移動手段は、全地区で自家用車の割合が高いです。

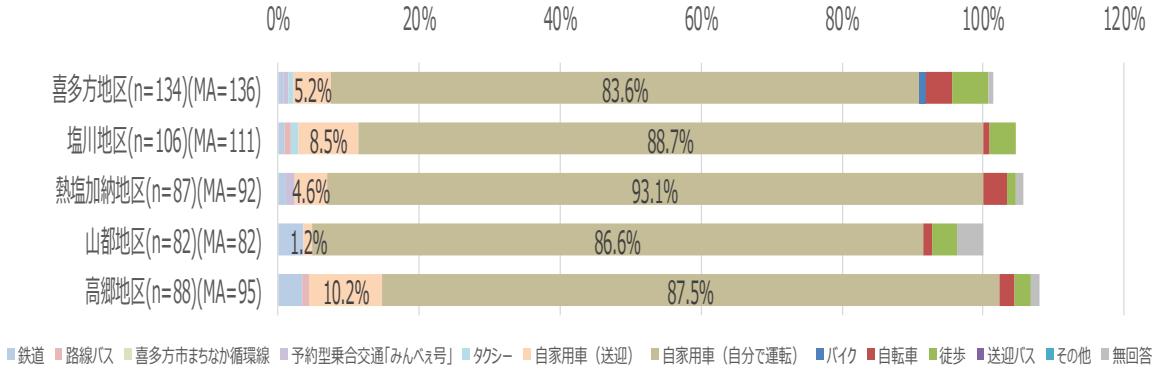
① 移動手段（買い物）



② 移動手段（通院）



③ 移動手段（通勤・通学）



※n＝回答者数、MA＝複数回答（マルチアンサー）

出典：喜多方市市民アンケート調査（令和３（2021）年８月実施）

課題④：公共交通を支える市の負担が大きく、現状のままでは維持・確保が困難

対応する施策
（P36 参照）

施策４

〇公共交通に対する市負担額は増加傾向にあり、令和 2（2020）年度時点で約 1 億 2 千万の財政負担をしており、今後においても、持続可能な公共交通の確保のためには見直しが必要です。

〇市町村を跨ぐ路線バスの輸送量・密度が低いため、将来的に国・県等の支援が受けられなくなることも懸念されます。

表　市町村を跨ぐ路線バスの運行実績（R2.10～R3.9）

路線名	輸送人員（人）	経常収入（千円）			経常費用（千円）	収支率（%）	乗車密度	輸送量	国・県補助額（千円）*1	他市町村負担額（千円）	市負担額（千円）
		合計	運送収入	営業外収入							
喜多方・坂下線	46,197	7,578	6,668	910	18,043	42.00	2.1	9.0	7,973	1,377	1,115
塩川・喜多方線	109,300	24,754	21,687	3,067	60,813	40.70	2.2	22.6	24,346	6,852	4,861
塩川・熊倉線	2,185	1,313	706	607	12,043	10.90	0.3	0.9	5,357	0	5,373
裏磐梯線	32,677	13,951	11,399	2,552	53,338	26.16	1.4	9.6	11,666	16,000	4,000

資料：会津乗合自動車（株）、磐梯東都バス（株）
※国・県補助は速報値

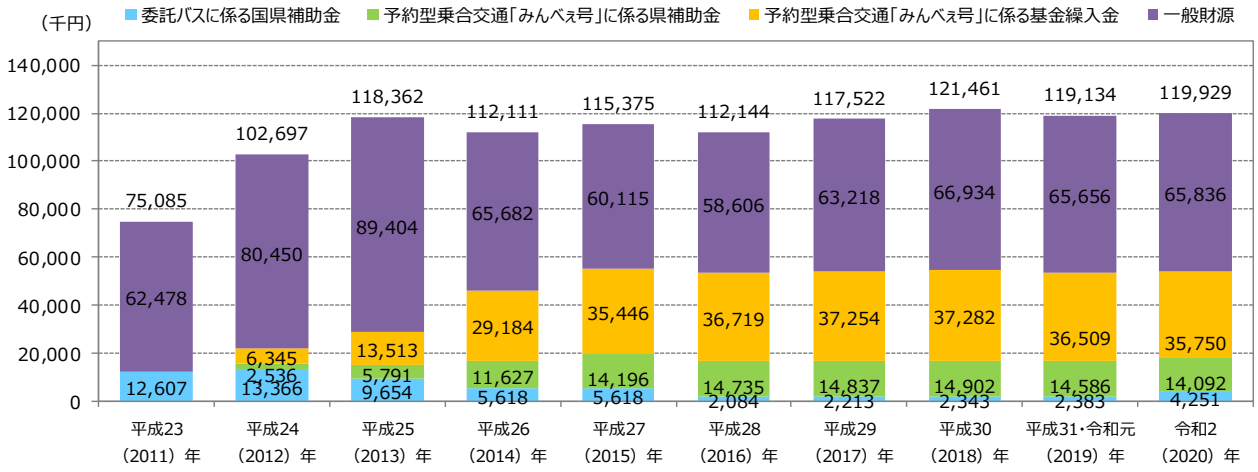


図　補助金と市の財政負担の推移

課題⑤：役割が不明確な路線がある

対応する施策（P36 参照） → **施策４**

〇市町村を跨ぐ路線バスの利用があまり見られない路線も散見されます。
〇予約型乗合交通「みんべぇ号」と路線バスの役割が重なっている路線も散見されることから、送迎バスやスクールバス等の様々な資源を活用しつつ公共交通ネットワークの再構築を図る必要があります。

