令和８年度第３回喜多方市地域公共交通会議

日　時：令和８年１１月９日（月）　午前 10 時～
会　場：喜多方市役所　ホール棟２階　大会議室

次　第

１　開　　会

２　会長あいさつ

３　協　　議
　議案第４号　喜多方市地域公共交通会議規約の一部改正について
　議案第５号　喜多方市地域公共交通計画（素案）について

４　そ の 他

５　閉　　会

議案第４号

喜多方市地域公共交通会議規約の一部改正について

１　改正理由

令和８年９月 30 日をもって、会津乗合自動車労働組合が解散し、私鉄福島交通労働組合と統合したため、別表の改正をしようとするものである。

２　改正年月日

令和８年１０月１日

３　改正内容

別紙「新旧対照表」のとおり。

議案第４号

喜多方市地域公共交通会議規約の一部改正（案）

令和８年１０月１日

新

喜多方市地域公共交通会議規約

第１条～第 17 条　（略）

附　則

この規約は、令和８年 10 月１日から施行する。

別表（第４条関係）

次に掲げる事業者、団体等の代表者又はその指名する者

区　分	事業者、団体等名	備　考
市長	喜多方市	
一般乗合旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	
その他の一般旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	
	喜多方交通株式会社	
	八七一タクシー有限会社	
	塩川タクシー株式会社	
	有限会社山都タクシー	

旧

喜多方市地域公共交通会議規約

第１条～第 17 条　（略）

別表（第４条関係）

次に掲げる事業者、団体等の代表者又はその指名する者

区　分	事業者、団体等名	備　考
市長	喜多方市	
一般乗合旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	
その他の一般旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	
	喜多方交通株式会社	
	八七一タクシー有限会社	
	塩川タクシー株式会社	
	有限会社山都タクシー	

議案第４号

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	
	一般社団法人福島県タクシー協会　会津支部	
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	私鉄福島交通労働組合	
	全国交通運輸労働組合総連合福島県支部	
住民又は旅客	喜多方市行政区長会連合会	会長が指定する地区
	喜多方市老人クラブ連合会	
	喜多方市ＰＴＡ連絡協議会	
地方運輸局長	国土交通省東北運輸局福島運輸支局	
会長が必要と認める者	会津喜多方商工会議所	
	きたかた商工会	
	福島県会津地方振興局	
	福島県喜多方建設事務所	
	福島県喜多方警察署	
	喜多方市企画政策部	
	喜多方市建設部	
	喜多方市保健福祉部	
	喜多方市教育委員会教育部	

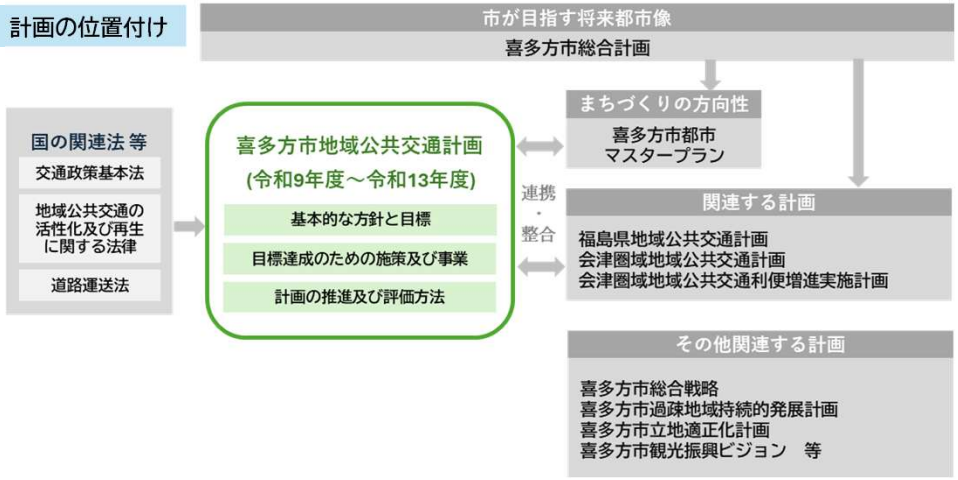
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体	公益社団法人福島県バス協会	
	一般社団法人福島県タクシー協会　会津支部	
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	会津乗合自動車労働組合	
	全国交通運輸労働組合総連合福島県支部	
住民又は旅客	喜多方市行政区長会連合会	会長が指定する地区
	喜多方市老人クラブ連合会	
	喜多方市ＰＴＡ連絡協議会	
地方運輸局長	国土交通省東北運輸局福島運輸支局	
会長が必要と認める者	会津喜多方商工会議所	
	きたかた商工会	
	福島県会津地方振興局	
	福島県喜多方建設事務所	
	福島県喜多方警察署	
	喜多方市企画政策部	
	喜多方市建設部	
	喜多方市保健福祉部	
	喜多方市教育委員会教育部	

喜多方市地域公共交通計画［令和9年度～令和13年度］R9.3月策定　概要版(案)