① 喜多方・坂下線

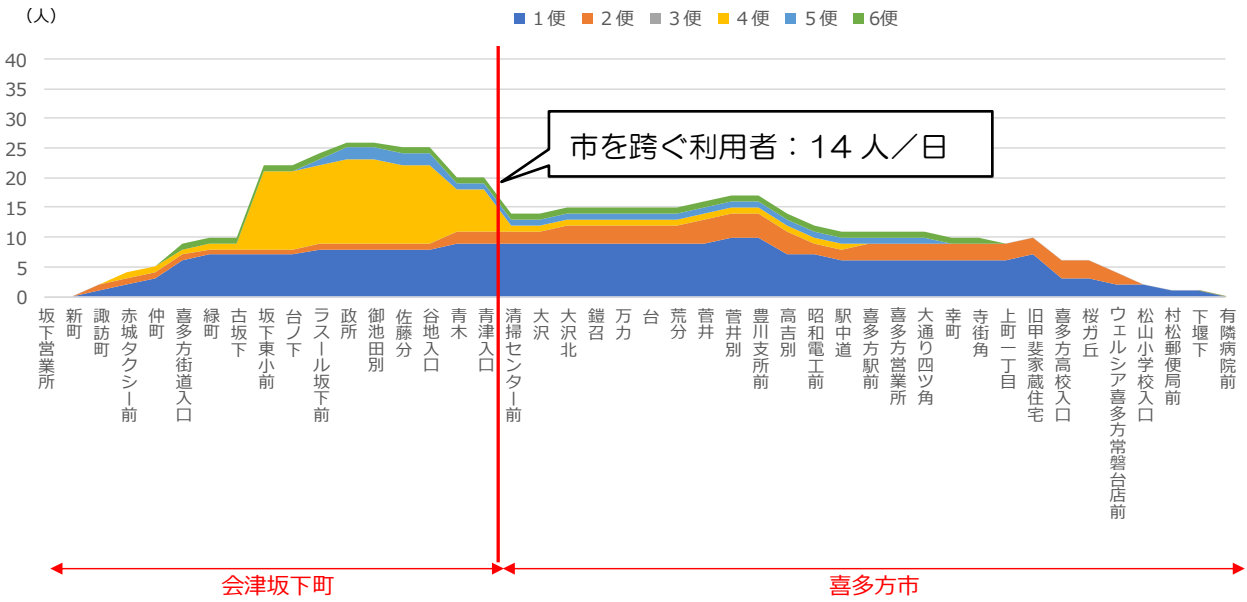


図　喜多方･坂下線（喜多方駅行き）の車内人数

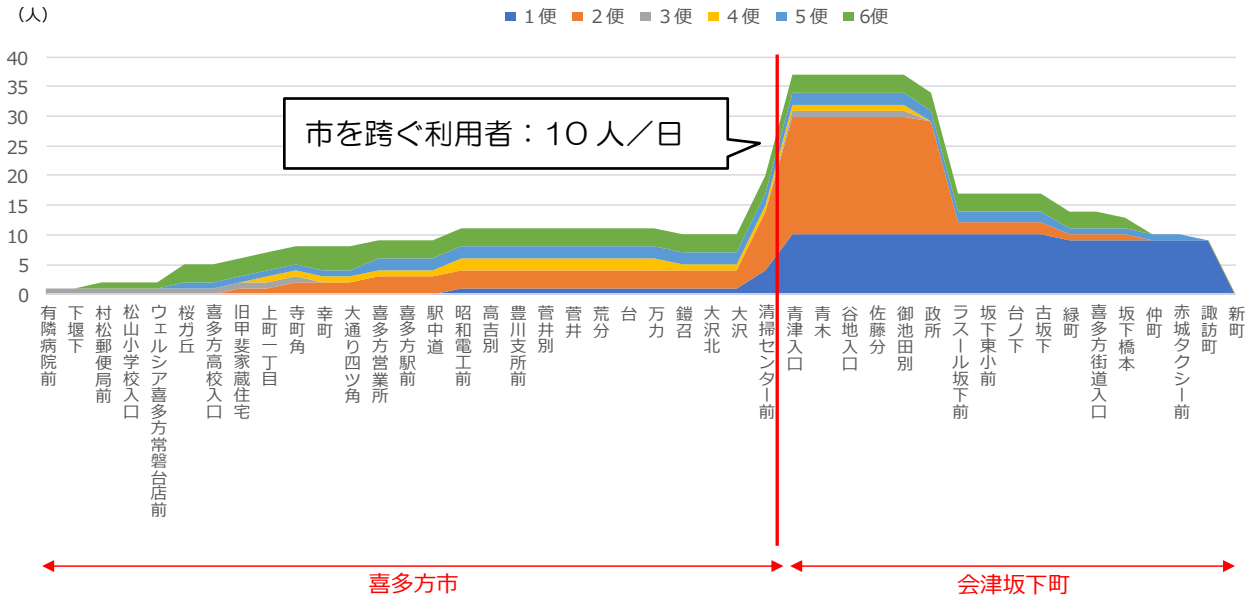


図　喜多方･坂下線（坂下営業所行き）の車内人数

出典：会津圏域公共交通活性化協議会実施の乗降調査結果（令和３（2021）年）

② 塩川・喜多方線

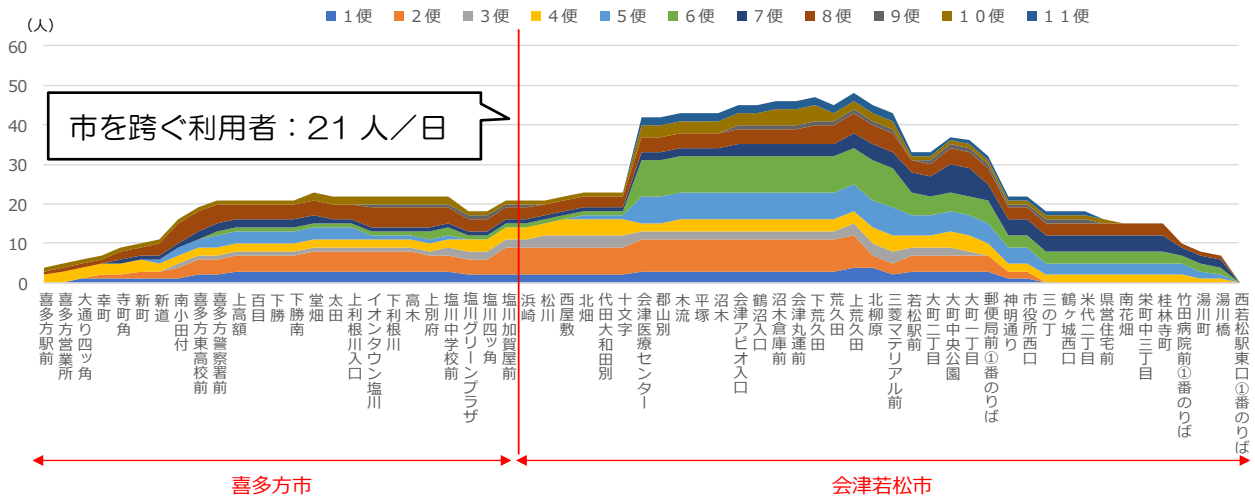


図　塩川・喜多方線（西若松駅東口駅行き）の車内人数

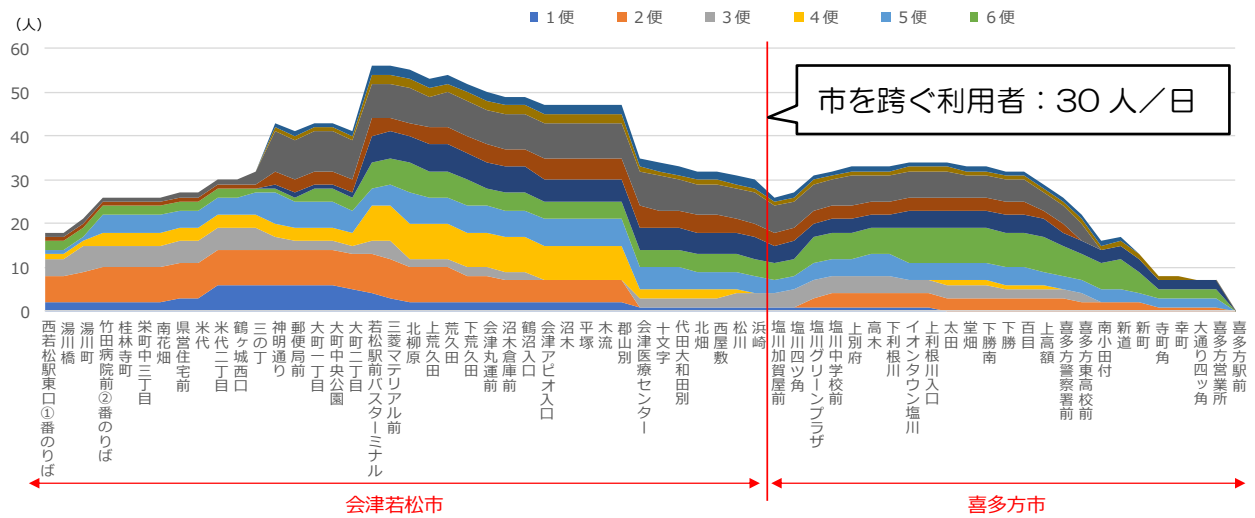


図　塩川・喜多方線（喜多方駅行き）の車内人数

出典：会津圏域公共交通活性化協議会実施の乗降調査結果（令和３（2021）年）

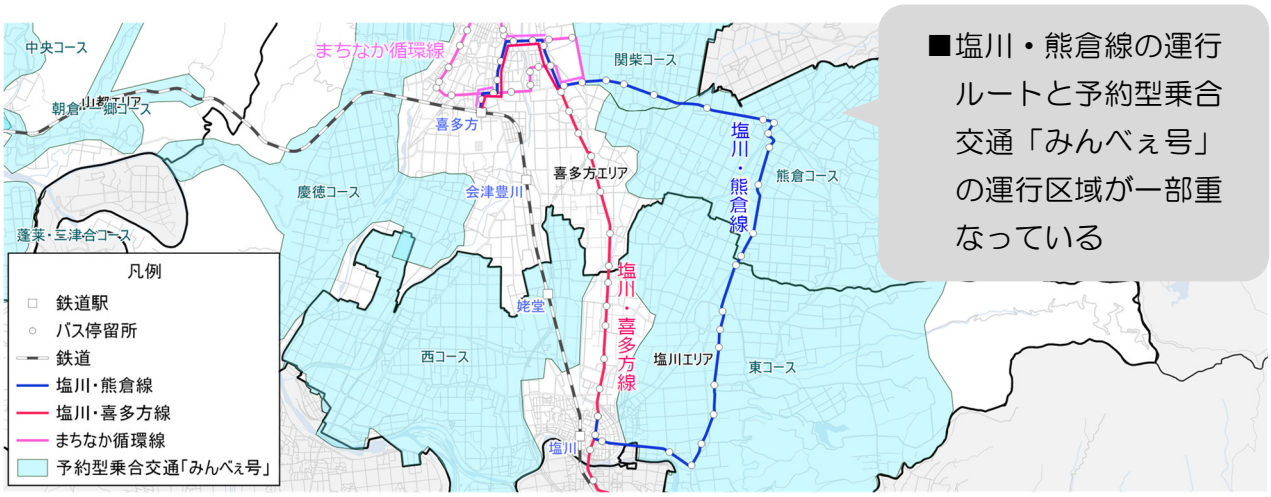


図　路線バスと予約型乗合交通の運行区域

課題⑥：公共交通と送迎サービス等との重複が見られ、役割分担・連携ができていない

対応する施策（P36 参照） → 施策４　施策５、６、７

○喜多方・坂下線と送迎サービス（ハイスクールエクスプレス、病院送迎等）との重複が見られ、競合している可能性や非効率な運行になっている可能性があります。

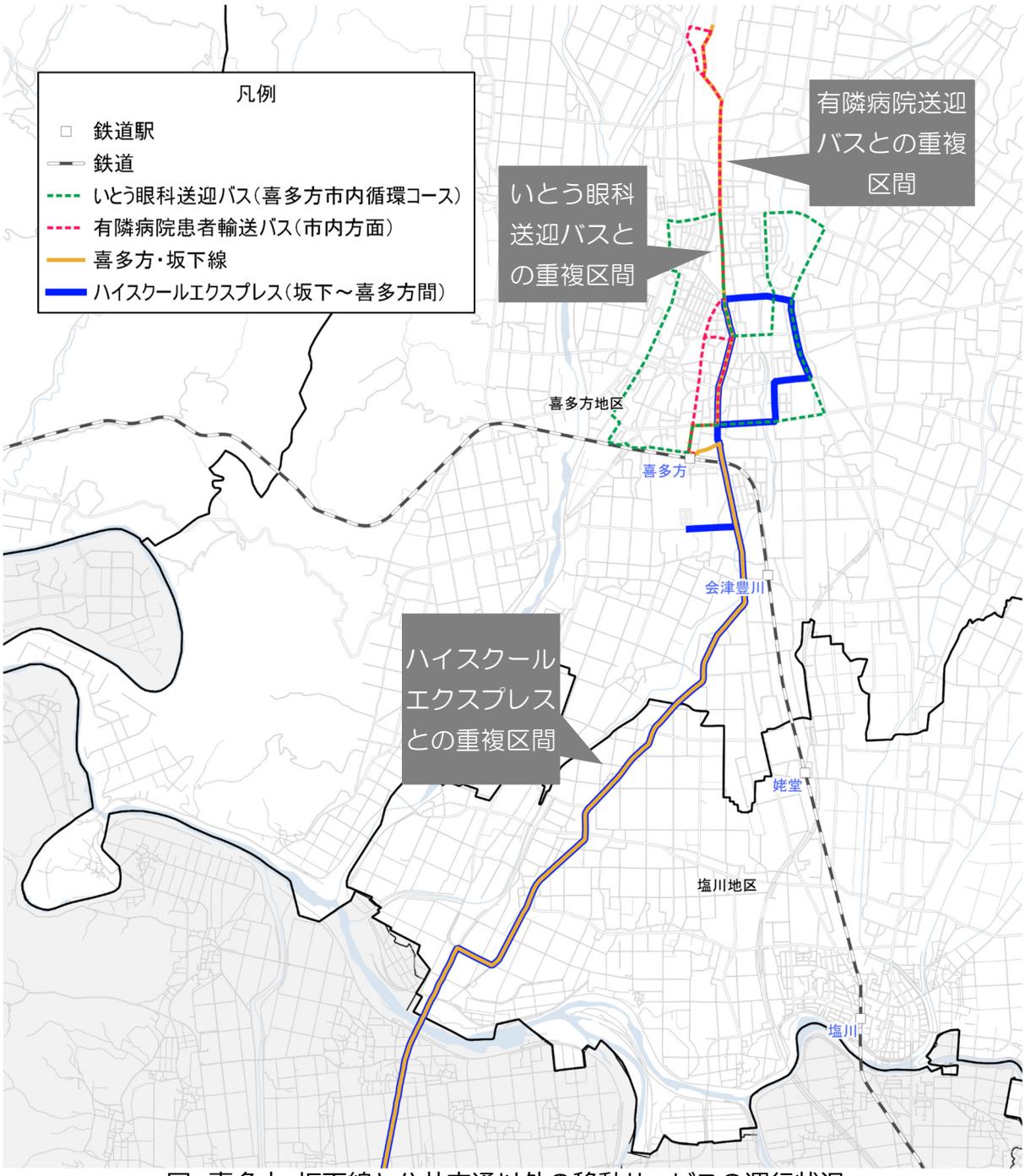


図　喜多方・坂下線と公共交通以外の移動サービスの運行状況

課題⑦：様々な分野のまちづくりにおいて、公共交通に求められる役割がある

対応する施策
（P36 参照）

施策５、６、７

○福祉、子育て、教育、観光、まちづくりと連携した取組が必要です。

区分	分野	求められる役割
上位計画	市全体 （喜多方市総合計画）	**〔観光二次交通を支える〕** ○公共交通機関との連携を図りながら駅などの交通拠点と観光地を結ぶ二次交通を支える役割 **〔通学を支える役割〕** ○遠距離でも学生が生活しやすい住環境を構築するとともに登下校の移動を支える役割 **〔住民が安心できる暮らしを支える役割〕** ○自由な移動に制約をもつ高齢者なども安心して外出できる生活環境を構築する役割 **〔公共交通事業の確保維持の役割〕** ○公共交通事業の利便性を高め、確保維持することで市民の日常生活における移動を支える役割
	市全体 （都市マスタープラン）	**〔市全体のまちづくりを支える役割〕** ○コンパクトなまちづくりを支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの役割
関連計画	会津圏域 （会津圏域地域公共交通計画）	**〔広域的な移動を支える役割〕** ○広域的な移動手段を地域の特性等に応じて適切に維持することにより、市町村間の連携や他県都市間の連携を支える役割 **〔わかりやすく利用しやすい移動を支える役割〕** ○利用者にとってわかりやすい情報の提供、利用しやすい環境を提供することで、円滑な移動を支える役割
	まちづくり分野 （立地適正化計画など）	**〔市街地中心部へのアクセス性･回遊性を確保する役割〕** ○喜多方市立地適正化計画で定める都市機能や居住の誘導を図る区域に対して、公共交通分野ではこれらの誘導区域と周辺部とのアクセス性や誘導区域内での回遊性の向上を図るなど、市全体を俯瞰して一定の利便性を確保・維持する役割（コンパクト＋ネットワークの実現）
	まちづくり分野 （定住自立圏共生ビジョン）	**〔市を跨ぐ移動を支える役割〕** ○圏域住民の通学・通院等の日常生活における重要な移動手段である路線バス及び鉄道の維持確保を図る役割
	福祉分野 （地域福祉計画など）	**〔各地域内でのコミュニティを維持する役割〕** ○地域内で適切な移動手段を提供することにより、地域内のコミュニティの形成・維持に資する役割
	観光分野 （観光振興ビジョン）	**〔市内周遊を支える役割〕** ○公共交通機関を利用して訪れる方の移動手段や、市内周遊の手段となる周遊・循環バスの運行について、交通事業者等との連携により、利用状況や観光客のニーズに応じた運行経路の選定、適切な運行本数・ダイヤ等の見直しを行い、充実を図る役割
	教育分野 （教育振興基本計画）	**〔小中学生の通学移動を支える役割〕** ○公共交通での通学が可能な範囲で、需要に応じた公共交通サービスを提供し、小中学生の通学移動を支える役割

３．基本的な方針と目標

３－１ 将来の都市像及び都市づくりの方向性

（１）市が目指す将来の都市像

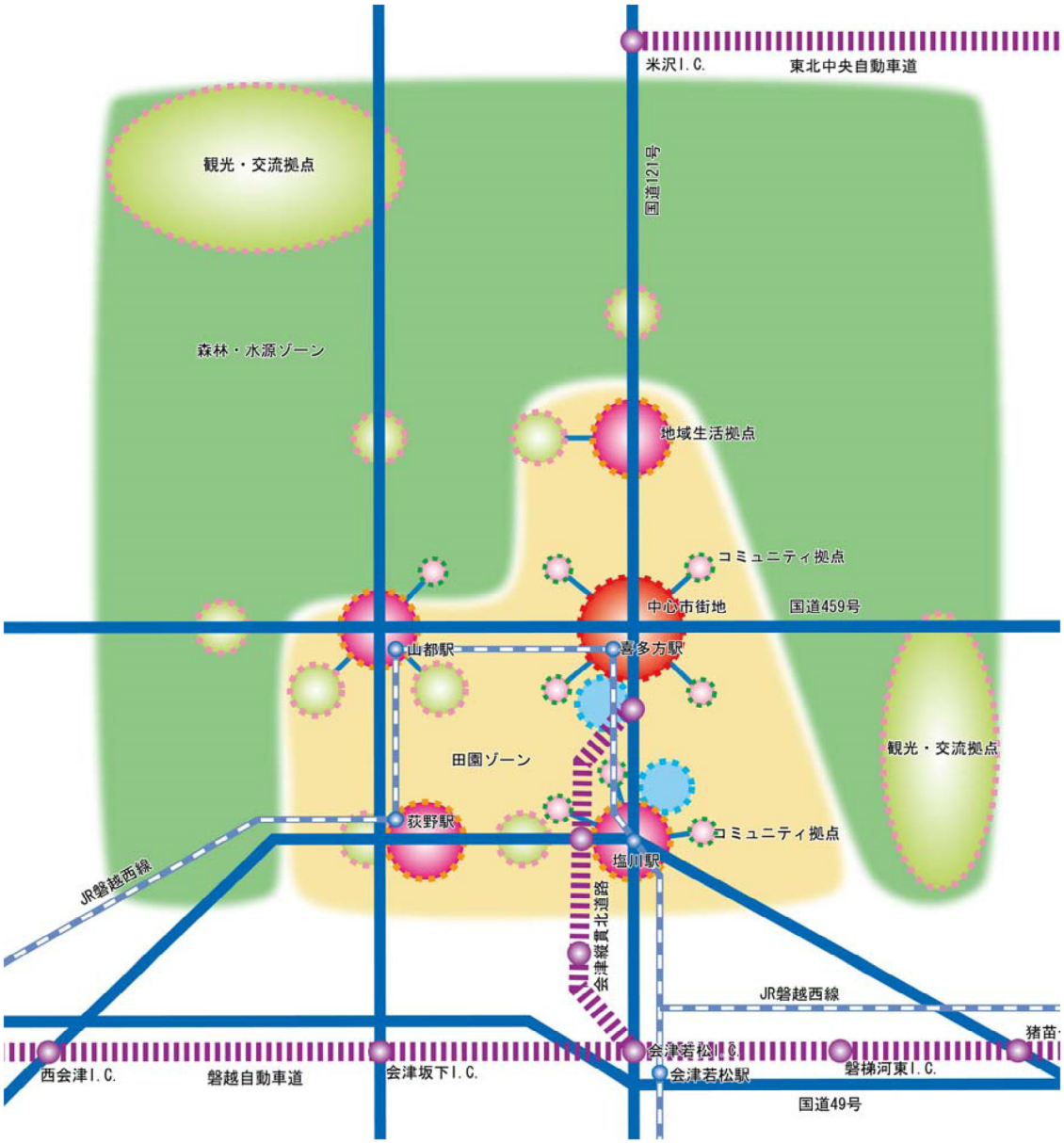
【喜多方市総合計画（平成 29（2017）年～令和 8（2026）年）きたかた活力推進プラン】

項　目	内　容
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」
まちづくりの施策の基本方向	大綱１：地域の特性を生かした力強い産業づくり 大綱２：地域を支え未来を拓く人づくり 大綱３：安全・安心、思いやりのある、人にやさしいまち・くらしづくり 〇社会基盤：市民生活や産業などを支える社会基盤の整備・維持管理の推進により、安全で快適なくらしと経済活動の活性化、自然環境に配慮した良好な生活空間の形成を目指します。 大綱４：自然との共生と元気なふるさとづくり

図　将来の都市像及びまちづくりの施策の基本方向

【喜多方市都市マスタープラン】

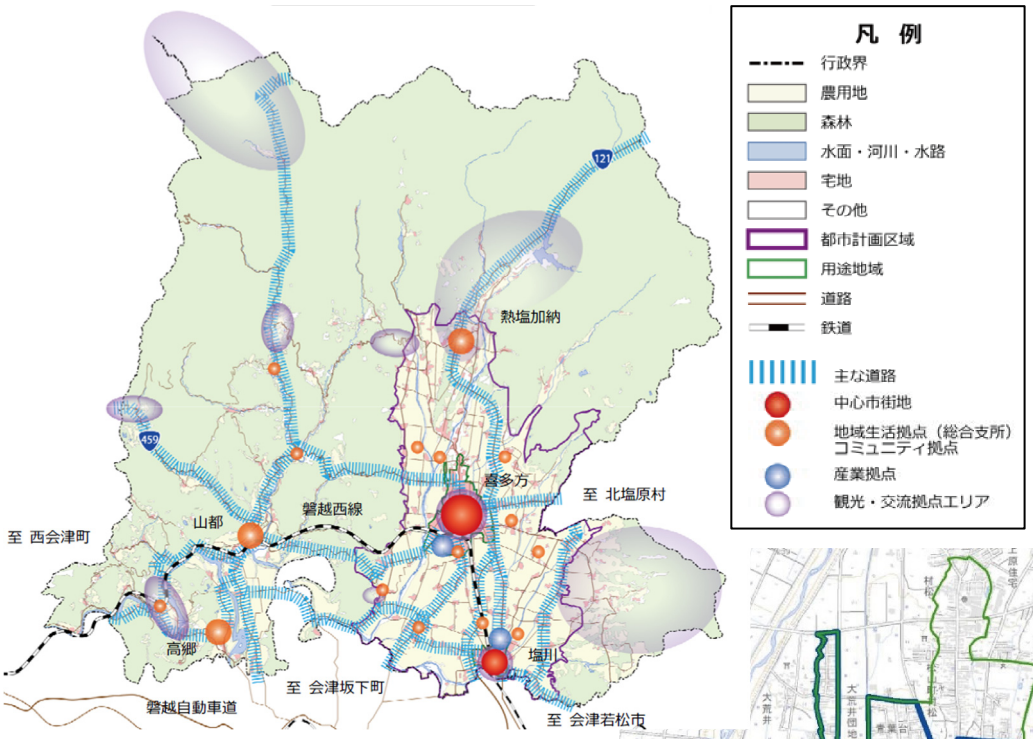
項　目	内　容
将来の都市像	豊かで元気な農山村と活力ある生活・観光都市 ～人と自然が共生し　水と緑に輝くまちづくり～
都市づくりの基本的な方針	①地域が一体となった喜多方の新たな魅力づくり ②自然環境・景観の保全と活用 ③地域連携の強化と市民生活の利便性向上 ④特色ある産業の振興と産業活動基盤の整備 ⑤少子高齢化・人口減少社会への対応と快適な都市構造の形成



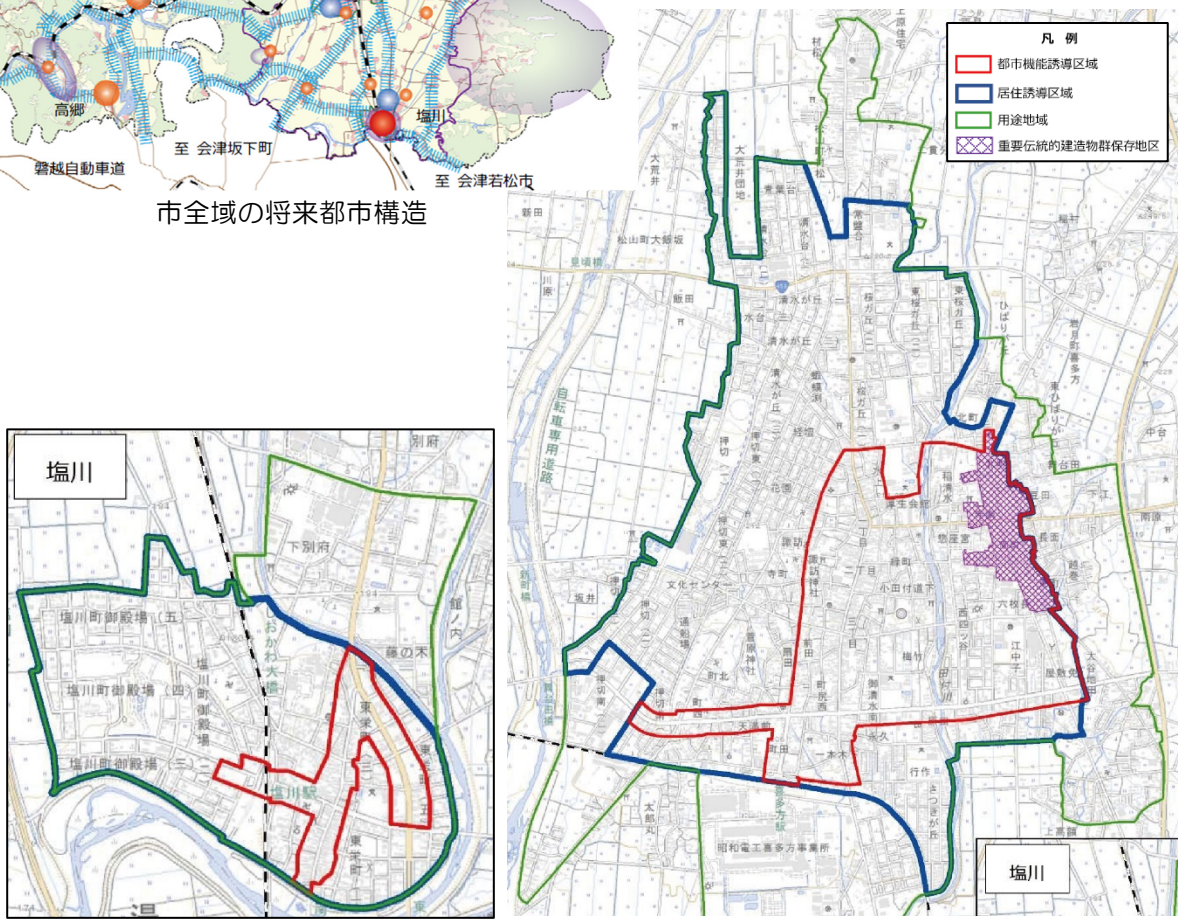
将来都市構造パターン図（都市構造の展開イメージ）

【喜多方市立地適正化計画】

項　目	内　容
まちづくり方針 （ターゲット）	中心市街地と地域生活拠点、コミュニティ拠点の持続可能な地域運営
課題解決のための誘導方針 （ストーリー）	方針１　中心市街地と地域生活拠点等のネットワーク形成と適切な機能配置 １-①　拠点性の強化 １-②　交通ネットワークの強化 方針２　安心して暮らせる中心市街地の形成 １-①　定住促進



市全域の将来都市構造



都市機能誘導区域及び居住誘導区域

３－２ 基本理念と基本方針

「市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性」や「喜多方市の地域公共交通の課題」を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

【基本理念】

市民の日常生活を支え、持続可能な公共交通網を目指します

【基本方針】

方針①：生活で「使える」公共交通の実現

○市民の日常生活の移動手段として、使える・使いたいと思える交通サービスを提供し、高齢者等の免許返納後の移動の確保や、自家用車・送迎に依存しない交通環境の実現を目指します。

【以下の課題に対応】

課題①：公共交通の利用が少なく、減少傾向に歯止めがかからない
課題②：利用者にとって公共交通が使いづらい
課題③：市民の移動において、公共交通が選択されておらず、自家用車の依存が高い

方針②：利用実態に見合った持続可能な公共交通の構築

○利用が少なく、利用実態・ニーズと運行内容が合っていない公共交通について、地域に合った運行内容・運行形態への見直しを行い、持続可能な公共交通の構築を目指します。

【以下の課題に対応】

課題③：市民の移動において、公共交通が選択されておらず、自家用車の依存が高い
課題④：公共交通を支える市の負担が大きく、現状のままでは維持・確保が困難
課題⑤：役割が不明確な路線がある
課題⑥：公共交通と送迎サービス等との重複が見られ、役割分担・連携ができていない

方針③：まちづくりの基盤としての公共交通へ

○様々な分野のまちづくりを支える基盤としての公共交通となることを目指します。（高齢者・障害者等の外出機会の創出、子育て支援、教育、観光、都市計画、地域活性化など）

【以下の課題に対応】

課題③：市民の移動において、公共交通が選択されておらず、自家用車の依存が高い
課題⑥：公共交通と送迎サービス等との重複が見られ、役割分担・連携ができていない
課題⑦：様々な分野のまちづくりにおいて、公共交通に求められる役割がある

３－３ 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のとおり定めます。

課題１	公共交通の利用が少なく、減少傾向に歯止めがかからない
課題２	利用者にとって公共交通が使いづらい
課題３	市民の移動において、公共交通が選択されておらず、自家用車の依存が高い
課題４	公共交通を支える市の負担が大きく、現状のままでは維持・確保が困難
課題５	役割が不明確な路線がある
課題６	公共交通と送迎サービス等との重複が見られ、役割分担・連携ができていない
課題７	様々な分野のまちづくりにおいて、公共交通に求められる役割がある

基本理念
市民の日常生活を支え、持続可能な公共交通網を目指します

方針①：生活で「使える」公共交通の実現

市民の日常生活の移動手段として、使える・使いたいと思える交通サービスを提供し、高齢者等の免許返納後の移動の確保や、自家用車・送迎に依存しない交通環境の実現を目指します。

方針②：利用実態に見合った持続可能な公共交通の構築

利用が少なく、利用実態・ニーズと運行内容が合っていない公共交通について、地域に合った運行内容・運行形態への見直しを行い、持続可能な公共交通の構築を目指します。

方針③まちづくりの基盤としての公共交通へ

様々な分野のまちづくりを支える基盤としての公共交通となることを目指します。（高齢者・障害者等の外出機会の創出、子育て支援、教育、観光、都市計画、地域活性化など）

目標１ 市内の移動手段の利便性向上

目標２ 広域の移動手段の維持・確保

目標３ 利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し

目標４ 地域・企業等と連携した積極的な利用促進

目標①：市内の移動手段の利便性向上

○予約型乗合交通「みんべぇ号」の運行内容・システムの改善等により、市内各所から喜多方中心部へのアクセス向上や予約手続きの負担軽減、運行時間及び運行本数の拡大等の効果が期待できます。これにより、更なる利便性向上へと繋げて参ります。

○喜多方市街地（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）内の移動手段の利便性向上を図ります。

表　指標･数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		平成 31･令和元（2019）年	令和 2（2020）年	令和 8（2026）年
地域内公共交通利用者数（年間）	人/年	23,111	25,980	32,000