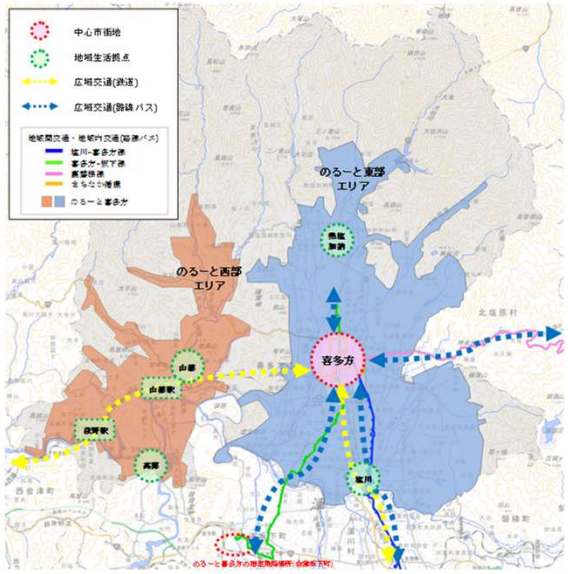
計画の概要

計画策定の目的	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。
計画の区域	喜多方市の全域
計画の対象	路線バス・のるーと喜多方・ タクシー・その他輸送資源 （送迎バス、スクールバス） ※鉄道は市域を超える広域交通であり、県の計画や沿線自治体の協議会で取り組んでいるため、本計画の対象外
計画の期間	令和９（2027）年度　～ 令和13（2031）年度　５年間

計画の位置付け



市内公共交通ネットワークの全体像



計画の体系

【理念】	【問題・課題】	【基本方針】	【目標】	【施策】	【評価指標】
市民の日常生活を支える持続可能な地域公共交通の実現を目指します	**問題1　公共交通が使いづらい** ①　運行経路、エリア、時間等の利用実態に基づく運行内容の見直しが必要 ②　乗車環境や待合環境などの利用環境の改善が必要	**方針1　日常生活を支える利便性の高い公共交通の実現**	**目標1　通院・通学・買い物等の日常生活を支える公共交通を確保・維持する。** 運行内容の見直しと乗降・待合環境の改善により、通学・通院・買い物等の移動を支えます。	■地域内公共交通の見直し・改善 ①地域内公共交通の運行内容の見直し ②地域内公共交通の一体的な見直し ③乗降・待合環境の整備 ■広域交通の見直し・改善 ④会津圏域公共交通活性化協議会と連携した広域路線バスの見直し・改善 ⑤近隣自治体との連携強化	**指標１　地域内公共交通の年間利用者数** 52,696人⇒53,200人
	問題2　情報が届いておらず、公共交通への関心も低い ①　情報発信の強化が必要 ②　公共交通への関心を高める取組が必要	**方針2　移動手段として「選ばれる」公共交通の実現**	**目標2　公共交通の情報を確実に届け、利用への関心を高める。** 公共交通の情報発信を強化するとともに、モビリティ・マネジメントの取組を通して、公共交通への意識・関心を高めます。	■情報発信と利用促進のための仕組みづくり ①情報発信の強化 ②地域・学校・企業等と連携したモビリティ・マネジメント	**指標２　公共交通全体の市民一人当たりの年間利用回数** 4.7回⇒5.2回
	問題3　公共交通の維持が困難になってきている ①　財政負担を抑え、持続可能な公共交通とするための実情に合った見直しが必要 ②　担い手不足の解消に向けた取組が必要 ③　利用者数の減少とそれに伴う収入の減少に対処する取組が必要	**方針3　社会変化に対応した持続可能な公共交通の実現**	**目標3　実情に見合った持続可能な公共交通を実現する。** 利用実態や運行実績、担い手不足等の社会情勢を踏まえ、公共交通の維持・確保に向けた取組を進めます。	■社会情勢、地域の実情に合わせた公共交通の提供 ①利用データに基づく公共交通の適正化 ②国・県補助制度の積極的活用、収入源の多様化 ③運転士等の担い手の確保に向けた支援 ④新たな輸送資源の調査・研究	**指標３　予約型乗合交通の収支率** 14.0％を維持
	問題4　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 ①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直しが必要 ②　関係機関との連携・役割分担が必要	**方針4　まちづくりの基盤としての公共交通の実現**	**目標4　まちづくりの目的に合わせて公共交通を見直し、関係分野と連携した取組を実現する。** まちづくりに合わせて運行内容を見直し、関係機関との連携で移動手段を確保します。	■まちづくりに合わせた取組の見直しと協働 ①まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直し ②関係機関との役割分担と地域との協働	**指標４　公共交通に対する満足度** 44.9点⇒50.6点

喜多方市地域公共交通計画［令和9年度～令和13年度］R9.3月策定　概要版(案)