目標②：広域の移動手段の維持・確保

○本市の地域公共交通ネットワークの「広域交通軸」である鉄道及び広域路線バスの維持・確保・活性化を図ります。

表　指標･数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		平成 31･令和元（2019）年	令和 2（2020）年	令和 8（2026）年
広域路線バスの年間利用者数	人/年	273,916	186,203	280,000

目標③：利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し

○利用の少ない公共交通（路線バス、予約型乗合交通「みんべぇ号」）の運行内容・運行エリア等の見直しにより、限られた車両・行政負担等の中で効率的かつ持続可能な移動手段の確保を目指します。

表　指標･数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		平成 31･令和元（2019）年	令和 2（2020）年	令和 8（2026）年
公共交通全体の市民一人当たりの利用回数	回/人	7.5	5.1	7.1
予約型乗合交通の収支率	%	8.6	9.0	10.0

目標④：地域・企業等と連携した積極的な利用促進

○様々な分野（福祉・教育・観光・都市計画・商業等）の取組と連携して公共交通の運行見直しや、利用方法・情報の案内などを行うことで、まちづくりに寄与するとともに公共交通の利用促進を図ります。

○市街地内（都市機能誘導区域、居住誘導区域等）の利便性向上など、都市計画と交通が両輪となるまちづくりの推進に寄与します。

○地域（住民・団体・施設・企業等）との協働による取組により、公共交通事業の持続性を高めます。

表　指標･数値目標

指標	単位	現況値		目標値
		平成 31･令和元（2019）年	令和 2（2020）年	令和 8（2026）年
出前講座の開催回数	回/年	2	16	20

３－４ 喜多方市の地域公共交通の将来像

計画の基本理念と基本方針、目標を踏まえて、喜多方市の地域公共交通ネットワークの将来イメージと機能・役割等を次のとおり定めます。

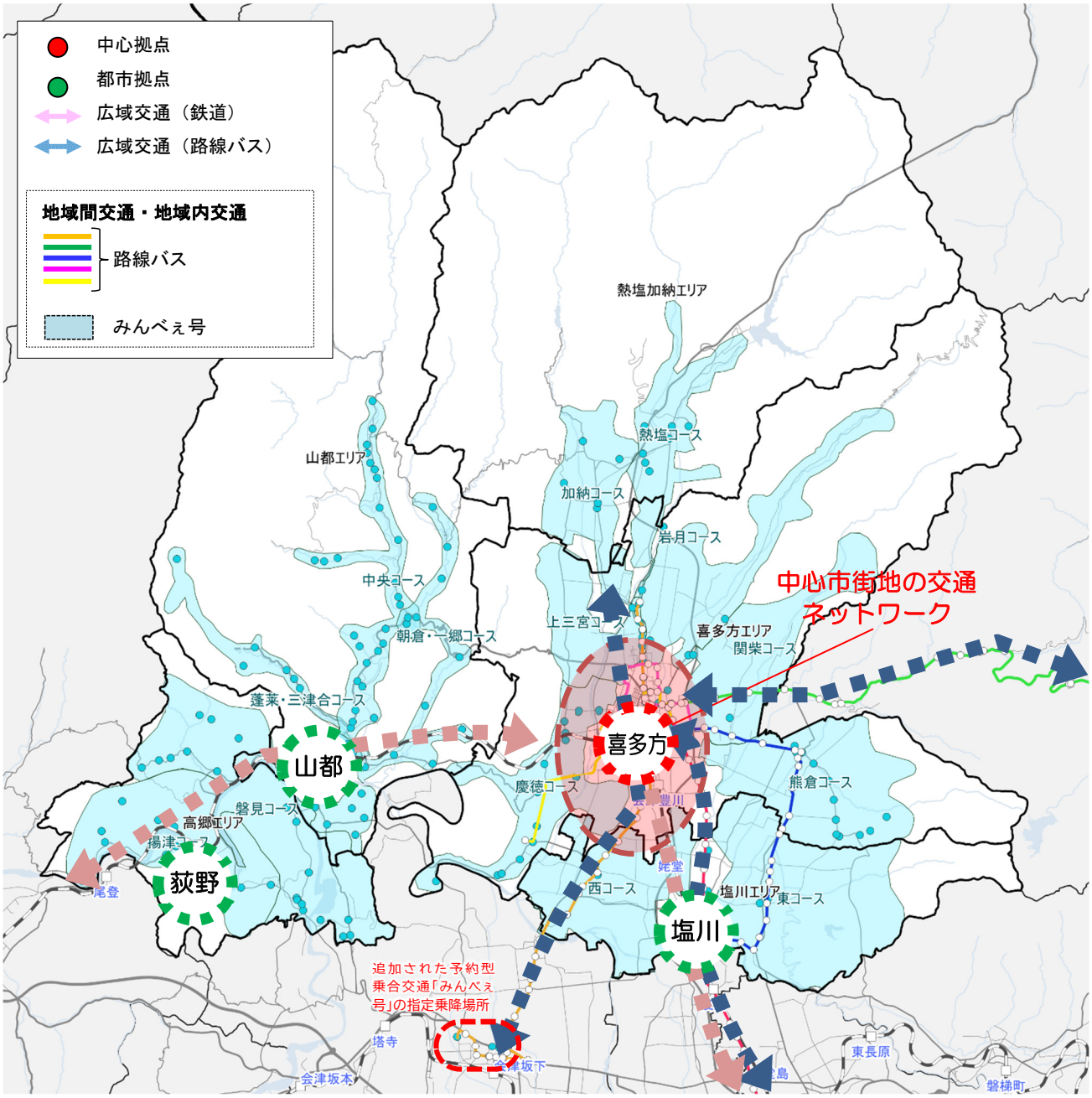


図　公共交通ネットワークの将来イメージ

【喜多方市の地域公共交通の機能等】

	交通モード	機能等	主な対象
広域交通	鉄道	○他都市との広域的な移動（日常生活、観光利用）を支える路線 ○中心拠点及び交通結節点に結節	磐越西線
	広域路線バス		喜多方・坂下線 塩川・喜多方線 裏磐梯線
地域間交通	路線バス デマンド交通	○喜多方、塩川、熱塩加納、山都、高郷地区間の移動を支える路線	塩川・熊倉線 予約型乗合交通「みんべぇ号」
地域内交通	路線バス デマンド交通	○中心拠点や各交通拠点で広域交通に接続	まちなか循環線 予約型乗合交通「みんべぇ号」

【交通拠点】

	交通拠点	役割
中心拠点	喜多方駅	・ 市民の日常生活に加え、市外からの来訪者が行き交う市の中心的な拠点
交通結節点	塩川駅	・ 各地区で広域交通と地域内交通などとの乗り継ぎが発生する拠点
	山都駅	
	荻野駅	

４．目標達成のための施策及び事業

４－１ 施策体系

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ます。

【基本方針】	【計画の目標】	【施策体系】
方針①： 生活で「使える」公共交通の実現	目標①： 市内の移動手段の利便性向上	**施策１：予約型乗合交通「みんべぇ号」の運行内容・システムの見直し・改善** 事業１-１　利用エリア・指定乗降場所の見直し 事業１-２　運行日・運行時間・便等の見直し 事業１-３　予約・配車方法・システムの見直し **施策２：市街地路線の見直し・改善** 事業２-１　まちなか循環線の見直し 事業２-２　市街地内における新たな移動手段の導入検討
	目標②： 広域の移動手段の維持・確保	**施策３：広域幹線軸の維持・確保** 事業３-１　鉄道の維持・活性化 事業３-２　広域路線バスの維持・確保
方針②： 利用実態に見合った持続可能な公共交通の構築	目標③： 利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し	**施策４：利用の少ない公共交通の運行見直し** 事業４-１　路線バスの利用状況に応じた見直し 事業４-２　予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用に応じた運行方法・エリア等の見直し
方針③： まちづくりの基盤としての公共交通へ	目標④： 地域・企業等と連携した積極的な利用促進	**施策５：利用環境の改善** 事業５-１　利用促進ツールの作成 事業５-２　利用案内・待合環境の整備 事業５-３　車両の見直し 事業５-４　ICT 技術やデータを活用した一体的サービス **施策６：利用促進** 事業６-１　地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント 事業６-２　福祉や観光等と連携した利用促進 **施策７：地域（住民・団体・施設・企業等）との協働による取組** 事業７-１　地域で支える公共交通の仕組みの構築 事業７-２　民間企業・施設等と連携した取組

４－２ 各事業の内容と実施主体

施策１：予約型乗合交通「みんべぇ号」の運行内容・システムの見直し・改善

事業１-１　利用エリア・指定乗降場所の見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

○現状の予約型乗合交通「みんべぇ号」は、事前に予約することで自宅等から目的地となるエリア内の指定乗降場所へ移動できますが、エリア外の目的地へは鉄道や路線バス等への乗り継ぎが必要となっています。

○市内の高齢者等の日常の移動実態を見ると、大半の移動は喜多方市街地内が目的地となっていることなどから、買い物や通院等の日常生活で「使える」交通サービスを提供するために、市内各所から主要な目的地まで直接移動できる利便性の高い運行内容への見直しを進めて参ります。

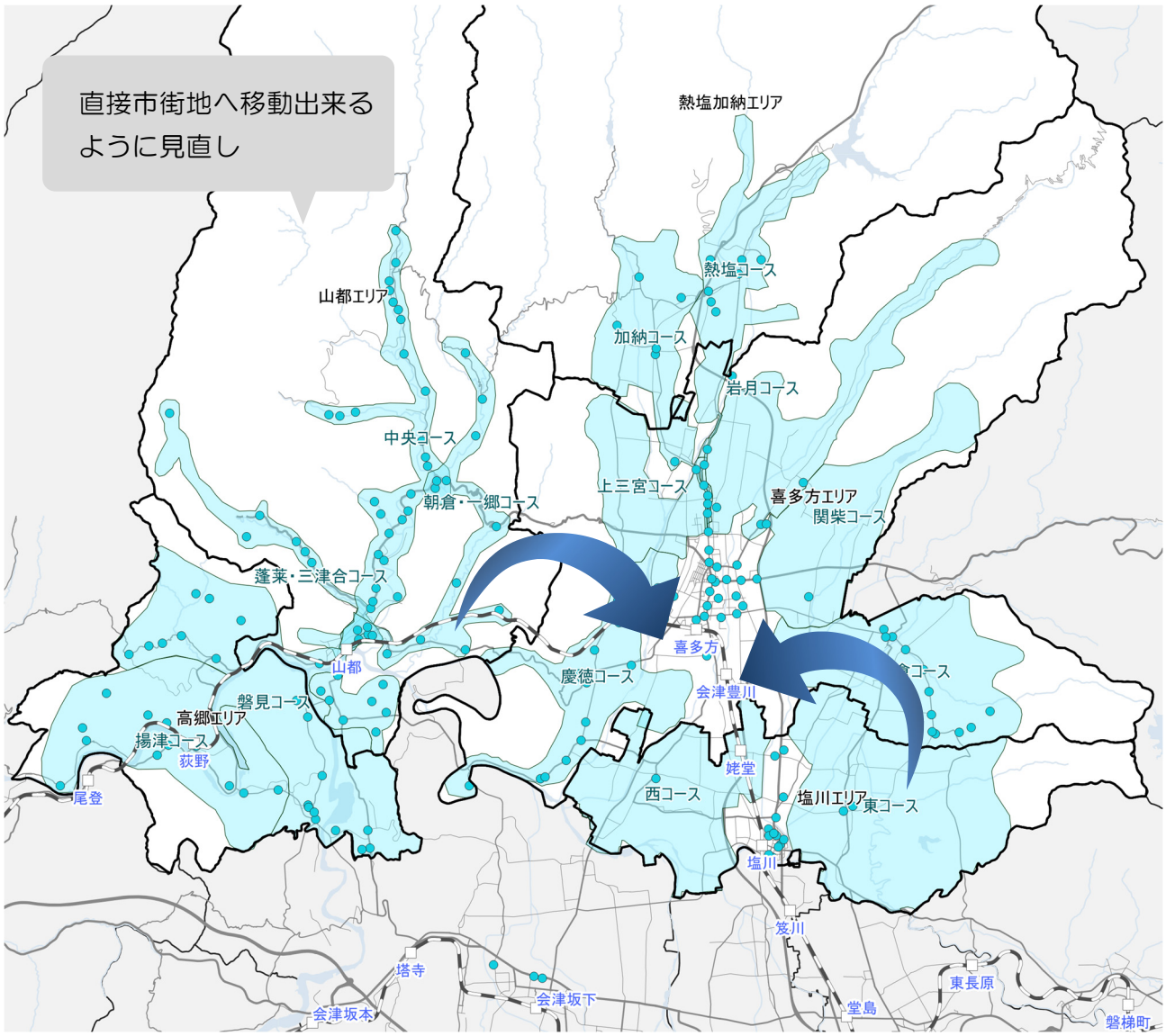


図　予約型乗合交通「みんべぇ号」の見直しイメージ

事業１-２　運行日・運行時間・便等の見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

〇現状の予約型乗合交通「みんべぇ号」は、限られた車両台数で鉄道接続や目的地への到着時刻に間に合うようにするため想定ダイヤを予め定め、行き・帰りの運行時間を設定しているため、行きと帰りで利用できる便数が限られており、利用したい時間に使えない、帰りの時間が合わないなどの改善意見があります。

〇現在の予約方法・システムでは限界があるため、「事業１-３　予約・配車方法・システムの見直し事業内容」と併せて、利用者が使いたい時間に予約・利用できる運行内容への見直しを行います。

表　運行ダイヤの分類

種類	概要
固定ダイヤ	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停などにおける概ね発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

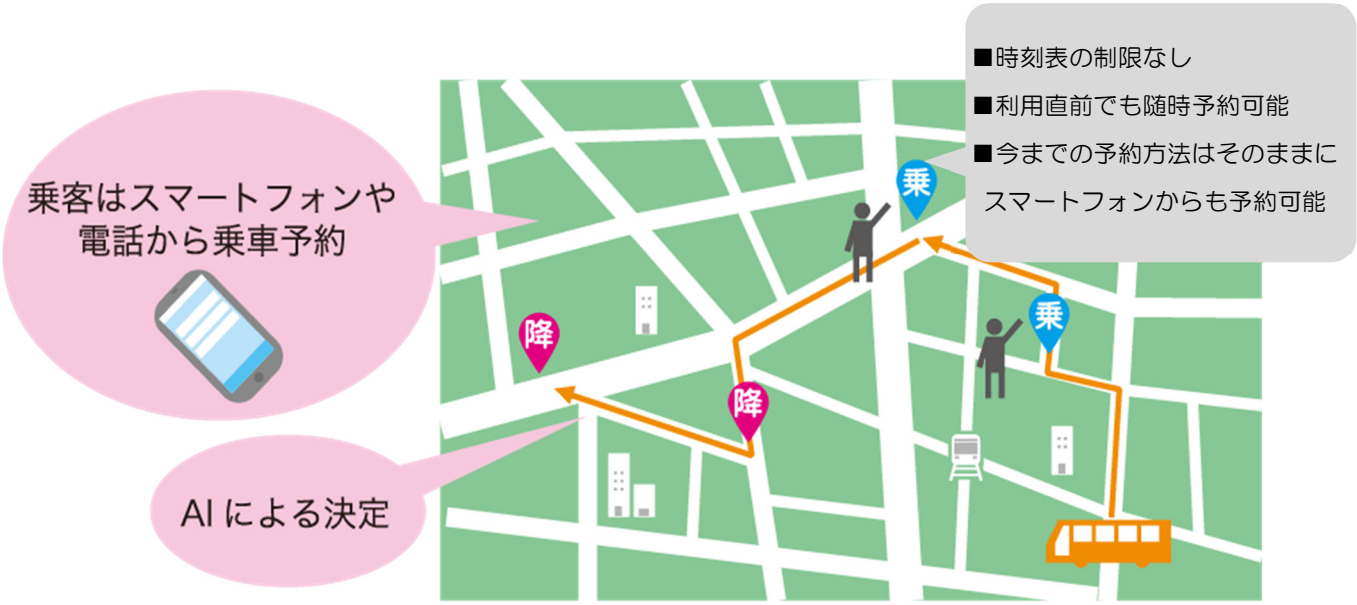
事業１-３　予約・配車方法・システムの見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

○AI を活用した予約・配車システムを導入し、複数のエリア間における効率的で最適な配車（複数の交通事業者の車両運用を含む）の実現や、事前及びリアルタイムな予約・配車による利便性の向上、電話に加えて常時対応可能なアプリでの予約受付などの実現を目指します。

○将来的に、複数モード（鉄道・路線バス・予約型乗合交通・施設送迎バス・乗用タクシー等）を束ねた新たな交通サービス「MaaS」の構築に向け、AI を活用した交通以外との連携や会津 Samurai MaaS との連携を見据えたシステム構築について検討します。

○予約型乗合交通「みんべぇ号」と一般乗用タクシーとの役割を分担することにより、運行の効率化や運行エリア内における利便性向上へ向け検討します。



資料：国土交通省

図　AI を活用した予約システム(イメージ)

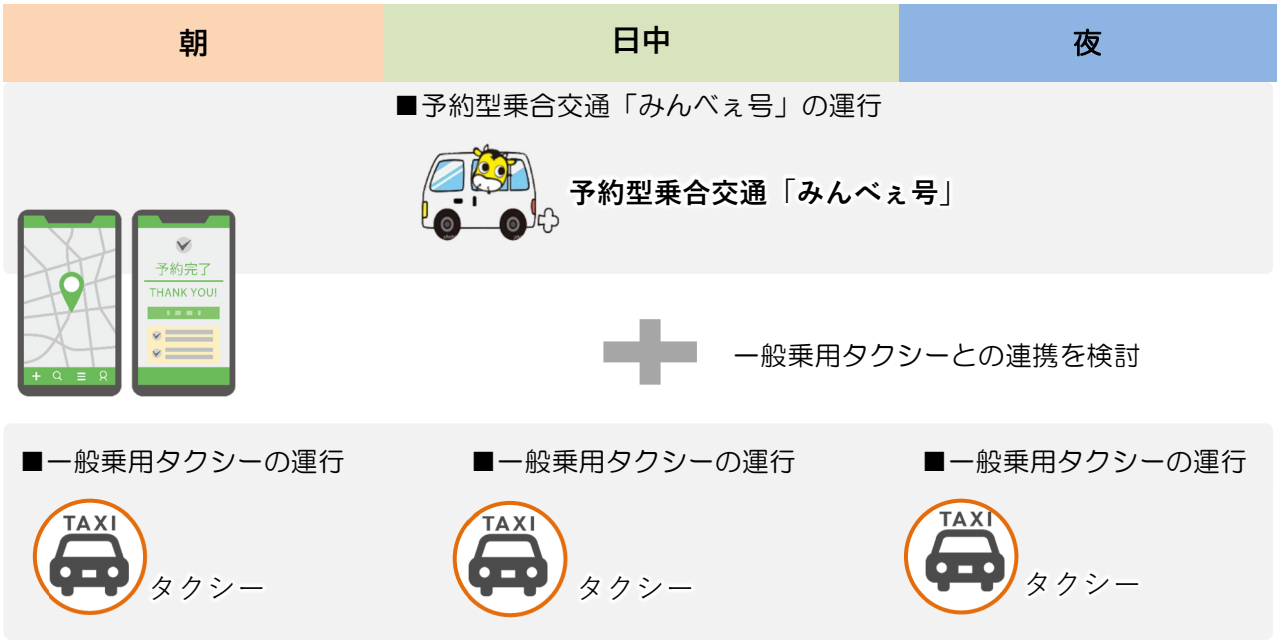


図　タクシー配車アプリ活用による予約型乗合交通「みんべぇ号」と一般乗用タクシーの活用イメージ(事業5-4共通)