目標達成のための施策

目標1　通院・通学・買い物等の日常生活を支える公共交通を確保・維持する

①地域内公共交通の運行内容の見直し

ODデータ（利用者の移動実績データ）や市民・地域からの要望を分析し、運行エリア、乗降場所、運行日、運行時間帯等について、利用実態に応じた運行内容への見直しを進めます。なお、見直しにあたっては、利用需要に加えて運行に必要な経費や人員等の供給体制を踏まえ、持続可能な運行の確保に配慮します。

・運行するエリア及び利用条件の見直し
・運行日・運行時間帯の見直し
・市街地内の指定乗降場所の追加・変更
・まちなか循環線のルート・便数・ダイヤの見直し

②地域内公共交通の一体的な見直し

利用実態や利用条件を踏まえて各交通機関の役割を検証し、利用の少ない路線・区間や役割が重複するサービス等を整理するとともに、実情に応じた移動手段を検討します。あわせて、交通機関相互の円滑な乗り継ぎ環境の確保、公共交通ネットワーク全体の一体的な見直しにより、効率的で持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

・利用実態、利用条件に基づく各路線の役割の検証
・利用が少ない路線・区間や役割が重複するサービスの整理・見直し
・地域の需要に応じた運行形態（定時定路線・デマンド型交通・タクシー等）の比較検討

③乗降・待合環境の整備

高齢者や障がい者等が安心して公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携してバリアフリー化を進めるとともに、医療機関や商業施設等の協力を得ながら、施設の出入口付近への乗降場所の設置や待合環境の改善など利用環境の整備を進めます。

・低床車両・ユニバーサルデザインタクシー等の導入支援や乗降時のバリアフリー対応
・主要な乗降場所における待合環境の現況調査
・医療機関・商業施設等と出入口付近への乗降場所の設定協議

④会津圏域公共交通活性化協議会と連携した広域路線バスの見直し・改善

学校の統廃合や商業施設の新設・移転等により、会津圏域の移動需要は変化しています。
このため、会津圏域公共交通活性化協議会と連携し、会津圏域地域公共交通利便増進実施計画に基づき、ICカードデータ等を活用したEBPM（証拠に基づく政策立案）による検証を行いながら、本市に関係する塩川・喜多方線及び喜多方・坂下線をはじめとする広域路線バスの再編・見直しを進めます。

・ICカードデータや乗降調査等による利用状況の把握・検証
・塩川・喜多方線及び喜多方・坂下線のダイヤ・経路等の見直し
・広域路線バスと域内交通との乗り継ぎ環境・案内の改善

⑤近隣自治体との連携強化

近隣自治体と観光客の利用状況を共有し、広域的な視点から公共交通の利用促進に向けた連携を強化します。
北塩原村が運行する裏磐梯線は本市内も運行していることから、近隣自治体と情報共有を図りながら、市内交通との接続や利用案内の充実により、市民や観光客が利用しやすい環境の整備に取り組みます。

・近隣自治体との連絡会議の開催
・裏磐梯線と市内交通との接続の見直し
・近隣自治体との公共交通の利用状況及び観光需要に関するデータの共有

目標2　公共交通の情報を確実に届け、利用への関心を高める。

①情報発信の強化

公共交通を日常生活で「使える」移動手段とするため、情報発信の内容（質）及び頻度（量）を見直し、必要な情報をわかりやすく適切な方法で入手できるよう情報提供の充実を図ります。
特に、高齢者、高校生とその保護者、観光客など、利用者ごとに必要な情報や発信方法を整理し、紙媒体とデジタル媒体の双方を活用した定期的な情報発信に取り組みます。

・公共交通総合案内の作成・配布
・のるーと喜多方の予約方法・乗車方法案内の作成・配布
・通院・買い物・通学など目的別の利用案内の作成
・市広報、市ホームページ、SNS、LINEによる定期的な情報発信
・時刻表・運行情報のオープンデータ化の継続による経路検索サービスへの掲載
・会津圏域公共交通活性化協議会と連携した利用促進チラシ等の配布

②地域・学校・企業等と連携した　モビリティ・マネジメント

移動手段として「選ばれる」ためには、市民一人ひとりが公共交通の利用を「自分ごと」として捉えることが重要です。
このため、地域、学校、企業等の多様な主体に働きかけ、協働しながらモビリティ・マネジメントの取組を進めます。具体的には、進学、就職、運転免許の返納など、移動手段を見直す機会をとらえ、対象に応じた手法で利用を促進します。

・個人的なバスの利用内容をまとめる「マイバスカルテ」の作成・配布
・家族送迎におけるコストの見える化
・地域の集会等でのバスの乗り方教室の開催
・バス試乗の実施

目標3　実情に見合った持続可能な公共交通を実現する。

①利用データに基づく公共交通の適正化

のるーと喜多方の運行システムや、広域路線バスへのICカードの導入により、乗降実績や移動状況をより詳細に把握できるようになりました。
今後も継続的かつ安定的に公共交通を提供できるよう、会津圏域公共交通活性化協議会と連携し、これらのデータの分析に基づき、需要に応じた路線・運行エリア・便数・ダイヤ等の運行内容や車両・配車等の運行体制の見直しを行い、地域の実情や社会情勢の変化に対応した公共交通の適正化を進めます。
また、人件費や燃料費等の運行経費が増加傾向にあることを踏まえ、適切な受益者負担のあり方を検討します。

・のるーと喜多方の運行データ及びICカードデータの定期的な分析
・需要や社会情勢に応じた運行内容、車両、運行台数等の適正化
・運賃等の受益者負担のあり方の検討

②国・県補助制度の積極的活用、収入源の多様化

国・県の支援制度を積極的に活用し、車両の更新、実証事業等に必要な財源の確保に努めます。
また、持続可能な運行を確保するため、交通事業者と連携し、車内広告や企業協賛など、運賃収入以外の多様な収入源の確保を進めます。

・国の地域公共交通確保維持改善事業や福島県の補助制度の活用
・車両ラッピング・車内広告の募集等の自主財源の確保に向けた連携
・時刻表や公共交通ガイドへの広告掲載

③運転士等の担い手の確保に向けた支援

運転士等の担い手不足は全国的に深刻化しており、公共交通の維持に直結する課題であることから、交通事業者と連携して担い手の確保に取り組みます。
交通事業者や国・県と連携しながら、第二種運転免許の取得、労働環境の改善に向けた支援、採用活動への協力など、担い手不足の解消に向けた取組を進めます。

・交通事業者へのヒアリングによる担い手不足の定期的な把握
・第二種運転免許の取得費用の支援など、事業者の採用活動の支援制度の検討
・事業者が取り組む労働環境の改善への支援

④新たな輸送資源の調査・研究

現在生じている課題や将来的に生じ得る課題に備え、国の動向を注視し、地域の輸送資源の活用や新たな運送形態、自動運転をはじめとする技術について、情報収集や調査研究を進めます。

・公共ライドシェア等に関する情報収集・調査
・福祉施設や事業所等の送迎車両など、地域の輸送資源の活用可能性の調査
・自動運転等の最新技術に関する国の実証の動向や他地域の事例の情報収集

目標4　まちづくりの目的に合わせて公共交通を見直し、関係分野と連携した取組を実現する。

①まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直し

都市計画をはじめとする関係計画との整合を図りながら、まちづくりの方向性を踏まえ、運行ルートや乗降場所などの運行内容の見直しを進めます。
また、鉄道・広域路線バス・地域内公共交通の相互の円滑な乗り継ぎ環境の確保に取り組みます。

・立地適正化計画等の関係計画と連携した運行エリア・運行内容の検討
・商業施設・医療機関等の新設・移転にあわせた運行ルート・乗降場所の見直し
・主要な観光施設や催事に対応した二次交通手段の検討

②関係機関との役割分担と地域との協働

スクールバス、施設送迎バス、移動支援制度等の各分野の取組が担う移動の範囲を整理し、関係分野との役割分担について検討を進めます。
あわせて、市や交通事業者などの運行を担う側だけでなく、目的地となる事業者・施設や利用者である市民を交え、地域全体で公共交通を支える取組を進めます。

・スクールバスや施設送迎バスと公共交通の役割分担の整理
・免許返納者や高齢者の外出支援について関係機関と連携した実態把握と対応の検討
・家族による送迎の負担に関する実態把握と関係分野での対応の検討
・地域ごとの意見交換会の開催

R8.10.29 1100

喜多方市地域公共交通計画

（案）

計画期間　令和 9 年度～令和 13 年度（2027～2031 年度）

令和 9 年 3 月（予定）

喜多方市

目次

第 1 章　序論 1
1-1　計画の目的 1
1-2　計画の位置付け 2
1-3　計画の区域 3
1-4　計画の対象 3
1-5　計画の期間 4
第 2 章　上位・関連計画の整理 5
第 3 章　地域公共交通の現状 7
3-1　市内公共交通ネットワークの全体像 7
3-2　交通機関ごとの現状 9
3-3　喜多方市地域公共交通計画［R4 年度～R8 年度］の振り返り 11
第 4 章　公共交通を取り巻く問題・課題 14
第 5 章　基本方針と計画の目標 23
5-1　基本方針 23
5-2　計画の目標 24
第 6 章　目標達成のための施策・事業及び評価指標 25
6-1　各事業の内容と実施主体 25
6-2　評価指標・数値目標 31
6-3　計画の体系 33
6-4　事業の実施スケジュール 35
第 7 章　計画の推進及び達成状況の評価・検証 36
7-1　主体ごとの基本的な役割 36
7-2　計画の推進体制 37
7-3　PDCA サイクルによる評価・検証 38
参考資料 39
1　策定の体制・経過 39
2　実態・ニーズ調査の概要 41

第 1 章　序論

1-1　計画の目的

⑴　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。

⑵　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、市が目指す将来の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（基本計画）として、「地域公共交通計画」を策定します。

⑶　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）を明らかにします。
② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示します。
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します。
④ 本市のまちづくり（都市計画、福祉等）の取組との連携・整合を確保します。
⑤ 地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進します。
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します。