施策２：市街地路線の見直し・改善

事業２-１　まちなか循環線の見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

〇令和４（2022）年３月で実証運行が終了予定となっている「喜多方市まちなか循環線」実証運行の運行結果を踏まえ、新型コロナウイルスの影響下であることを考慮に入れつつ、実証運行結果の評価・検証を行います。
なお、令和４年度においても実証運行を継続することとし、評価・検証結果を踏まえ、喜多方市街地内の交通のあり方について検討します。

事業２-２　市街地内における新たな移動手段の導入検討

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

〇事業２－１の結果を踏まえて運行形態を見直す場合は、事業 1-1 の実施に合わせて AI を活用した交通の導入などの運行形態の見直しまでを含めた「新たな移動手段」の導入を検討します。

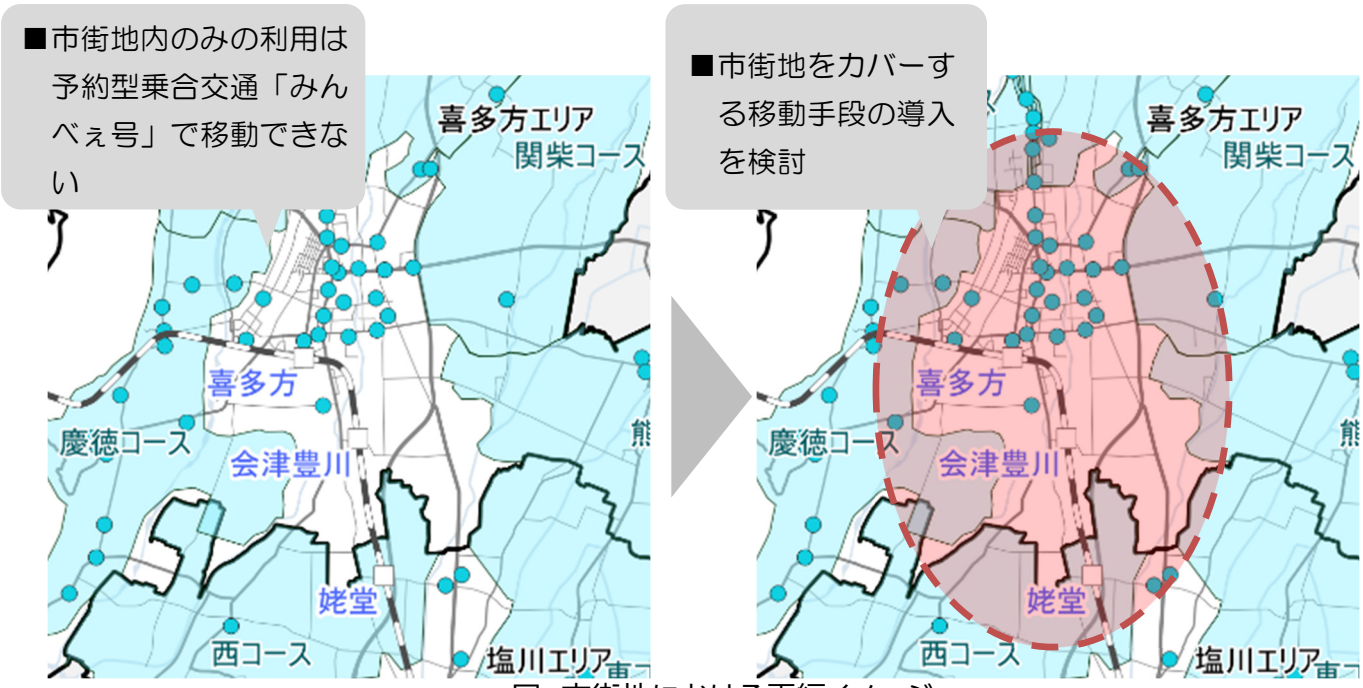


図　市街地における再編イメージ

施策３：広域幹線軸の維持・確保

事業３-１　鉄道の維持・活性化

【実施主体：喜多方市】

○鉄道交通の利便性を高めるため、ダイヤの改正、輸送力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等を JR へ働きかけるとともに、塩川駅・山都駅・荻野駅の乗車券類受託販売業務が継続出来るように利便性向上を図ります。

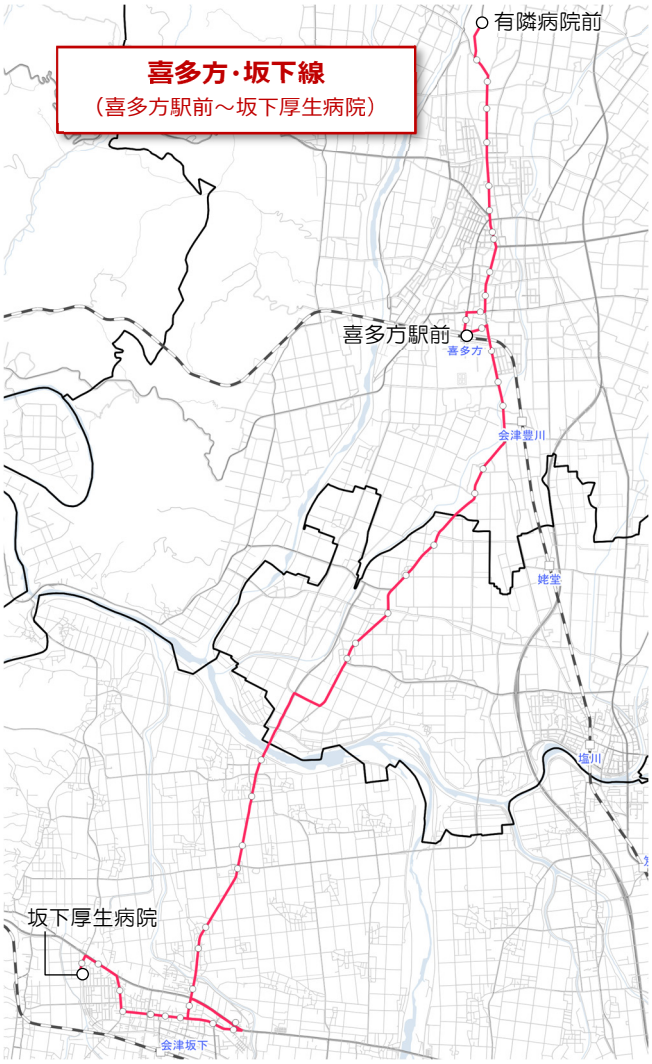
事業３-２　広域路線バスの維持・確保

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

○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います。

○会津圏域地域公共交通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き、県・市町村、バス事業者が連携・協働し、国県の支援制度を活用しながら広域路線バスの確保・維持に取り組んでいきます。

①喜多方・坂下線



喜多方・坂下線の現状・課題

- 輸送量が 9.0 人と 15 人を大きく下回っている。大臣特例による地域間幹線系統の要件緩和を受けているが、その後は通常要件となり、国県の支援が受けられなくなる可能性がある。
- 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ため、路線の重複がみられ非効率な運行になっている。
- 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）
- 坂下厚生病院の移転（令和３年 11 月）に伴い、運行ルートを見直し、利便性向上を図った。

②塩川・喜多方線

塩川・喜多方線の現状・課題

- 輸送量が 22.6 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、竹田綜合病院経由のルート見直しを行った。

③裏磐梯線

裏磐梯線の現状・課題

- 輸送量が 9.6 と、利用はあまり多くない。
- スクール利用も見られる路線であり、北塩原村と喜多方市を結ぶ唯一の路線。

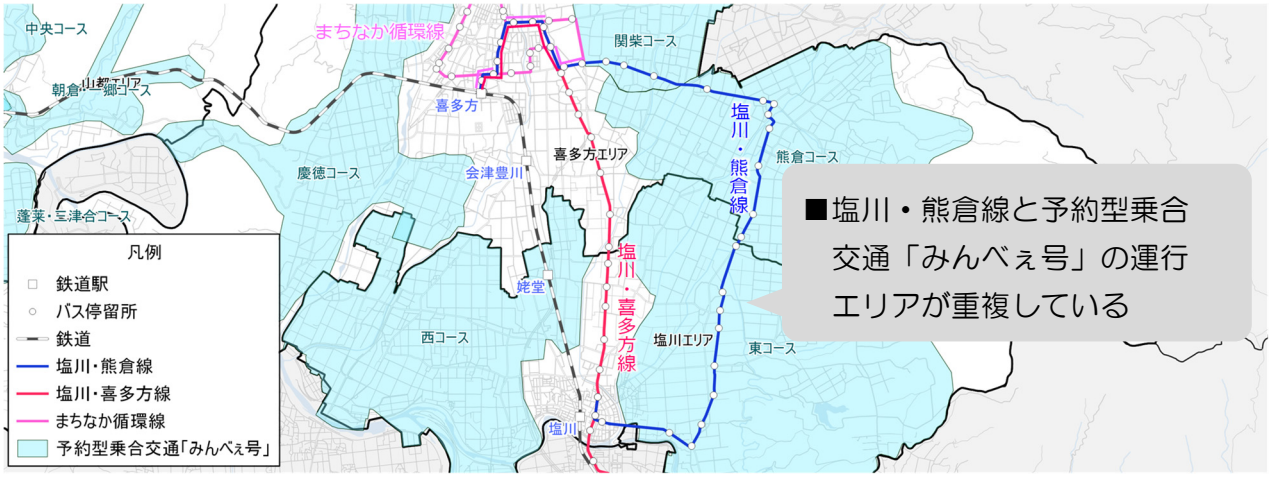
施策４：利用の少ない公共交通の運行見直し

事業４-１　路線バスの利用状況に応じた見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

〇利用の少ない路線・区間は需要に応じた見直しを行います。

〇会津圏域地域公共交通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き、効率的かつ持続性のある路線再編の検討や生産性向上のための取組を検討していきます。



事業４-２　予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用に応じた運行方法・エリア等の見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

〇予約型乗合交通などの地区内の移動を担う交通手段については、交通事業者や庁内関係部署などの関係機関と協力・調整しながら、国・県の補助事業などによる財政支援を活用しつつ、路線の維持に努めます。

〇一便当たりの利用者数が2.0人を下回っているような乗合交通としての基準に満たない運行エリアや、利用者一人当たりの行政負担額が大きいエリアなどについては、運行内容や運行形態の見直し等を実施していきます。

表　予約型乗合交通以外の運行形態

運行形態	特徴
自家用有償運送（公共交通空白地有償運送）	〇交通空白地域において、市町村又はNPOが自ら、該当市町村の運送を行う。 〇交通事業者が当該地域において営業出来ない場合のみ運行出来る。
許可・登録を要しない運送	〇道路運送法の規定による登録又は許可を受けずに、自家用車を用いて運送する仕組み。 〇住民自ら運転するので、車両や運転手の確保、事故時の対応などが必要となる。

施策５：利用環境の改善

事業５-１　利用促進ツールの作成

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

○新たな交通手段の導入や路線再編・見直しに合わせて、総合的な公共交通の情報案内ツールとして市全体版や地区版のバスマップ等を作成します。

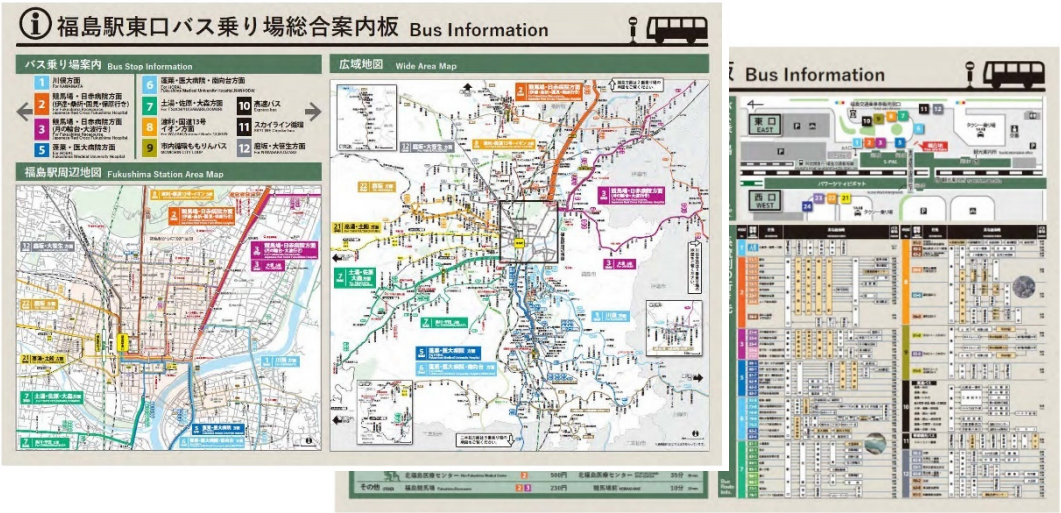
図　喜多方市地域公共交通総合パンフレット

事業５-２　利用案内・待合環境の整備

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

○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案内板等を検討します。

○交通拠点となる公共・商業・医療施設等と連携して、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。



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

事業５-３　車両の見直し

【実施主体：喜多方市、運行事業者】

○交通事業者の協力のもと、車両更新の際に、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やハイブリットバス、電動バスの導入を検討していきます。

図　ワンステップバス

図　ノンステップバス

図　UD タクシー

事業５-４　ICT 技術やデータを活用した一体的サービス

【実施主体：喜多方市、運行事業者、民間事業者等】

○市内の公共交通や施設送迎バス等の運行情報のオープンデータ化を行い、鉄道・路線バス・予約型乗合交通等の一体的な情報発信等の活用方法について、国の動向を見据えた検討を行います。

○市内の様々な公共交通や施設送迎バス等を束ねて一体的なサービス提供を行うことで、自家用車への過度な依存から脱却し、公共交通が移動の選択肢として選ばれることを目指します。そのために、AI を活用したシステムの導入や会津 Samurai MaaS との連携を見据えた検討を行います。

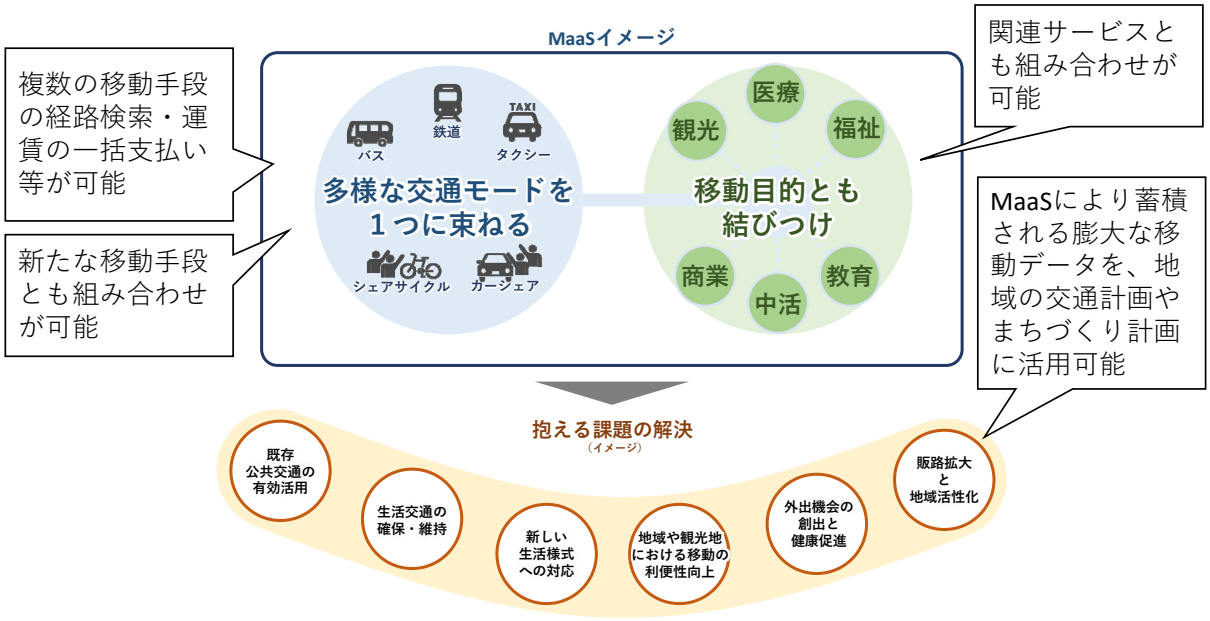


図　MaaS イメージ

施策６：利用促進

事業６-１　地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント

【実施主体：喜多方市、運行事業者、地域・企業・学校等の関係団体・施設】

○過度に自動車に頼りすぎず、公共交通をかしこく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します。

表　モビリティマネジメントの実施イメージ

区　分	対　象	概　要
学校	児童・生徒	○児童・生徒を対象に、学校側の協力を得ながら、入学時に運行情報提供や働きかけを実施し、通学等の移動に公共交通を利用する意識を醸成
企業（通勤）	就労者・企業	○市内に立地する企業やその就労者を対象に、運行情報提供や働きかけを実施し、通勤時や業務時間等の自動車利用を抑制する意識を醸成
居住者	居住者	○公共交通の大幅な見直しを実施する地域の居住者等を対象に、運行情報提供や働きかけを実施し、日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成
転入者	転入者	○市外からの転入者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、自動車に過度に依存しないライフスタイルを提案

■ノーマイカーデーで期待できる効果
○ガソリン使用量や渋滞を減らし、自動車から出る CO2 を削減
○歩くことで健康増進
○交通事故の防止
○飲酒運転撲滅
○まちのにぎわいづくり

図　ノーマイカーデーの取り組み（福岡県北九州市）

事業６-２　福祉や観光等と連携した利用促進

【実施主体：喜多方市、運行事業者、福祉・観光等の関係機関】

○高齢者・障がい者福祉や健康づくりと連携した公共交通の取組を展開します。

○これまで取り組んできている観光客向けサービスを更に継続・拡充させ、観光二次交通の充実と公共交通の利便性向上を図ります。

図　さわやか号の取組（会津若松市）

【参考事例】京丹後市「EV 乗合タクシー」による観光客向けの駅待ち運行

・地域住民向けのデマンド運行に加えて、網野駅・久美浜駅に観光列車が到着した際の客待ちも同一の車両で行っている。網野駅に１日３本、久美浜駅に１日２本、京阪神方面からの観光列車の到着に合わせて、駅前で１０分間ほど待機している。

施策７：地域（住民・団体・施設・企業等）との協働による取組

事業７-１　地域で支える公共交通の仕組みの構築

【実施主体：喜多方市、運行事業者、市民等】

○鉄道・路線バスや予約型乗合交通について、地域住民と話し合う場を設け、利用状況や収支状況の定期的な情報共有や運行内容の見直しへの検討など、地域ぐるみの利用促進の企画・準備・実施などについて検討します。

表　地域との協働による取組イメージ

項目	概要
地域の交通手段確保・維持に向けた協議会の立ち上げ	○協議会が地域の実情に合わせた交通手段の確保と利用率向上に向けた取組を実施
住民・地域で協賛金等を供出	○自治会の各世帯による回数券の購入や協賛金等を募り、運営費の一部として賄う
公共交通サポーター制度の導入	○年会費数千円を支払い、乗車運賃を割引し、公共交通利用を促進
既存施設を待合施設として活用	○商店やコンビニ、民家の軒下等を活用した待ち合い環境の整備
地域住民によるバス停の環境改善	○各自治会等でバス停の清掃や除雪、ベンチの設置などのボランティア活動を実施
利用促進イベント等へ主体的な参加	○利用促進イベントへの参加や運営側としての参画など、主体的に参加
公共交通の改善に向けた検討会等へ参加	○公共交通に関するシンポジウムや改善検討会に参加し、一緒に検討を進める