1-2　計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「喜多方市総合計画」を上位計画として位置付け、「市が目指す将来の都市像」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、本市の将来の都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。特に、喜多方市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。

区分	計画・制度等
根拠法令	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第 5 条
関連法	交通政策基本法 道路運送法
上位計画	喜多方市総合計画
関連計画	喜多方市都市マスタープラン 喜多方市総合戦略 喜多方市過疎地域持続的発展計画 喜多方市立地適正化計画 喜多方市観光振興ビジョン　等
広域計画	福島県地域公共交通計画 会津圏域地域公共交通計画 会津圏域地域公共交通利便増進実施計画

表 1　根拠法令・関連計画 等

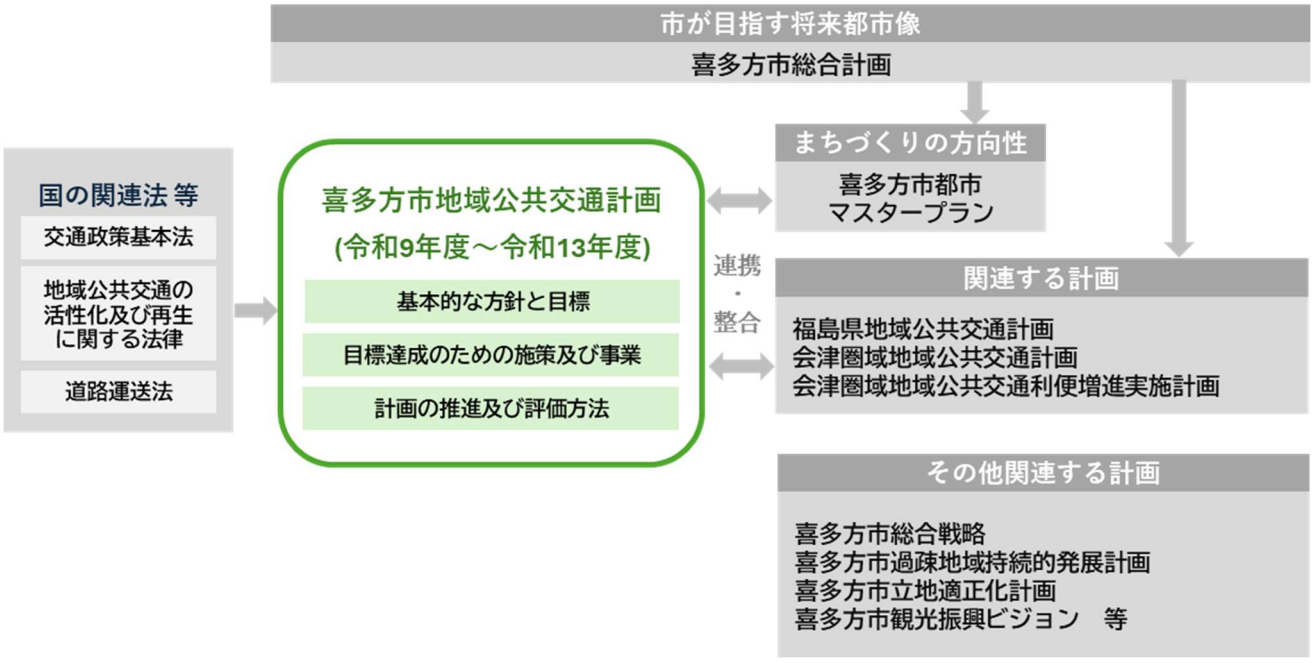


図 1　計画の位置付け

1-3　計画の区域

本計画の対象区域は、喜多方市全域とします。





図２　計画の区域

1-4　計画の対象

本計画では、市民の移動を支える次の交通手段・輸送資源を対象とします。

鉄道は市域を超える広域交通であり、県の計画や沿線自治体の協議会で取り組んでいるため、本計画の対象外とします。

分　類	交通機関	路線等
公共交通	路線バス	塩川・喜多方線 喜多方・坂下線 喜多方・裏磐梯線、喜多方・大塩線 （以下、「裏磐梯線」という。） まちなか循環線
	AI オンデマンドバス	のるーと喜多方
	タクシー	市内の交通事業者
その他交通資源	施設送迎バス	医療機関・宿泊施設等の送迎バス
	スクールバス	小中学校のスクールバス

※裏磐梯線は北塩原村が運行する委託路線バス。
※まちなか循環線は喜多方市が運行する委託路線バス。

表２　計画の対象

1-5　計画の期間

計画の期間は、令和 9（2027）年度から令和 13（2031）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。