事業７-２　民間企業・施設等と連携した取組

【実施主体：喜多方市、運行事業者、民間企業・施設等】

○一部の医療機関や高校通学用の送迎バス等と公共交通機関との効率的な連携を図るため、民間企業・施設に働きかけながら、公共交通への利用転換（協賛、運賃助成等）や、公共交通と施設送迎バスとの連携（ダイヤ調整、共通の情報提供等）を促進します。

図　住民コミュニティバス会員券とポイント券（会津若松市）

4－3 事業の実施スケジュール

計画の基本目標の実現に向けて、本市の公共交通が取り組むべき地域公共交通活性化再生法に基づく事業の実施スケジュールは一覧のとおりです。

表 事業一覧

計画の目標	事業名	スケジュール				
		2022	2023	2024	2025	2026
目標①: 市内の移動手段の利便性向上	**施策1:予約型乗合交通(みんべぇ号)の運行内容・システムの見直し・改善**					
	事業1-1 利用エリア・指定乗降場所の見直し	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	事業1-2 運行日・運行時間・便等の見直し	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	事業1-3 予約・配車方法・システムの見直し	協議	システムの導入・検証・見直し			
	施策2:市街地路線の見直し・改善					
	事業2-1 まちなか循環線見直し	効果検証・見直し				
	事業2-2 市街地内における新たな移動手段の導入検討		協議	再編実施	効果検証	見直し
目標②: 広域の移動手段の維持・確保	**施策3:広域幹線軸の維持・確保**					
	事業3-1 鉄道の維持・活性化	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	事業3-2 広域路線バスの維持・確保	協議・再編の実施			効果検証	見直し
目標③: 利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し	**施策4:利用の少ない公共交通の運行見直し**					
	事業4-1 路線バスの利用に応じた見直し	協議		再編の実施	効果検証	見直し
	事業4-2 予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用に応じた運行方法・エリア等の見直し	協議・再編の実施			効果検証	見直し
目標④: 地域・企業等と連携した積極的な利用促進	**施策5:利用環境の改善**					
	事業5-1 利用促進ツールの作成	作成	配布・更新			見直し
	事業5-2 利用案内・待合環境の整備	検討・調整		見直し		
	事業5-3 車両の見直し	更新				
	事業5-4 ICT 技術やデータを活用した一体的サービス	検討・調整		実施		
	施策6:利用促進					
	事業6-1 地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント	検討・調整		実施・効果検証		見直し
	事業6-2 福祉や観光等と連携した利用促進	検討・調整		実施		
	施策7:地域(住民・団体・施設・企業等)との協働による取組					
	事業7-1 地域で支える公共交通の仕組みの構築	地域との意見交換			効果検証	見直し
	事業7-2 民間企業・施設等と連携した取組	検討・調整		実施		

５．計画の推進及び評価方法

５－１ 実施主体と役割

本計画を進めるに当たって、「行政」「交通事業者」「地域（住民・民間等）」の ３ 者が連携し、一体となり、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します。

また、公共交通に関係する「各関係機関」との連携により、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網を目指します。

実施主体とその基本的な役割

主　体	基本的な役割
行政	・全体コーディネート（関係機関や周辺市町村との協議・調整）を行う。 ・最低限の交通サービスを保障する。
交通事業者	・広域幹線軸や地区内交通等の運行を担い、市民の移動を確保する。
地域（住民・民間等）	・サービスを受けるとともに、公共交通を支えるための取り組みを行う。
様々な関係機関	・地域の一員として公共交通との調整・連携を図り、まちづくりに貢献する。

５－２ 計画の推進体制

本計画の推進は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会である「喜多方市地域公共交通会議」における協議を踏まえ、喜多方市が本計画を推進していきます。

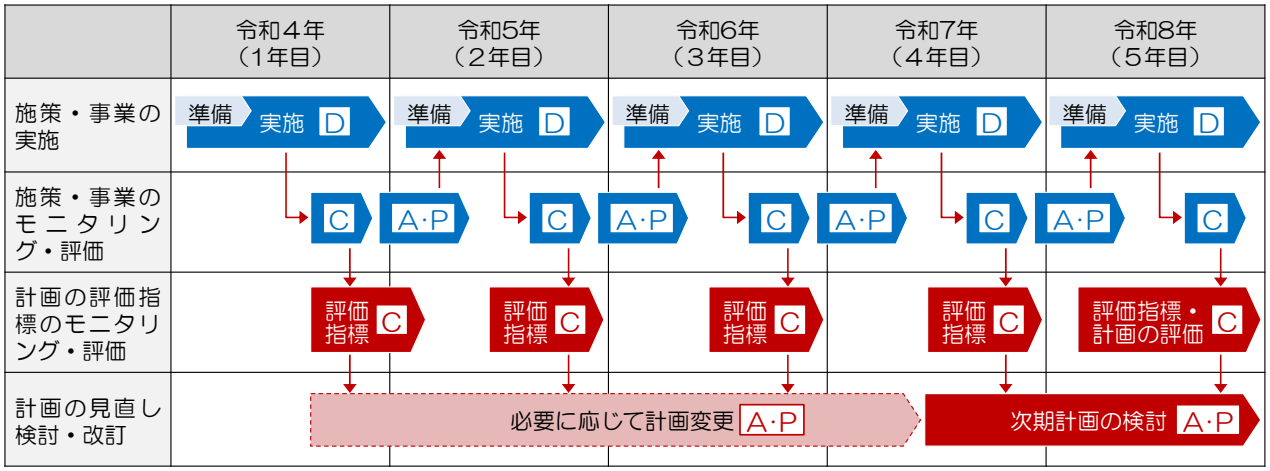
なお、本会議に提案する事項について、必要に応じて「幹事会」での協議又は調整を行います。また、本計画に位置付けられた各施策・事業の実施に向けては、必要に応じて「分科会」での専門的な調査・検討を行います。分科会メンバーは、喜多方市地域公共交通会議構成員を基本としつつ、各種テーマに応じたメンバーで協議・調整を行っていくこととし、そのほか必要に応じて会議構成員以外の関係者の参画を求めます。

5－3 PDCA サイクルによる評価・検証

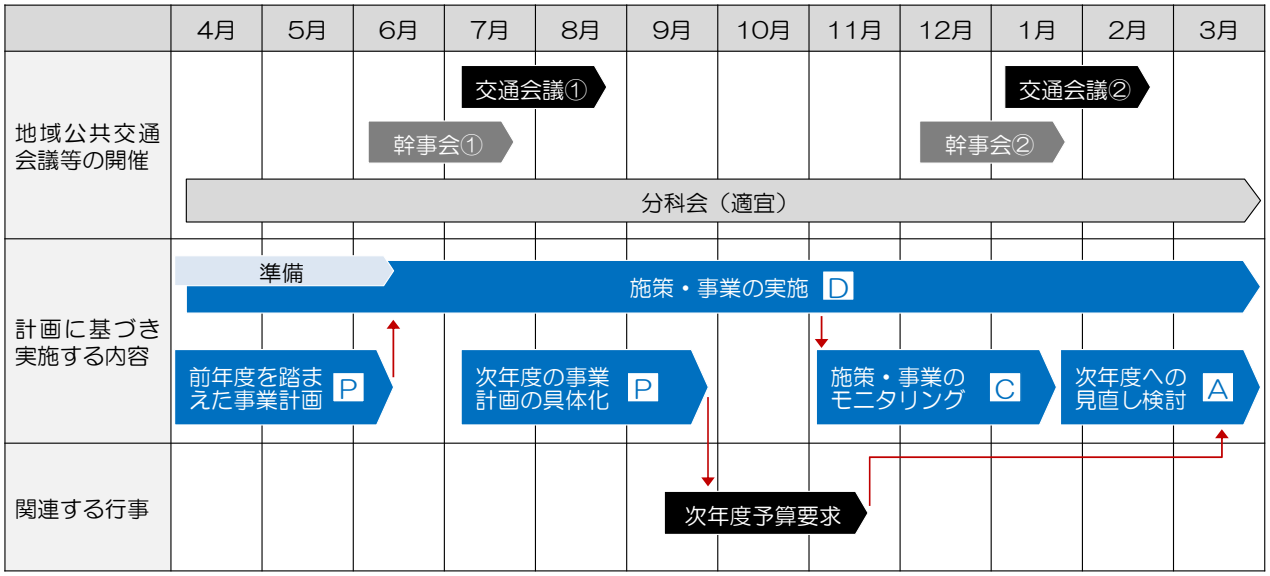
本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

【毎年度の短期の PDCA サイクル及び、計画期間を通しての長期の PDCA サイクル】



【年間のスケジュール（案）】



５－４ 評価指標・数値目標

（１）評価指標及び数値目標の設定

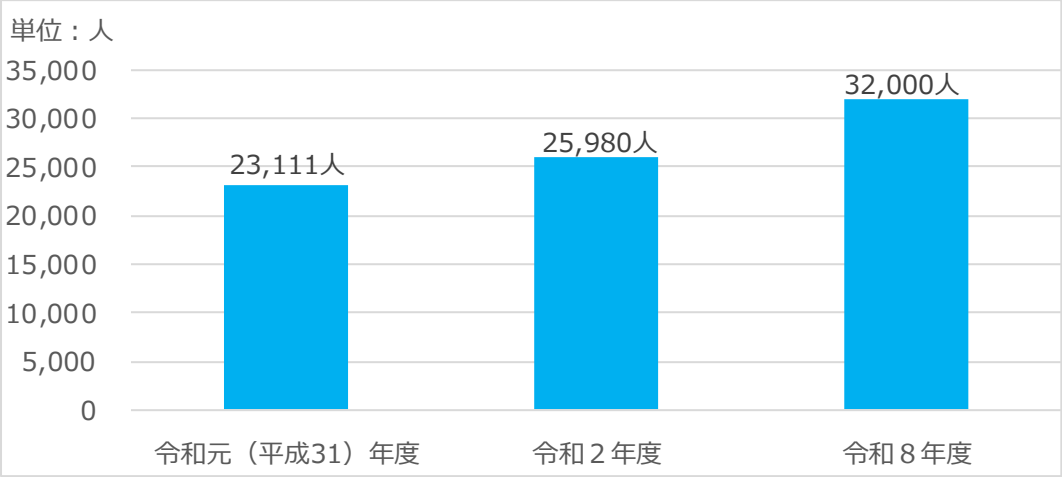
本計画の達成状況を評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定めます。

基本方針	計画の目標	評価指標	単位	現状値		目標値	算出方法
				2019 年	2020 年	2026 年	
方針①：生活で「使える」公共交通の実現	目標①：市内の移動手段の利便性向上	地域内公共交通利用者数（年間）	人/年	23,111	25,980	32,000	予約型乗合交通「みんべぇ号」とまちなか循環線の年間利用者数に加え、高齢者おでかけ助成事業等による効果を用いる。
	目標②：広域の移動手段の維持・確保	広域路線バスの年間利用者数	人/年	273,916	186,203	280,000	喜多方・坂下線、塩川・喜多方線、裏磐梯線の年間利用者数を用いる。
方針②：利用実態に見合った持続可能な公共交通の構築	目標③：利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し	公共交通全体の市民一人当たりの利用回数	回/人	7.5	5.1	7.1	目標年度時の喜多方市総人口に対する、路線バス、予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用者数の合計値の割合 ※新たに公共交通サービスを追加する場合は、その利用者数も含む
		予約型乗合交通の収支率	%	8.6	9.0	10.0	予約型乗合交通「みんべぇ号」の収支率を用いる。
方針③：まちづくりの基盤としての公共交通へ	目標④：地域・企業等と連携した積極的な利用促進	出前講座等の開催回数	回/年	2	16	20	市が把握する資料・データなどを用いる。

（２）指標の算出方法と目標値の設定方法

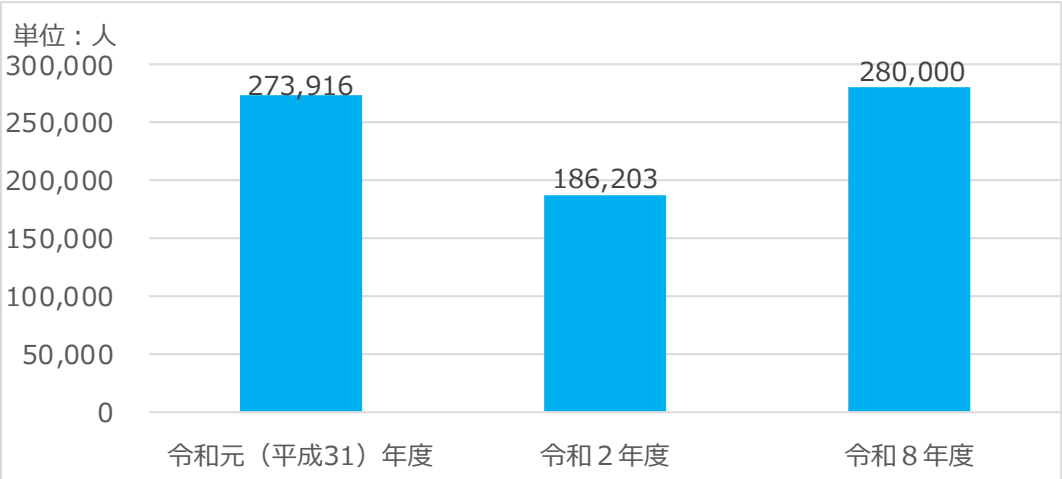
【地域内公共交通利用者数（年間）】

指標設定の理由	・ 地域内交通の年間利用者数から、市民の日常生活に必要な移動手段が維持・確保されているかを評価する。
指標の算出方法	・ 予約型乗合交通「みんべぇ号」とまちなか循環線の年間利用者数に加え、高齢者おでかけ助成事業等による効果を用いる。
目標値の設定	・ 毎年 1,000 人の利用者増を目標とする。
対応する目標	・ 目標①：市内の移動手段の利便性向上



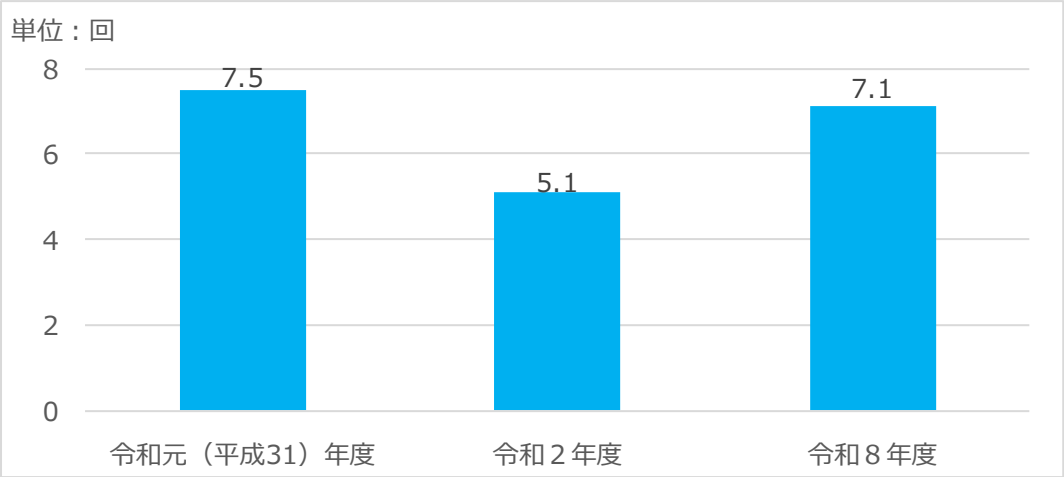
【広域路線バスの年間利用者数】

指標設定の理由	・ 広域路線バスの利用者数から、広域的な移動に対する移動手段が維持・確保されているかを評価する。
指標の算出方法	・ 喜多方・坂下線、塩川・喜多方線、裏磐梯線の年間利用者数を用いる。
目標値の設定	・ 現状値（2019 年）の維持を目標とする。
対応する目標	・ 目標②：広域の移動手段の維持・確保



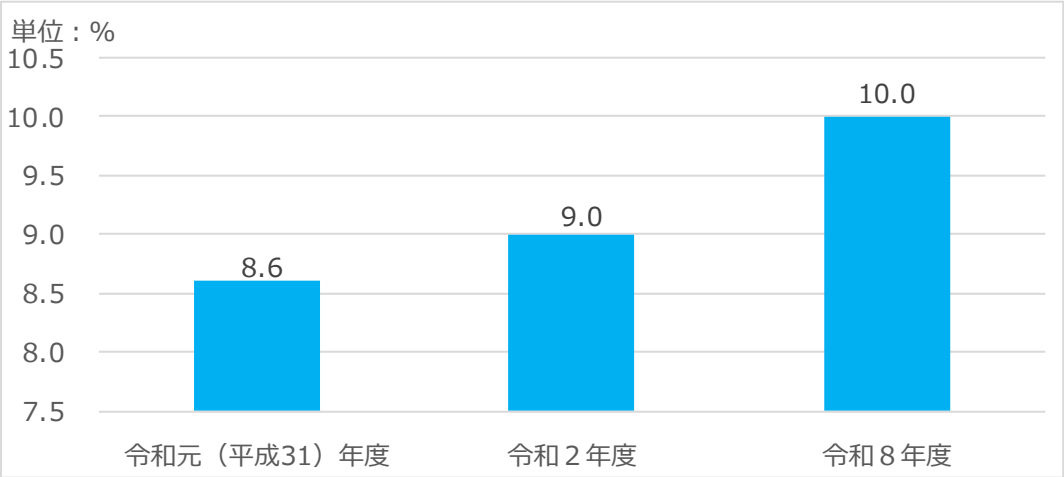
【公共交通全体の市民一人あたりの利用回数】

指標設定の理由	・ 公共交通の利便性が高まり、公共交通が利用されているか評価する。
指標の算出方法	・ 目標年度時の喜多方市総人口に対する、路線バス、予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用者数の合計値の割合を用いる。 ※新たに公共交通サービスを追加する場合は、その利用者数も含む
目標値の設定	・ 現状値（2019 年）の維持を目標とする。
対応する目標	・ 目標③：利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し



【予約型乗合交通の収支率】

指標設定の理由	・ 効率的な運行がなされているかを評価する。
指標の算出方法	・ 予約型乗合交通「みんべぇ号」の収支率を用いる。
目標値の設定	・ 現状値（2019 年）から上昇を目指す。
対応する目標	・ 目標③：利用実態・ニーズを踏まえた公共交通の見直し



【出前講座等の開催回数】

指標設定の理由	・ 多様な主体との連携や協働の取組内容から評価する。
指標の算出方法	・ 市が把握する資料・データなどを用いる。
目標値の設定	・ 現状よりも利用促進及び普及啓発の取り組みが実施されている状態を目標とする（2020 年の維持を目標とする）。
対応する目標	・ 目標④：地域・企業等と連携した積極的な利用促進