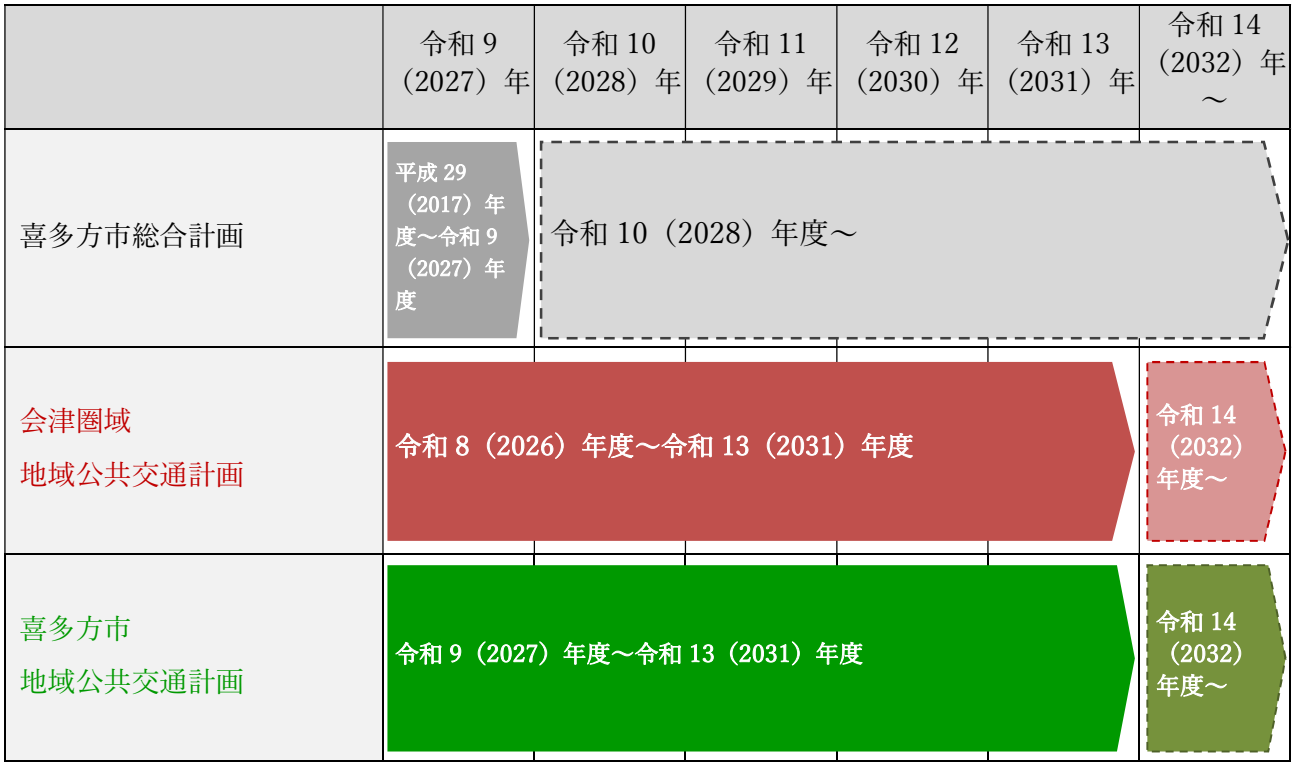


表 3　計画の期間

第 2 章　上位・関連計画の整理

本計画の上位計画である「喜多方市総合計画」、関連計画である「喜多方市都市マスタープラン」及び「喜多方市立地適正化計画」では市が目指す将来の都市像、公共交通における位置づけ・課題を以下のように示しています。

【喜多方市総合計画】

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
公共交通の位置づけ・課題	公共交通は、車社会の進展や人口の減少に伴い、利用者が減少しているが、高齢者や児童生徒などの移動手段の確保や交流人口の拡大にとって必要不可欠なものである。 今後は、市民のニーズを捉えた公共交通機関の維持と効率化、利便性をより向上することが課題となっている。 そのため、持続可能な公共交通の形成と、利用者の利便性の向上を図る。

【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
都市づくりの基本的な方向	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
公共交通の位置づけ・課題	市民の移動手段は、鉄道、バスなど公共交通の不便さから、車への依存度が非常に高く、通勤・買物や医療機関へのアクセスなど道路の果たす役割は非常に大きなものとなっている。 また、車を利用できない児童・生徒や高齢者などの交通弱者にとっては、通学や日常生活における公共交通の重要性は一層高いものとなっており、移動手段であるバスや鉄道の利便性の向上が求められている。 そこで、地域の連携強化と市民生活の利便性向上を図るため、道路や公共交通の機能の充実と強化を図る。

【喜多方市立地適正化計画】

項　目	内　容
まちづくりの方針	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 ２-① 定住促進
公共交通の位置づけ・課題	現状でも利用者数が低迷する公共交通は、人口減少等に伴い更に利用者が減少し、減便や廃線により利便性が著しく低下するおそれがあり、交通弱者は自立した生活が困難になることが考えられる。 また、路線バスや予約型乗合交通の運行経費等の財政負担増により市の財政状況にも大きな影響が及ぶ。 そのため、通勤・通学、通院、買い物などの日常生活を支える移動手段の構築、利用実態と利用者ニーズを踏まえた公共交通の利便性の向上、将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通網の構築、観光客が利用しやすい二次交通の整備が必要である。