参考資料

1 策定の経緯

（1）策定体制

【喜多方市地域公共交通会議の構成員】

令和４（2022）年１月現在

区分	団体・機関等	所属団体役職	委員氏名	役職
市長	喜多方市	市長	遠藤　忠一	会長
一般乗合旅客自動車運送事業者	会津乗合自動車株式会社	バス事業本部長	津田　弘幸	
	磐梯東都バス株式会社	猪苗代磐梯営業所長	林　浩一郎	
その他の一般旅客自動車運送事業者	会津乗合自動車株式会社	喜多方営業所長	山内　富士夫	
	喜多方交通株式会社	専務取締役	五十嵐　武	
	八七ータクシー有限会社	代表取締役	澤井　淳	
	会津通商株式会社	代表取締役会長	今井　誠	
	塩川タクシー株式会社	常務取締役	渡部　幸博	
	有限会社山都タクシー	取締役支配人	鈴木　敏生	
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体	公益社団法人福島県バス協会	専務理事	宍戸　紳一郎	
	一般社団法人福島県タクシー協会会津支部	事務局長	星　隆	
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	会津乗合自動車労働組合	書記長	山田　保道	
	全国交通運輸労働組合総連合福島県支部	執行委員長	遠藤　章	
住民又は旅客	喜多方市行政区長会連合会（喜多方地区代表）	副会長	添田　孝夫	
	喜多方市行政区長会連合会（熱塩加納地区代表）	理事	安田　茂	
	喜多方市行政区長会連合会（塩川地区代表）		山内　浩	
	喜多方市行政区長会連合会（山都地区代表）	副会長	齋藤　憲一	
	喜多方市行政区長会連合会（高郷地区代表）	副会長	橋谷田　弘由	副会長
	喜多方市老人クラブ連合会	副会長	大竹　トモ子	
	喜多方市ＰＴＡ連絡協議会	会長	小林　茂行	
地方運輸局長	国土交通省東北運輸局福島運輸支局	首席運輸企画専門官	越戸　直	
会長が必要と認める者	福島県会津地方振興局	副部長兼県民生活課長	佐藤　秀樹	
	福島県喜多方建設事務所	企画調査課長	櫻澤　一朝	
	福島県喜多方警察署	交通課長	渡辺　貴智	
	会津喜多方商工会議所	副会頭	五十嵐　敦	監事
	きたかた商工会	副会長	渡部　和昭	
	喜多方市企画政策部	企画政策部長	齋藤　進	監事
	喜多方市建設部	都市整備課長	安藤　義弘	
	喜多方市保健福祉部	高齢福祉課長	大島　鉄三	
	喜多方市教育委員会教育部	学校教育課長	穴澤　正志	

（２）策定までの経緯

<table>
<tr><th>月</th><th>会議・部会・研究会等</th><th>実態調査・市民意見等</th></tr>
<tr><td>５月</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>６月</td><td>第１回喜多方市地域公共交通会議</td><td></td></tr>
<tr><td>７月</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>８月</td><td></td><td>市民アンケート調査</td></tr>
<tr><td rowspan="3">９月</td><td rowspan="3"></td><td>施設等ヒアリング調査</td></tr>
<tr><td>「みんべぇ号」登録者アンケート調査</td></tr>
<tr><td>乗り継ぎ実態等把握調査</td></tr>
<tr><td rowspan="2">10 月</td><td rowspan="2"></td><td>高校生アンケート調査</td></tr>
<tr><td rowspan="2">関係者ヒアリング調査</td></tr>
<tr><td>11 月</td><td>第２回喜多方市地域公共交通会議</td></tr>
<tr><td>12 月</td><td>第３回喜多方市地域公共交通会議</td><td></td></tr>
<tr><td>１月</td><td>第４回喜多方市地域公共交通会議</td><td></td></tr>
<tr><td>２月</td><td></td><td>市議会全員協議会への協議</td></tr>
<tr><td>３月</td><td>第５回喜多方市地域公共交通会議</td><td></td></tr>
</table>

2 実態・ニーズ調査の実施概要

（1）地域公共交通に関する市民アンケート

市民の日常的な移動実態（目的地・移動手段・頻度・時間帯等）や公共交通に対する意向等について把握するため、18 歳以上の市民を対象としたアンケートを実施しました。

項 目	内 容
調査対象	市内在住の 18 歳以上 85 歳以下の男女
配布･回収方法	郵送配布、郵送又は Web 回収
配布･回収数	回収数：986 票（回収率 39.4%）
調査項目	日常生活の移動実態、公共交通の利用、公共交通に対する認識･考え、移動に対する考え、コロナ禍による行動変容、基本属性

（2）高校生アンケート

市内の高等学校に通学する生徒の移動実態及び休日の市内移動の実態を把握するとともに、公共交通等に対する意見を把握するために高校生アンケート調査を実施しました。また、保護者を対象にハイスクールエクスプレスに対する利用状況や今後の利用意向（継続的に利用したい又は公共交通を見直した場合は公共交通で通学させたい等）や高校等が運行するスクールバスなどの実態もあわせて調査しました。

項 目	内 容
調査対象	市内の高等学校3校の2年生 ※高校1年生は冬期の通学実績が無く、3年生は受験等によりカリキュラムが異なる可能性があるため本調査では高校2年生を対象とした。 市外から市内の高校に通学する生徒 市外へ通学する高校生 高校生の保護者
配布･回収方法	WEB アンケート、チラシ等を配布･WEB 上で回収
配布･回収数	回収数：高校生 63 票（回収率 13.3%）、保護者 84 票（回収率 17.8%）
調査項目	通学時の移動実態、公共交通の利用実態、休日の外出時の移動実態、公共交通に対する認識･考え、基本属性、通学に関する保護者のご意向

（3）関係者ヒアリング

公共交通の実態や問題点は、担い手となる交通事業者が定性的に把握している場合が多く、さらに公共交通等に係る課題（仮説）や今後の公共交通を考える上では事業者の「意向」を把握することが重要であることから、業務着手の早期段階にヒアリングを実施した。

項　目	内　容
調査対象	①交通事業者　路線バス事業者3社：会津乗合自動車（株）、磐梯東都バス（株）、（資）広田タクシー（ぶらりん号） ②予約型乗合交通事業者6社：八七一タクシー（有）、喜多方交通（株）、会津通商（株）、（有）山都タクシー、会津乗合自動車（株）、塩川タクシー（株） ③乗合タクシー事業者 5 社：八七一タクシー（有）、喜多方交通（株）、塩川タクシー（株）、（有）山都タクシー、葵観光タクシー（会津通商（株）） ④庁内関係部署 観光交流課、都市計画課、社会福祉課・高齢福祉課、危機管理課、教育総務課・学校教育課
実施方法	メール・FAX
調査項目	ヒアリングの把握内容は、公共交通の運行に対する考えや、今後の取り組み予定などを中心に把握する。担当課が実施するまちづくりに関する事業の進捗状況の有無を確認し、公共交通を取り巻く環境の変化（商業施設や医療施設等の建設、小中学校の統廃合）の実施時期・内容を把握する。担当課に挙がっている公共交通に求める役割を把握する。担当課が把握する、公共交通以外の移動サービスを把握する。

（4）施設等ヒアリング

庁内ヒアリング調査による移動サービスの実態把握も踏まえつつ、公共交通以外の移動手段（患者送迎バス等）を運行していると想定される施設・団体等を対象としてアンケート形式による調査を実施した。

項　目	内　容
調査対象	【病院】医療法人昨雲会飯塚病院、医療法人昨雲会飯塚病院附属有隣病院、医療法人佐原病院、医療法人爽陽会鳴瀬病院、医療法人社団小野病院、医療法人社団日新会 入澤病院【一般診療所】市内 17 施設 【旅館】市内 14 施設
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収（アンケート形式）
配布・回収数	配布 37 票、回収 28 票（回収率 75.7%）
調査項目	移動サービス実施の有無、現在実施している移動サービスの内容、過去に実施した移動サービスの状況、施設への移動手段の確保に関する問題点・取組、基本属性、施設概要【病院のみ】

（5）予約型乗合交通「みんべぇ号」登録者アンケート

利用者の属性、利用実態（利用状況、利用目的など）、改善要望などを定量的に把握するため調査を実施した。

項 目	内 容
調査対象	予約型乗合交通登録者のうち、直近半年以内の利用したことがある方（市内5地区）
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
配布・回収数	回収 199 票
調査項目	利用実態、運行内容に対する考え、改善要望、基本属性

（6）乗り継ぎ実態等把握

市内⇔市外の市域を跨いだ、公共交通による広域的な移動実態や、二次交通への乗り継ぎ実態、市内の周遊経路等を把握するために、主要な交流拠点（駅等）において乗り継ぎ実態調査を実施した。

項 目	内 容
調査対象	鉄道駅2箇所（喜多方駅、塩川駅）
配布・回収方法	調査員による直接聞き取り形式
配布・回収数	373 票（喜多方駅 258 票、塩川駅 115 票）
調査項目	公共交通の利用、公共交通に対する認識・考え、基本属性

3 現計画の検証

（1）施策・事業の実施状況

表 施策･事業の実施状況

○=実施済み、△=一部未着手

施策			実施状況	年次 平成29年	平成30年	平成31年4月まで	令和元年	令和2年	令和3年	達成状況	理由
1)市外地路線の再編	1-1	市街地における循環路線の形成	･喜多方市まちなか循環線の導入【令和２年10月】	再編検討	再編検討	再編検討	再編検討	まちなか循環線の導入	実証運行	△	市街地内の利便性向上及び空白地エリアの解消へ向け、新たな路線導入に向けた運行内容の検討を実施。 検討の結果、令和２年10月より運行を開始し、令和４年３月31日までの期間の実証運行(予定)としているが、利用者数は低い水準での利用となっており、運行形態を含め新たな見直しが必要。
2)広域幹線軸の再編	2-1	路線バスの維持･活性化	･地域公共交通確保維持改善事業の活用した財政支援 ･福島県生活交通対策事業補助金を活用した財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	○	広域幹線軸の路線バス再編については、会津圏域公共交通活性化協議会にて近隣市町村と協議の上、令和２年10月以降、路線の経路変更及びダイヤの見直し等を実施。 再編後の効果を検証し、今後、運行形態を含めた運行内容の見直しが必要。
	2-2	路線バスの運行見直し	･喜多方･坂下線の運行経路見直し【令和2年10月】 ･塩川･熊倉線の運行経路見直し【令和2年10月】 ･塩川･喜多方線と塩川･熊倉線のゾーンバス化【令和2年10月】 ･荻野線の廃止【令和3年10月】 ･喜多方･坂下線の運行経路見直し【令和3年11月】	再編検討	再編検討	再編検討	再編検討	路線再編	路線再編	△	
3)地区内交通の再編	3-1	地区内交通の維持	･財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	財政支援	○	地区内交通の維持に向け、財政支援を長期に渡り実施
	3-2	予約型乗合交通の運行見直し	･指定乗降場所の見直し･追加【平成29年～令和3年10月】 ･高郷エリア(揚津･磐見コース)の運行区域見直しと会津坂下町に指定乗降場所を追加【令和3年10月】	再編検討	再編検討	再編検討	再編検討	再編検討	路線再編	△	目的地となる主要な商業施設、医療施設等を新たな指定乗降場所として新たに設定やまちなか循環線との接続といった、利便性の向上へ向けた取り組みを実施してきたが、引き続き利用者の利便性を考慮しつつ、特に利用が少ないエリアを主眼とした効率的な運行へ向けた見直しが必要。
	3-3	予約方法の改善	･わかりやすい図解説明による公共交通総合パンフレット等へ掲載により、住民への周知を継続的に実施している。 ･運行日11時以降の便限定となるが、当日予約を可能とした。	実施･検討	実施･検討	実施･検討	実施･検討	実施･検討	実施･検討	△	当日予約を可能としたものの、運行当日の午前の便には対応できず、利用者ニーズへの柔軟な対応ができている状況には至っていないため、今後、分かりやすく予約しやすい予約システム方法について庁内で検討中。
	3-4	運転免許返納者への対応	･喜多方市運転免許証自主返納者支援事業の実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	○	平成25年4月1日以降に自主返納をした方で、自主返納時の年齢が65歳以上の方を対象に、4万円分のデマンドバス、または、タクシーの利用助成券を交付
4)交通結節点の機能強化	4-1	乗継拠点の設定	･乗継拠点を設定(喜多方駅、塩川駅、山都駅、荻野駅、寺町角など)	拠点設定						○	乗継拠点として設定
	4-2	乗継拠点の整備	･塩川駅東西自由通路および東西駅前広場の整備						実施	○	喜多方駅前広場の整備に加え、今後においては、塩川町東西の連絡機能の強化を図り、東西交流軸を形成することで市街地全域の活性化へ波及させるとともに公共交通ネットワークとの結節点である塩川駅へのアクセス利便性の向上へ向け、東西自由通路等の整備を令和３年度から令和７年度の期間において実施する。
5)公共交通の利用促進等	5-1	民間企業等との連携	･市街地商業施設等において、まちなか循環線周知ポスターの掲示					実施	実施	○	【まちなか循環線周知活動】 市街地の商業施設や医療施設への接続による利用促進への周知活動を実施 【高齢者タクシー料金の一部助成】 要介護1以上と認定され、住民税非課税の在宅高齢者に対し、月3千円を上限に定期的に通院するためのタクシー料金の一部を助成 【高齢者おでかけ助成事業(※令和３年度より新たに事業実施)】 市内に住所があり、居住する75歳(事業実施年度において75歳に達するものを含む)以上の者を対象に喜多方市予約型乗合交通及び喜多方市まちなか循環線を利用する際の料金の一部を助成する。[助成券交付申請があった者に対し、1枚200円の助成券を50枚交付(10,000円分)]
	5-2	福祉や観光等との連携	･各地区の民生児童委員定例会や地域生活支援支え合い会議への参加 ･高齢者福祉タクシー利用助成事業の実施 ･高齢者おでかけ助成事業の実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	○	
	5-3	地区で支える公共交通の仕組みの構築	･各地区の民生児童委員定例会や地域生活支援支え合い会議への参加により公共交通利用実態やニーズの把握に務めている				実施	実施	実施	○	
6)利用環境改善	6-1	情報提供ツールの作成	･会津圏域バスマップを会津6市町村で作成、配布 ･喜多方市地域公共交通総合パンフレットの作成、配布				検討	実施	実施	○	利用促進については、各種関係者と調整･連携した取組を実施しており、路線の見直し後においては市広報や市HP等を通して周知活動を実施している。
	6-2	利用しやすい環境づくり	･会津圏域バスマップを会津6市町村で作成、配布 ･喜多方市地域公共交通総合パンフレットの作成、配布 ･高齢者福祉タクシー利用助成事業の実施 ･高齢者おでかけ助成事業の実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	○	

（2）計画の評価・検証

表 計画の評価･検証

○=達成、×=未達成、△=未達成ではあるが社会的要因を考慮

方針	目標	数値指標	現 状	目 標	中間評価	達成状況	備考
方針①：市民の日常生活を支える最低限の移動の保障	目標①－１．地区・都市間の交流・連携	市民一人あたりの広域幹線軸の利用回数	17.9回/人（H27）	17.9回/人（R3）	9.52回/人（R2）	△	コロナウイルスの影響と想定
	目標①-2.市街地におけるアクセス性の確保	市街地内の主な指定乗降場所の乗降者数	11,842人/年（H27）	17,763人/年（R3）	8,498人/年（R2）	△	コロナウイルスの影響と想定
	目標①-3.誰もが利用できる公共交通	公共交通カバー率	99.8%（H27）	99.8%（R3）	99.8%（R3）	○	再編前後でカバー率に変化は見られない
方針②：利用実態・ニーズを踏まえたサービスの設定	目標②-1.利用の多い路線・エリアの利便性の向上	公共交通利用者数（１日の公共交通利用者数）	282人/日（H27）	360人/日（R3）	252人/日（R2）	△	コロナウイルスの影響と想定
	目標②-2.需要に応じたサービス水準の確保	住民満足度	路線バス：58.3% 予約型乗合交通：41.7% （H27）	路線バス：75.0% 予約型乗合交通：75.0% （R3）	路線バス：54.1% 予約型乗合交通：56.6% （R3）	×	
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	目標③-1.需要の少ない路線・エリアにおける運行内容の効率化	乗合率2.0を下回るエリア数	7エリア（H27）	0エリア（R3）	10エリア（R2）	△	コロナウイルスの影響と想定
	目標③-2.多様な交通手段における一体的な効率化	市の財政負担額	8400万円（H27）	6500万円（H27）	11,913万円（R2）	△	コロナウイルスの影響と想定
方針④：「生活・観光都市」の実現に貢献する公共交通網の構築	目標④-1.交通需要の集約化	主な交通結節点の利用者数	1,527人/日（H27）	1200人/日（R3）	1,053人/日（R2）	△	コロナウイルスの影響と想定
	目標④-2.市街地における気軽に歩ける環境づくり	市街地の公共交通利用者数	209人/日（H27）	314人/日（R3）	169人/日（R3）	△	コロナウイルスの影響と想定

1） 市街地循環路線（まちなか循環線）の新規導入

実施目的	○郊外部から路線バスや予約型乗合交通「みんべぇ号」で市街地内の目的施設を訪れた人が、他の目的地へ行けるように市街地内を周遊出来るようにするため。 ○市街地内で予約型乗合交通「みんべぇ号」を利用できない人や喜多方・坂下線（用途地域内）の見直しにより生じる空白エリアをカバーするため。
概要	○喜多方坂下線における喜多方市街地内の循環区間を見直し、喜多方駅～喜多方市街地北部を繋ぐ運行経路に変更し、新規路線として実証的に運行する。
施策実施の検証	①全体評価 ○利用実績をみると、利用者数は１日 10 人程度であり、便当たり利用者数は１人程度と乗合が発生する状況は少ないことからも、あまり利用されていない状況にあります。 ○収支率としても 10%未満であり約９割が市の財政負担である状況を踏まえると継続した運行は難しいと考えられます。

表 運行実績(令和２年 10 月～令和4年2月)

路線名	始点	経由地	終点	運賃（最大）	距離（km）	輸送人員	経常収入（円） 合計	経常収入（円） 運送収入	経常費用（円）	収支率（%）	市負担額（円）
喜多方まちなか循環線（東回り）	喜多方駅前	合同庁舎前	喜多方駅前	200円	10.9	1,628	309,700	309,700	6,810,601	4.5%	6,500,901
喜多方まちなか循環線（西回り）	喜多方駅前	合同庁舎前	喜多方駅前	200円	10.9	2,366	451,000	451,000	6,810,601	6.6%	6,359,601

表 便別の平均利用者数　　単位:人/便

	西回り					東回り				
	1便	2便	3便	4便	5便	1便	2便	3便	4便	5便
1便平均	1.2	2.0	1.7	1.0	1.0	0.5	0.7	1.5	1.2	1.0

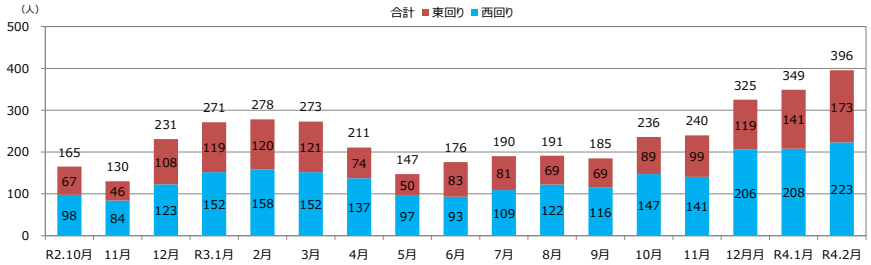
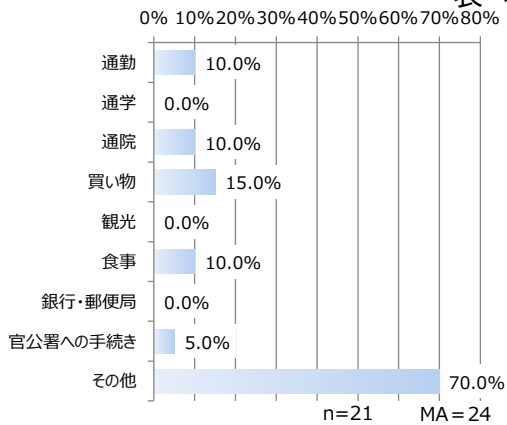