第 3 章　地域公共交通の現状

3-1　市内公共交通ネットワークの全体像

市内の交通網は、広域の移動を担う路線バスが 3 路線、市内の移動を担う AI オンデマンドバス「のるーと喜多方」やまちなか循環線、個別輸送を担うタクシーに加え、スクールバスや医療機関・宿泊施設などが提供する交通サービスで構成されています。

交通機関	機能分類	主な役割
喜多方・坂下線、塩川・喜多方線、 裏磐梯線（路線バス）	広域交通	会津若松市・会津坂下町等との自治体間移動、高校通学・通院・買い物など
AI オンデマンドバス「のるーと喜多方」 （予約型乗合交通）	域内交通	市内の日常生活移動（通院・買い物・通学等）・観光移動など
まちなか循環線（委託路線バス）		中心市街地の日常生活移動（通院・買い物・通学等）・観光移動など
タクシー	個別輸送	市内全域の個別移動
スクールバス、医療機関等の送迎バス	その他 輸送資源	児童生徒の通学、通院送迎 など

※その他、JR 磐越西線（鉄道）が会津若松方面・新潟方面への通勤・通学・観光といった広域交通として運行しており、塩川駅・姥堂駅・会津豊川駅・喜多方駅・山都駅・荻野駅の 6 駅が設置されています。