図 月別利用者数

表 利用目的

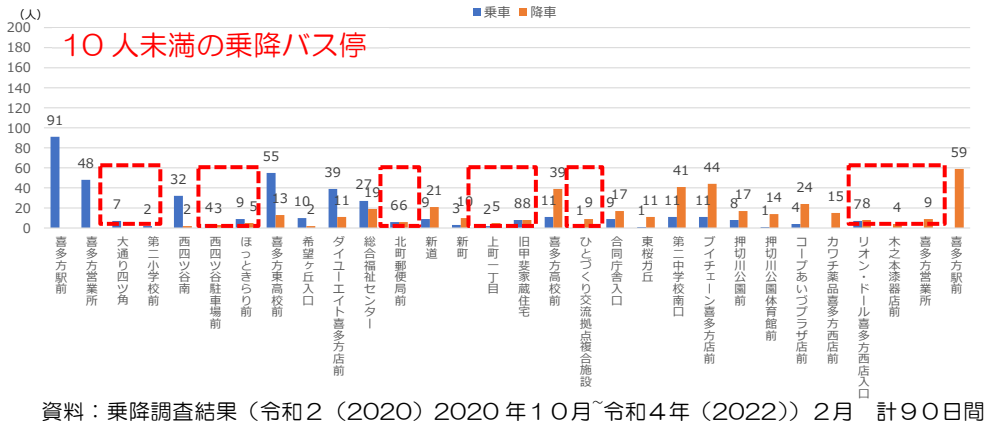


項目	回答数
通勤	2
通学	0
通院	2
買い物	3
観光	0
食事	2
銀行・郵便局	0
官公署への手続き	1
その他	14
合計	24

図 利用目的

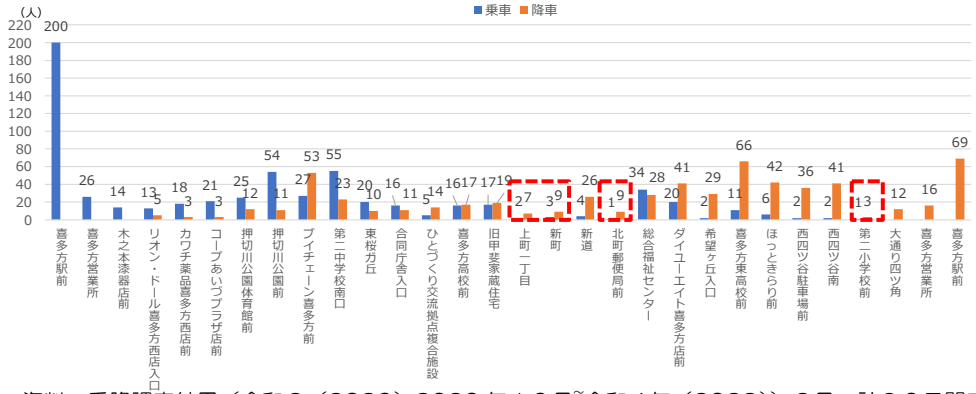
②市街地内の周遊・回遊性向上

○バス停別の乗降者数をみると、喜多方高校や第二中学校の乗降は見られます。また、市街地内の一部の商店や医療機関でも利用が見られることから周遊しています。しかし一部バス停の利用者数は乗車合わせて 10 人未満の利用しか見られない箇所もあり周遊する総量は多くありません。



資料：乗降調査結果（令和２（2020）2020 年１０月~令和４年（2022））２月　計９０日間実施）

図　東回りの車内乗車人員



資料：乗降調査結果（令和２（2020）2020 年１０月~令和４年（2022））２月　計９０日間実施）

図　西回りの車内乗車人員

③市街地（居住誘導区域）内の利便性向上

〇車内乗車人員をみると、居住誘導区域内の乗降は見られます。しかしながら、乗降者数は１日平均に換算すると５人未満と少なく、市街地内の市民が日常生活の足として定着までは至っていないと考えられます。

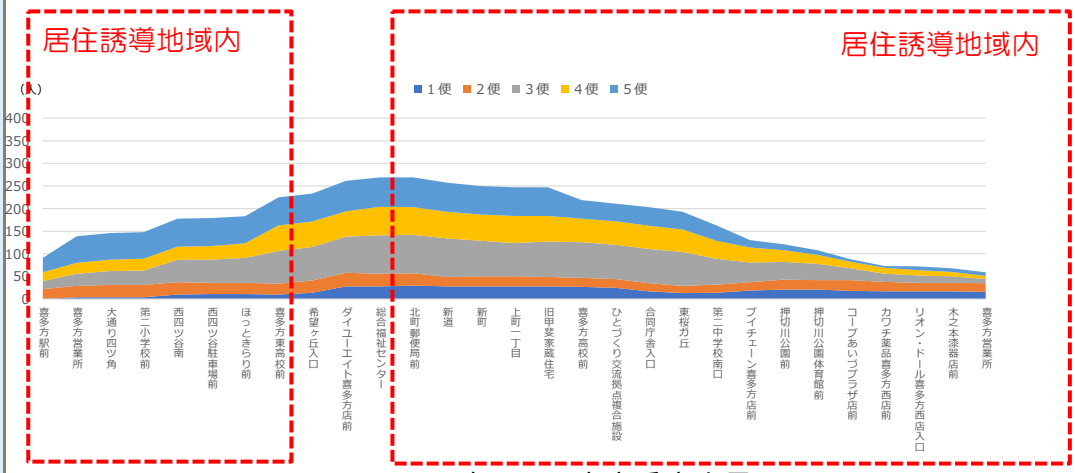


図　東回りの車内乗車人員

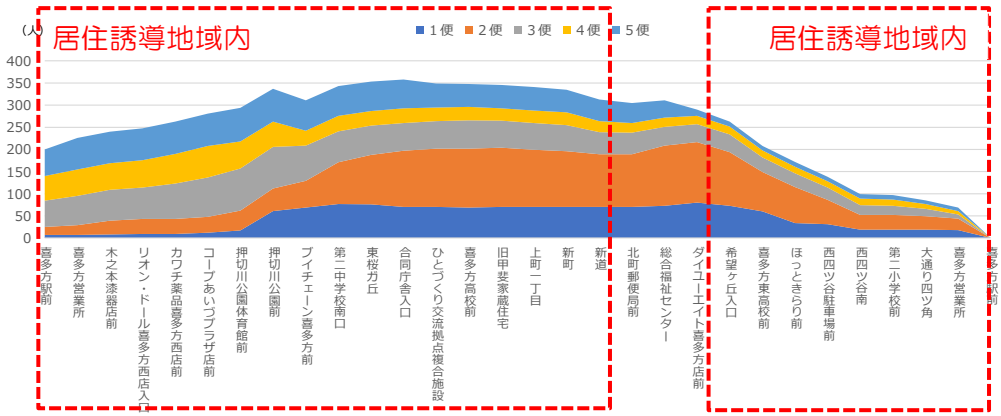


図　西回りの車内乗車人員

④空白エリアのカバー状況

〇再編前の喜多方・坂下線ルート上における喜多方市街地内の利用者は 21 人であったが、再編後は 37.3 人と上回りました。

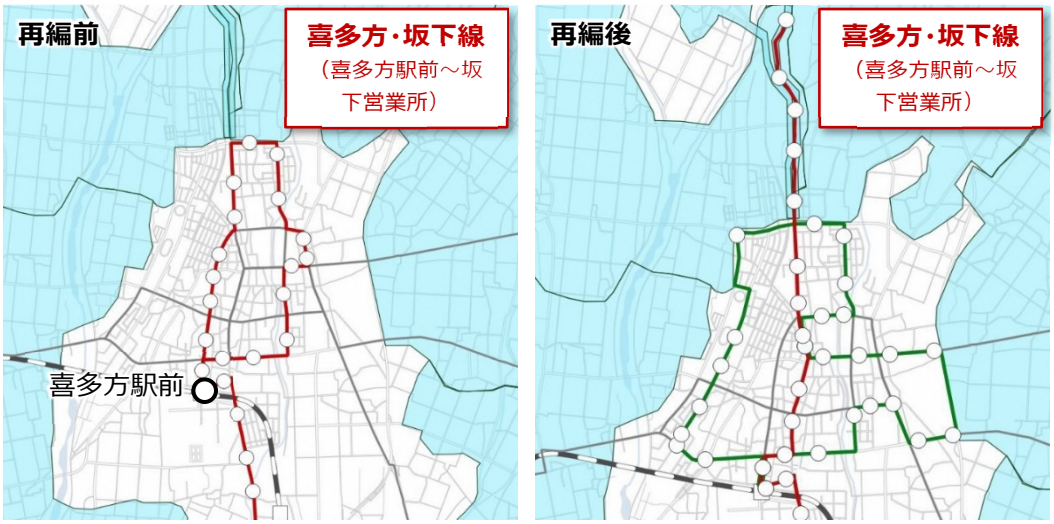


図　再編前後の喜多方･坂下線と喜多方まちなか循環線

表　市街地の利用者数(再編前後)

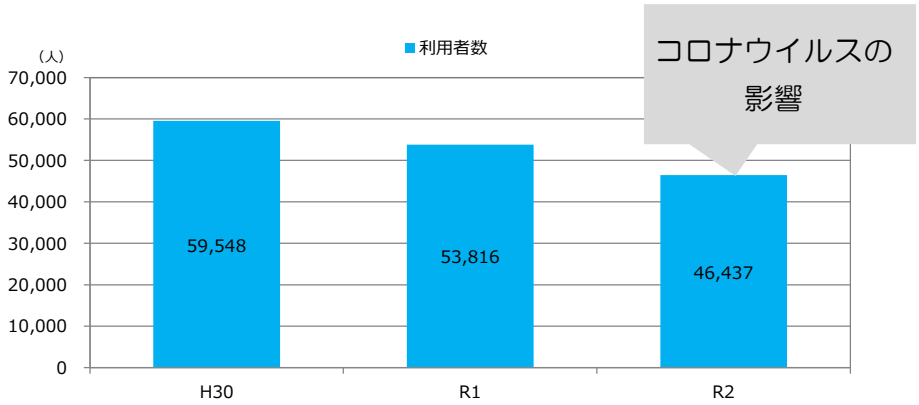
	対象路線	区間	往/復	乗車数	降車数	合計
再編前	喜多方・坂下線	喜多方駅～桜が丘～喜多方駅	坂下行き	12	2	14
	喜多方・坂下線	喜多方駅～桜ガ丘～喜多方駅	喜多方行き	0	7	7
再編後	喜多方・坂下線	喜多方駅～桜が丘～喜多方駅	坂下行き	10	3	13
	喜多方・坂下線	喜多方駅～桜ガ丘～喜多方駅	喜多方行き	3	8	11
	まちなか循環線	喜多方駅前～西四ツ谷駐車場前	東回り	3.7	2.6	6.3
	まちなか循環線	新道～第二中学校南口	西回り	2.2	4.8	7

資料：乗降調査結果（再編前は令和元年度、再編後は令和３年度）

※まちなか循環線は乗降調査結果（令和２（2020）年１０月~令和４（2022））年２月までの計９０日間実施）の１日平均

導入の効果・課題の考察	〇導入したことで市街地内の回遊性は向上したと考えられ、当初の導入目的は果たしていると考えられます。これに加え、再編前の喜多方・坂下線のカバーも確認されました。しかし、便別の利用状況をみると少ないため、コロナ禍の影響に加え、利用者ニーズに対し運行内容がミスマッチを起こしていることが要因ではないかと考えられます。

2） 喜多方・坂下線の再編

<table>
<tr><td>実施目的</td><td>○喜多方・坂下線の喜多方市街地内の循環区間を見直し、喜多方駅から喜多方市街地を北上し、起終点を有隣病院とすることで、通院利用の利便性を向上させるため。
○喜多方市まちなか循環線と一体的に再編し、市街地内の居住誘導区域内における持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>○喜多方・坂下線の喜多方市街地内の循環区間を見直し、喜多方駅から喜多方市街地を北上し、起終点を有隣病院とする。</td></tr>
<tr><td>施策実施の検証</td><td>①全体評価
○再編前後の利用者数を比較すると、コロナ禍の影響もあり、再編前より少ない人数である。また平均乗車密度も2.0人を下回っていることからあまり、乗り合っていない状況と考えられます。
表　再編前後の利用実績
<table><tr><th></th><th>再編前</th><th>再編後</th></tr><tr><td>平均乗車密度</td><td>2.6</td><td>1.7</td></tr></table>資料：運行系統別輸送実績報告書（令和２（2020）年度）（会津バス）
※再編前（令和２（2020）年４月１日～令和２（2020）年９月３０日）
※再編後（令和２（2020）年１０月１日～令和３（2021）年３月３１日）
 

資料：会津バス『運行系統別輸送実績報告書』
図　喜多方･坂下線の利用者数の推移

②市街地内の通院利用の利便性向上
○有隣病院へ延伸したことで、乗り換えることなく直接有隣病院へ移動できることとなり、通院利用としての利便性は向上しました。
○しかし、乗降調査結果をみると、有隣病院前の利用は乗車降車ともに１人であったことに加え、会津坂下町間の乗降が多くみられることから市外の利用者が公共交通を利用して、有隣病院へ通院する利用は少ないです。
○また、市街地内の利用をみると、喜多方駅、喜多方高校入口で乗り降りが見られることから、市街地の市民が通院よりも通学目的で路線を利用している可能性が考えられます。
○よって、運行経路を変更自体は利便性向上に寄与しているが、利用実態としての通院利用は少なく、通院利用の利便性向上の効果は薄いと考えられます。</td></tr>
</table>

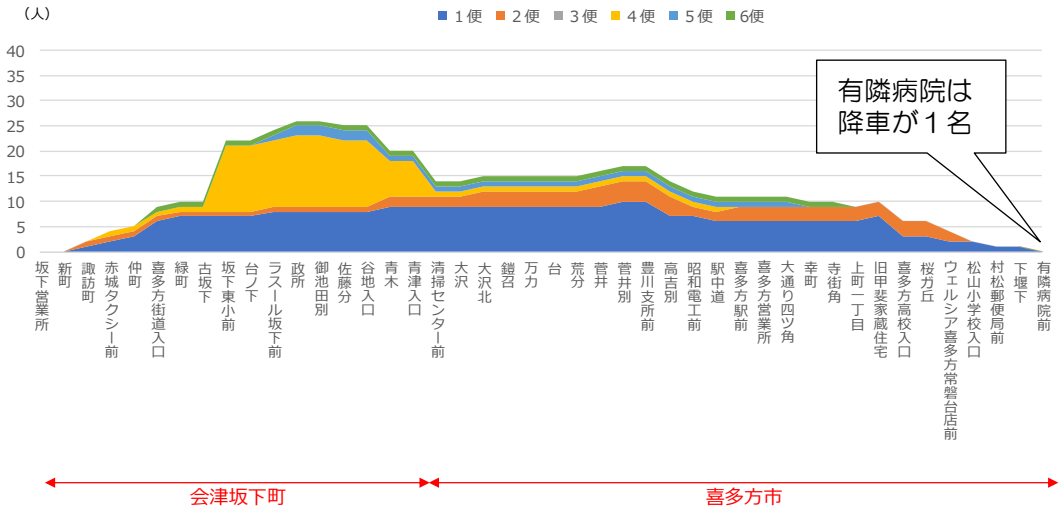


図　喜多方･坂下線(喜多方駅行き)の車内人数

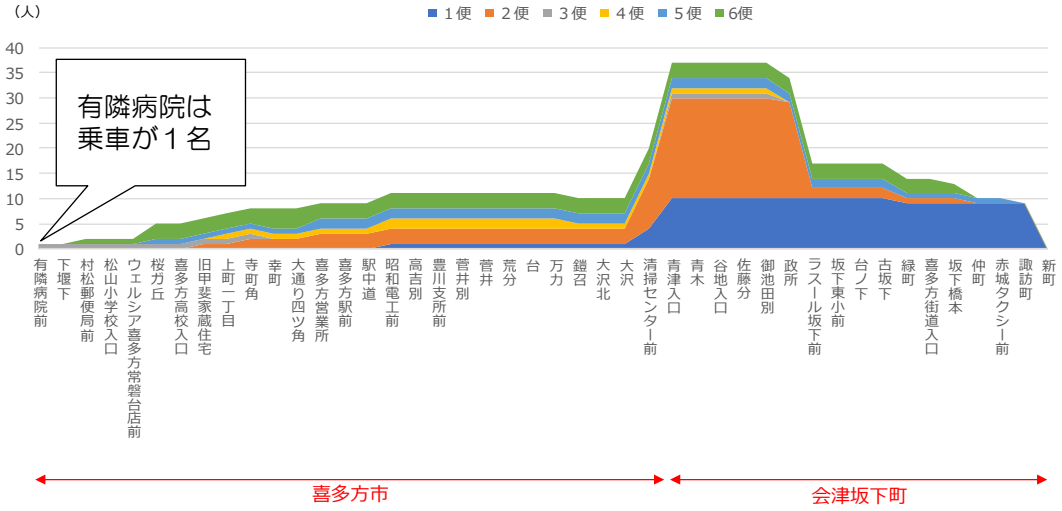


図　喜多方･坂下線(坂下営業所行き)の車内人数

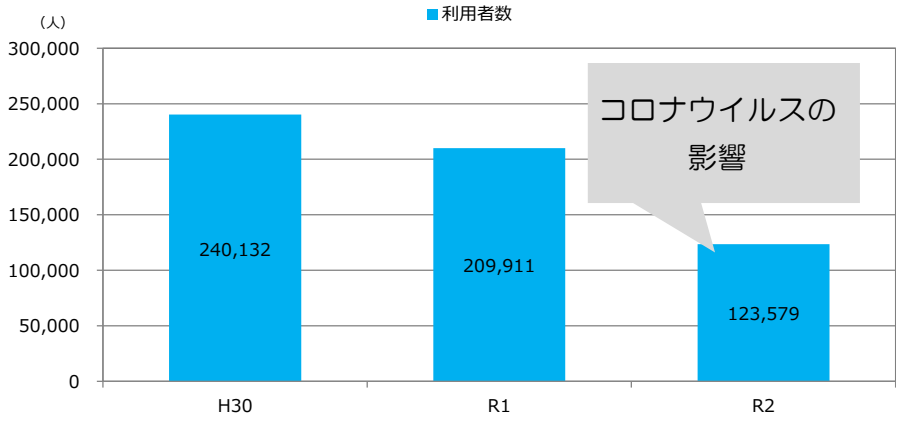
資料：乗降調査結果（令和３）

導入の効果・課題の考察	○喜多方・坂下線の喜多方市街地内の循環区間を見直し、起終点を有隣病院とすることで通院・通学の利便性は向上したと考えられます。しかし、利用実態をみると有隣病院や学校の利用は少ないです。 ○ハイスクールエクスプレスや有隣病院の病院送迎バスをはじめとした公共交通以外の移動サービスが存在し、広域の移動を支える喜多方・坂下線とハイスクールエクスプレス及び市内方面の患者送迎バスと運行ルートや運行目的の重複がみられ、競合している可能性や非効率な運行となっている可能性があると考えられます。 ○喜多方市まちなか循環線と一体的に再編し、市街地内の居住誘導区域内における持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを形成しました。しかし、利用実態をみると定着までは至っていないと考えられます。

3） 塩川・喜多方線と塩川・熊倉線の再編

<table>
<tr><td>実施目的</td><td>○広域利用が見られる塩川・喜多方線に需要を集約するため、塩川・喜多方線と熊倉・喜多方線を塩川グリーンプラザで統合（ゾーンバス化）します。
○熊倉・塩川線の経路変更により生じる廃止区間は、予約型乗合交通「みんべぇ号」で対応します。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>○塩川・喜多方線は、熊倉・喜多方線とのゾーンバス化における基幹路線に位置付けます。
○熊倉・喜多方線は、喜多方～塩川間を域内交通（定時定路線）に再編し、「喜多方駅前」及び「塩川グリーンプラザ」で塩川・喜多方線との接続を図ります。
○熊倉・喜多方線の廃止区間は予約型乗合交通「みんべぇ号」で対応します。
○予約型乗合交通「みんべぇ号」（デマンド交通）の指定乗降場所と広域路線バスとの接続強化を図ります。</td></tr>
<tr><td>施策実施の検証</td><td>①全体評価
○熊倉・喜多方線と塩川・熊倉線の利用状況を比較すると、コロナ禍の影響もあり、再編前より少ない人数です。また平均乗車密度も 2.0 人を下回っていることからあまり、乗り合っていない状況と考えられます。
○利用者数の推移をみても、減少傾向にあります。

表 熊倉･喜多方線と塩川･熊倉線の利用実績
<table><tr><th></th><th>熊倉・喜多方線</th><th>塩川・熊倉線</th></tr><tr><td>平均乗車密度</td><td>1.0 人</td><td>0.3 人</td></tr></table>※再編前（令和２（2020）年４月１日～令和２（2020）年９月３０日）
※再編後（令和２（2020）年１０月１日～令和３（2021）年３月３１日）

※令和２（2020）年は塩川・喜多方線と塩川・熊倉線の利用者の合計値
資料：会津バス『運行系統別輸送実績報告書』
図 塩川･喜多方線の利用者数の推移
②ゾーンバス化による需要集約
○乗降調査結果をみると、乗継拠点である塩川グリーンプラザの利用は会津若松方面の場合が０人、喜多方方面の場合は１人であり、路線バスから路線バスの乗継は少ないです。
○また、乗継実態調査を塩川駅で実施したところ路線バスへ乗り継いだと回答した利用者は１人であり鉄道から路線バスへの乗継も少ないです。
○よって、塩川・喜多方線へ需要を集約するまでには至っていないと考えられます。</td></tr>
</table>

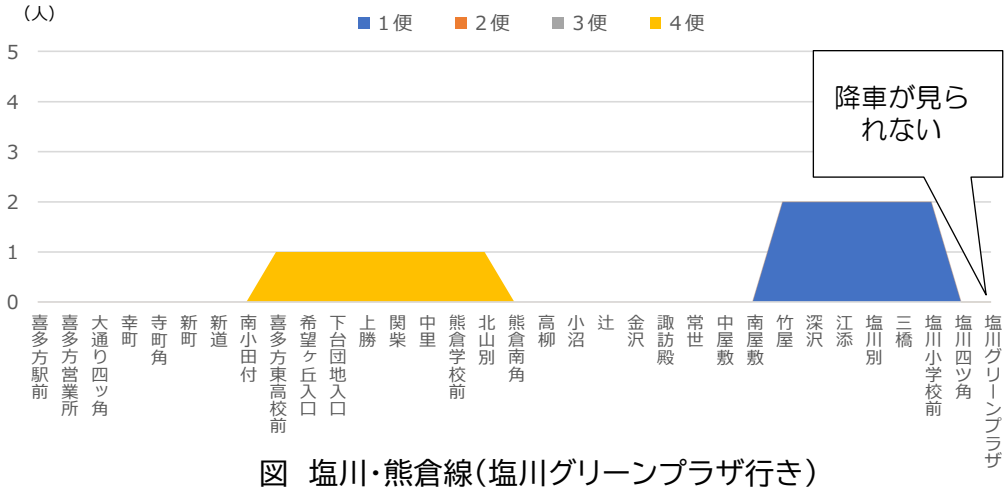


図　塩川・熊倉線（塩川グリーンプラザ行き）

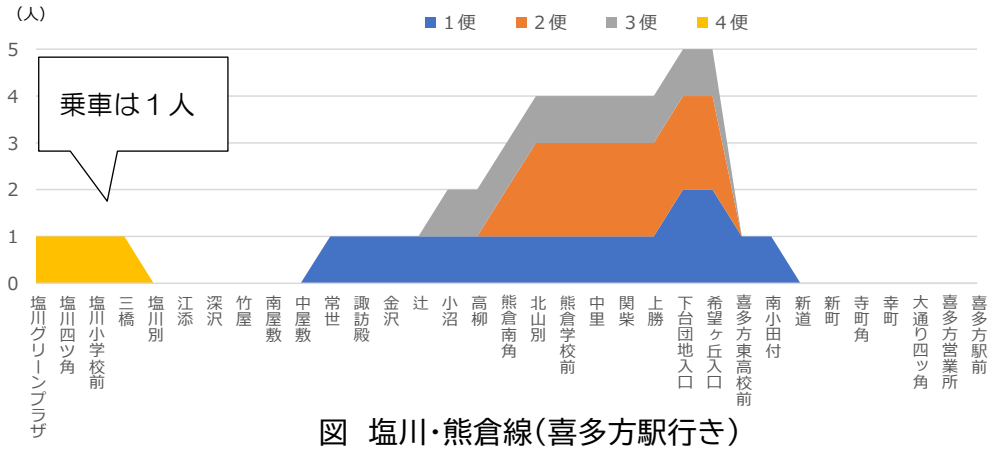


図　塩川・熊倉線（喜多方駅行き）

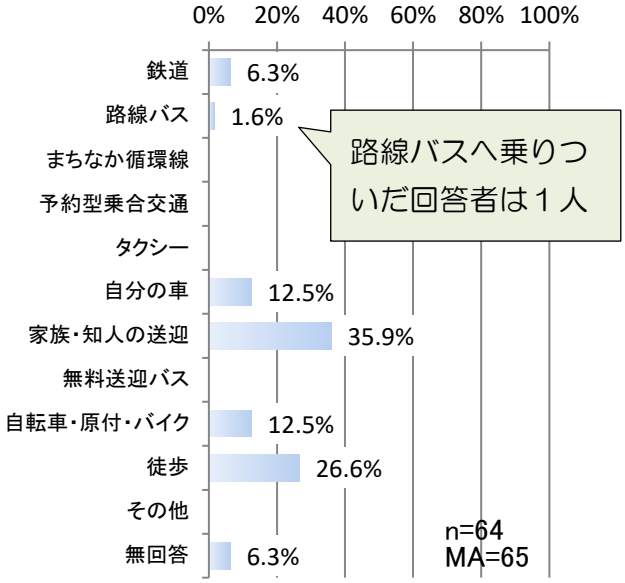


図　乗り継ぎ実態調査（塩川駅　塩川⇒若松方面の場合）

③予約型乗合交通「みんべぇ号」のカバー状況

○予約型乗合交通「みんべぇ号」の塩川東エリアにおいて、再編前後の利用者数を比較すると、１日当たりの利用者数は 0.1 人／日増加し、１便当たりの利用者数は 1.17 人／便増加している。全体の傾向でみると、予約型乗合交通「みんべぇ号」は熊倉・塩川線の経路変更により生じる廃止区間をカバーしていると考えられます。

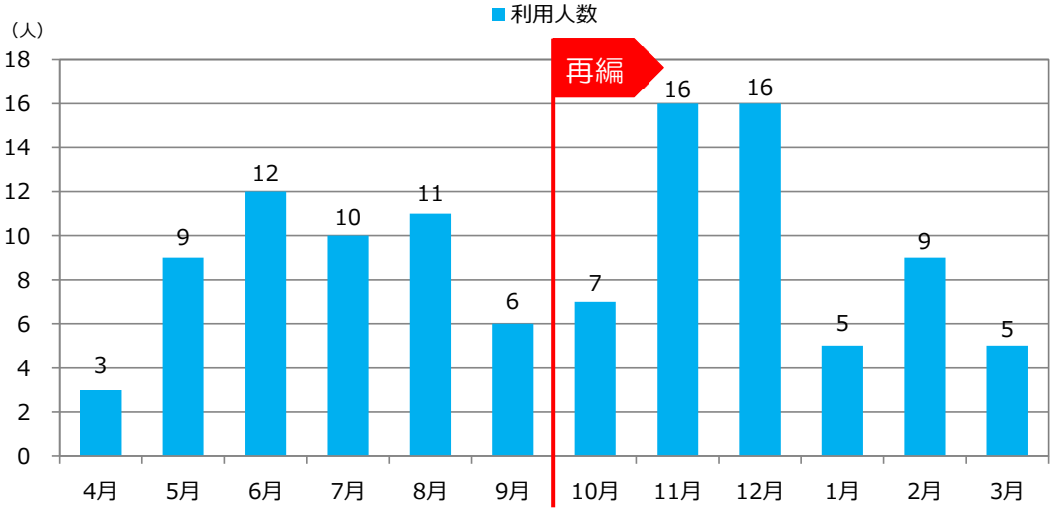


図　予約型乗合交通「みんべぇ号」（デマンド交通）の利用者数の推移（塩川東エリア）

表　予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用者数（塩川東エリア）

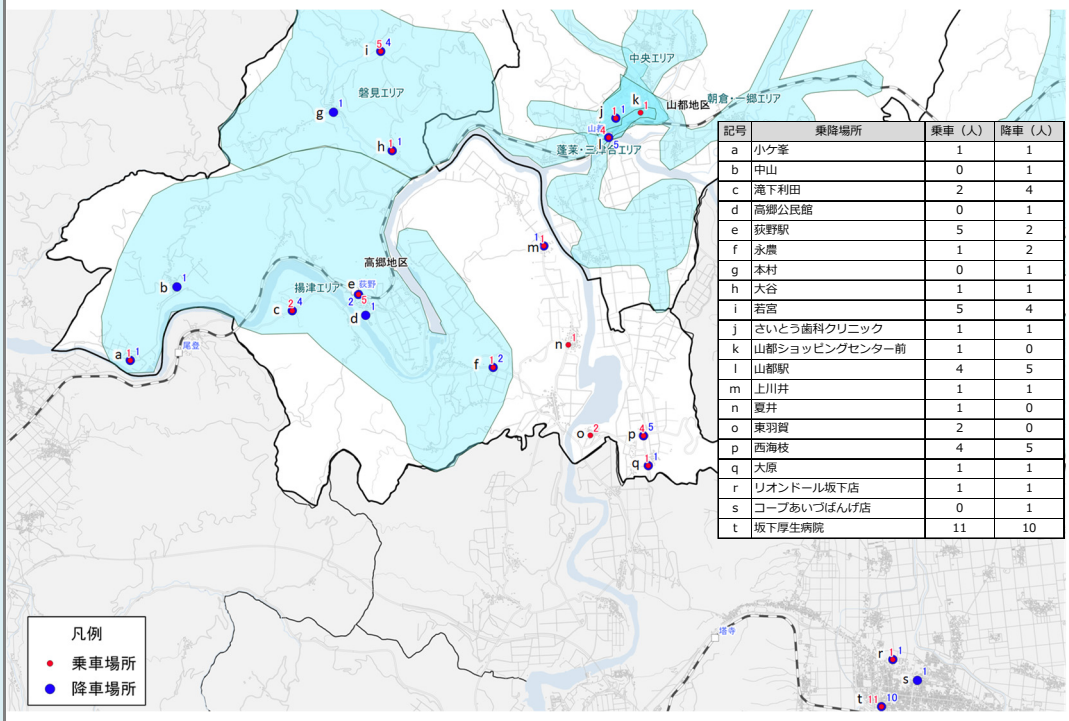
期間	利用者数	運行日	便数	１日当たりの利用者数	１便当たりの利用者数
４月～９月	51	72	42	0.71	1.21
１０月～３月	58	72	42	0.81	1.38

導入の効果・課題の考察

○利用状況が良く、需要が集約されていない場合は塩川・熊倉線の見直しと予約型乗合交通「みんべぇ号」との役割分担を検討する必要もあります。

4） 荻野線の廃止と予約型乗合交通「みんべぇ号」の再編

<table>
<tr><td>実施目的</td><td>○財政負担の大きい荻野線を廃止し、廃止代替として予約型乗合交通「みんべぇ号」の運行内容を見直すことで効率的なネットワークへの転換を図るため。</td></tr>
<tr><td>概要</td><td>○荻野線を廃止する。
○予約型乗合交通「みんべぇ号」揚津・磐見コースの運行エリアを拡大し、会津坂下町へ乗り入れます。</td></tr>
<tr><td>施策実施の検証</td><td>①全体評価
○再編前後の磐見コースの利用者数をみると 1 日当たりの利用者数は増加しましたが、1 便当たりの利用者数は同数でした。

表 再編前後の利用者数
<table><tr><th></th><th>再編前</th><th>再編後</th></tr><tr><td>1 日当たりの利用者数</td><td>1.0</td><td>2.3</td></tr><tr><td>1 便当たりの利用者数</td><td>1.1</td><td>1.0</td></tr></table>
②運行内容の見直しによる効率化
○再編後の利用実績をみると、新たな運行範囲で利用がみられました。
 

<table><tr><th>記号</th><th>乗降場所</th><th>乗車（人）</th><th>降車（人）</th></tr><tr><td>a</td><td>小ケ峯</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>b</td><td>中山</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>c</td><td>滝下利田</td><td>2</td><td>4</td></tr><tr><td>d</td><td>高郷公民館</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>e</td><td>荻野駅</td><td>5</td><td>2</td></tr><tr><td>f</td><td>永農</td><td>1</td><td>2</td></tr><tr><td>g</td><td>本村</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>h</td><td>大谷</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>i</td><td>若宮</td><td>5</td><td>4</td></tr><tr><td>j</td><td>さいとう歯科クリニック</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>k</td><td>山都ショッピングセンター前</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>l</td><td>山都駅</td><td>4</td><td>5</td></tr><tr><td>m</td><td>上川井</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>n</td><td>夏井</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>o</td><td>東羽賀</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>p</td><td>西海枝</td><td>4</td><td>5</td></tr><tr><td>q</td><td>大原</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>r</td><td>リオンドール坂下店</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>s</td><td>コープあいづばんげ店</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>t</td><td>坂下厚生病院</td><td>11</td><td>10</td></tr></table>
図 高郷地区予約型乗合交通「みんべぇ号」予約者数（令和 3（2021）年 10 月）</td></tr>
<tr><td>導入の効果・課題の考察</td><td>○再編前後でみると、利用者数は増加しエリア拡大の利用もみられました。さらに、高郷地区から会津坂下町間の広域利用もみられたことにより、再編による利便性の向上はみられたと考えられます。これに加え、荻野線の運行経費が削減されたことで市の財政負担は減少し、効率化も果たされたと考えられます。
○一方、1 便当たりの利用者数が微減したことで乗合率の向上には寄与していなく、予約型乗合交通単体の経費で比較した場合は、運行経費が増加している可能性はあります。
○なお、再編後間もない実績であるため、長期的に利用状況を確認しつつ検証する必要があります。</td></tr>
</table>

5） 地区内交通の再編

実施目的	○公共交通空白地域の解消を図りしつつ、少ない需要に適した移動手段として維持するため。 ○地区内交通の効率化を図るため。
概要	○指定乗降場所の追加、変更
施策実施の検証	①全体評価 ○予約型乗合交通「みんべぇ号」の過去３年間の推移をみると、増加したエリアと減少したエリアに分類され、増加したエリアは喜多方地区のみであり、その他のエリアは全て減少となりました。 ○なお、喜多方地区の増加の背景には、通常利用者及び遠距離通学児童・生徒の利用が増加しており、また、スクール利用対象者（定期券発行者）も増となったことが要因と思われます。

表　予約型乗合交通「みんべぇ号」の利用推移
（平成 30～令和 2(2020)年）

		輸送人員				
地区	エリア	H30	R1	R2	H30～R2	
喜多方地区	上三宮エリア	853	898	1,418		増加
	岩月エリア	3,408	3,471	4,309		増加
	関柴エリア	62	72	105		増加
	熊倉エリア	4,109	3,709	3,842		増加
	慶徳エリア	4,070	4,974	6,974		増加
熱塩加納地区	熱塩エリア	5,209	4,708	4,147		減少
	加納エリア	2,305	2,261	1,747		減少
塩川地区	東エリア	286	188	109		減少
	西エリア	41	89	36		減少
山都地区	中央エリア	1,375	1,212	907		減少
	蓬莱・三津合エリア	716	759	511		減少
	朝倉・一郷エリア	156	223	206		減少
高郷地区	揚津エリア	236	209	144		減少
	磐見エリア	374	338	157		減少
合計		23,200	23,111	24,612		

②効率的な運行

○エリア別の利用状況をみると。１便当たりの輸送人員が 2.0 人/便を下回るエリアが 10 エリア存在します。

○事業の継続性からみると、利用者１人に要する経費（市の財政負担額）が 10 万円を超えるエリアがあります。

表　予約型乗合交通「みんべぇ号」の運行概要

地区	エリア	輸送人員（人）	運行収入	運行経費	欠損額	運行日数（日）	運行便数（便）	稼働率（%）	1日当たり輸送人員（人/日）	1便当たり輸送人数（人/便）	利用者1人に要する経費（円/
喜多方地区	上三宮エリア	1,418	415,525	6,659,227	6,243,702	243	749	61.6%	5.84	1.9	4,403
	岩月エリア	4,309	1,226,202	10,960,237	9,734,035	250	1,276	85.1%	17.24	3.4	2,259
	関柴エリア	105	35,309	6,043,997	6,008,688	243	125	10.3%	0.43	0.8	57,226
	熊倉エリア	3,842	1,412,433	8,390,711	6,978,278	250	1,120	74.7%	15.37	3.4	1,816
	慶徳エリア	6,974	2,224,450	10,203,358	7,978,908	250	1,230	61.5%	27.90	5.7	1,144
熱塩加納地区	熱塩エリア	4,147	1,666,164	11,435,289	9,769,125	250	1,153	51.2%	16.59	3.6	2,356
	加納エリア	1,747	626,732	8,441,248	7,814,516	243	1,036	47.4%	7.19	1.7	4,473
塩川地区	東エリア	109	42,382	3,892,143	3,849,761	144	102	10.1%	0.76	1.1	35,319
	西エリア	36	14,400	3,793,071	3,778,671	144	37	3.7%	0.25	1.0	104,963
山都地区	中央エリア	907	317,875	6,318,217	6,000,342	243	598	37.5%	3.73	1.5	6,616
	蓬莱・三津合エリア	511	184,500	4,420,160	4,235,660	196	366	32.5%	2.61	1.4	8,289
	朝倉・一郷エリア	206	74,850	4,252,760	4,177,910	196	193	17.9%	1.05	1.1	20,281
高郷地区	揚津エリア	144	52,577	4,064,929	4,012,352	147	156	15.2%	0.98	0.9	27,864
	磐見エリア	157	44,323	4,025,189	3,980,866	146	147	14.4%	1.08	1.1	25,356
合計		24,612	8,337,722	92,900,536	84,562,814	2,945	8,288	42.0%	8.36	3.0	3,436

導入の効果・課題の考察

○予約型乗合交通「みんべぇ号」は交通空白地域を解消するための役割は果たしていると考えられます。しかし、運行を維持するために多額の費用が発生し、運行サービスが効率的にはなっていないエリアが散見され、加えて網形成計画時点よりも悪化しています。

○また、利用が少ないエリアと利用者多いエリアにバラつきがみられ、地域によって予約型乗合交通「みんべぇ号」が適していないエリアもあるものと考えられます。

○よって、運行効率を高め運行内容を見直し利用者数を増やしていくためにも市内全域を一律の運行内容ではなく地域の状況に合わせた運行内容（運行エリアの見直し、車両台数の見直し等）とする必要があると考えられます。

喜多方市地域公共交通計画

令和4(2022)年－令和8(2026)年

令和４(2022)年３月
喜多方市企画政策部地域振興課
(喜多方市地域公共交通会議　事務局)
〒966-8601
福島県喜多方市字御清水東 7244-2
電話:0241-24-5275