表 4　市内公共交通ネットワークの全体像

【市内公共交通の全体像】

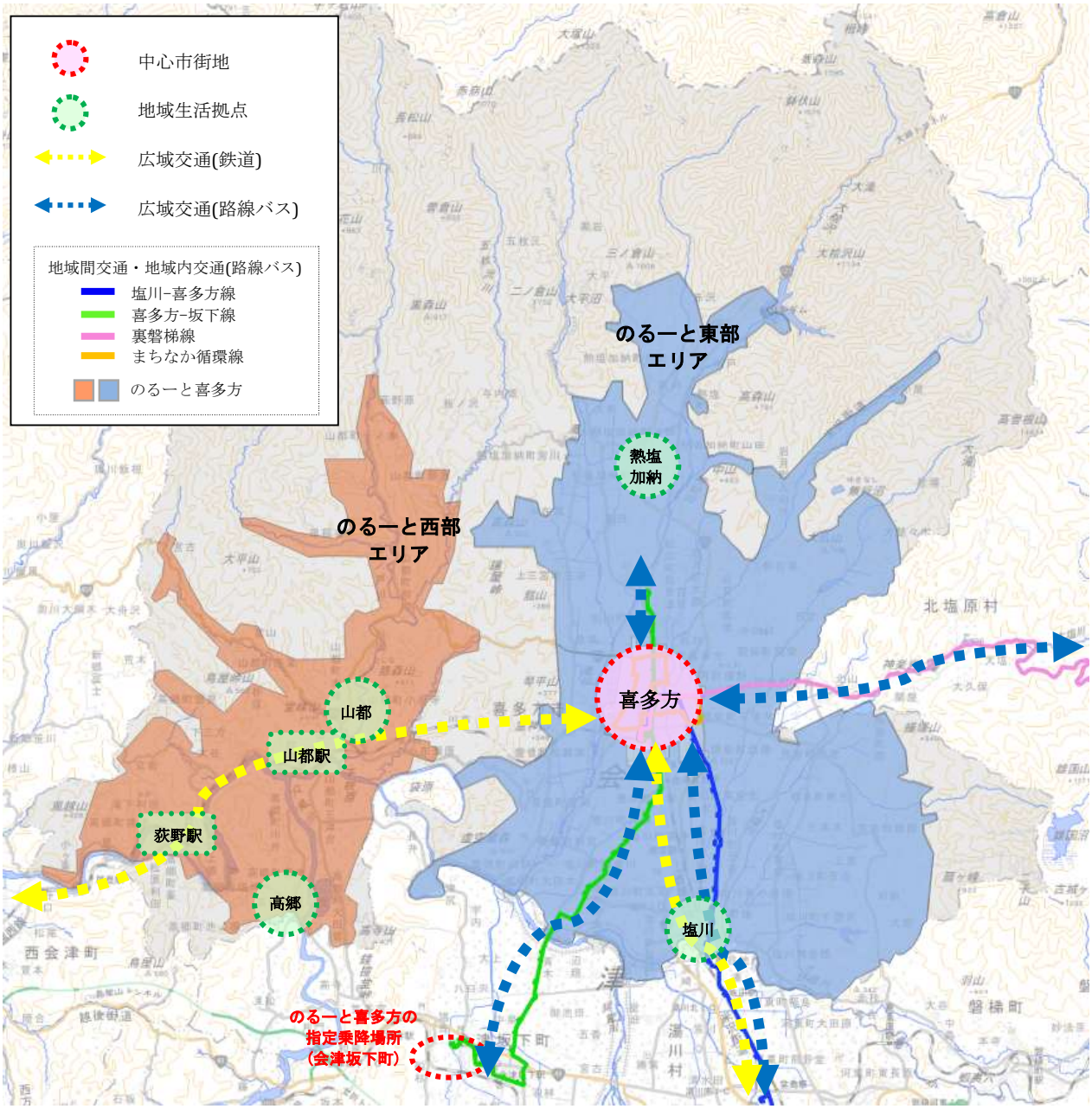


図３　市内公共交通の全体像

3-2　交通機関ごとの現状　（令和 8 年 10 月時点）

⑴　広域路線バス

会津若松市・会津坂下町方面等を結ぶ広域路線バスとして、塩川・喜多方線及び喜多方・坂下線が運行されています。これらの路線は、会津圏域地域公共交通計画において圏域の幹線軸に位置づけられており、高校生の通学、通院、商業施設への買い物など、日常生活に必要な移動を支えています。現在、会津圏域地域公共交通利便増進実施計画に基づき、路線の再編・見直しが進められています。

また、裏磐梯方面を結ぶバスとして、北塩原村が運行する裏磐梯線が運行しています。

路線名	運行経路			運行本数				運行日
	起点	主な経由地	終点	平日		休日		
				上	下	上	下	
喜多方・坂下線	有隣病院前	大沢	坂下厚生総合病院	6	5	2	2	平日 土曜日
塩川・喜多方線	西若松駅東口	塩川	喜多方駅前	11	11	9	9	全日
裏磐梯線	喜多方駅前	大塩・裏磐梯高原駅	メルキュール裏磐梯	4	3	4	3	全日

表 5　広域路線バスの運行状況

路線(利用者数 人/年)	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
喜多方・坂下線	46,775	53,834	55,062	47,493	34,720
塩川・喜多方線	117,721	156,691	141,702	172,614	86,427
裏磐梯線	30,290	11,148	11,733	9,911	18,265

※ 令和 7 年度から IC カードを導入し、利用者数の集計方法を従来の推測値から実績値に変更したため、経年比較にあたっては留意が必要。

表 6　広域路線バスの利用者数

⑵　まちなか循環線

中心市街地では、「まちなか循環線」が運行され、市街地内の移動手段として市民の生活を支えています。

路線名	運行経路			運行本数	運行日
	起点	主な経由地	終点		
まちなか循環線(西回り)	喜多方駅前	合同庁舎入口	喜多方駅前	4	平日
まちなか循環線(東回り)	喜多方駅前	合同庁舎入口	喜多方駅前	4	平日

※土日・祝日、12 月 29 日～1 月 3 日は運休

表 7　まちなか循環線の運行状況

路線(利用者数 人/年)	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
まちなか循環線（東・西）	2,911	4,615	6,822	6,736	4,176

※ 令和 2 年 10 月から運行開始。

表 8　まちなか循環線の利用者数

⑶ AI オンデマンドバス「のるーと喜多方」

本市では、予約型乗合交通「みんべぇ号」を前身とし、令和 4 年 10 月から東部エリア（喜多方・塩川、熱塩加納地区とエリアを順次拡大）で、令和 6 年 10 月から西部エリア（山都・高郷地区）で AI オンデマンドバス「のるーと喜多方」を運行しています。

予約に応じて AI が効率的に運行ルートを設定する仕組みで、アプリ・LINE・電話で予約でき、市民の通院・買い物・通学等の移動を支える域内交通となっています。

運行エリア		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	台数
エリア	地区	上	下							
東部	喜多方 熱塩加納 塩川	―	―	7:00～ 19:00	月～金	大　人：500 円 子ども：300 円 ※障がい者は半額	喜多方市地域公共交通会議	福島交通㈱ 喜多方交通㈱ 八七一タクシー㈲ 塩川タクシー㈱	区域運行	8 台
西部	山都 高郷	―	―	7:00～ 17:00	月～金			㈲山都タクシー 塩川タクシー㈱		2 台
	山都-喜多方 ライン	3	3	8:30～ 16:15	火・木			㈲山都タクシー		1 台
	高郷-坂下 ライン	3	3	7:45～ 14:30	月 水・金					

※土日・祝日、12 月 29 日～1 月 3 日は運休　　表 9　のるーと喜多方の運行状況

区分　（利用者数 人/年）	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
のるーと喜多方（東部）	8,531	35,943	46,593	45,679
のるーと喜多方（西部）	―	―	1,267	2,841
のるーと喜多方　計	8,531	35,943	47,860	48,520

※ 東部は R4 年 10 月の運行開始から順次エリアを拡大。西部は R6 年 10 月運行開始。　表 10　のるーと喜多方の利用者数

⑷ タクシー等

市内では民間のタクシー事業者が運行しており、市内全域を自由に移動できる交通手段として重要な役割を担っています。

喜多方交通株式会社、八七一タクシー有限会社、塩川タクシー株式会社、有限会社山都タクシー

⑸ その他の輸送資源

スクールバス、医療機関・宿泊施設等の送迎バス

3-3　喜多方市地域公共交通計画［R4 年度～R8 年度］の振り返り

⑴　施策・事業の実施状況

本市では、「喜多方市地域公共交通計画［令和 4 年度～令和 8 年度］」（以下「前計画」という。）に基づき、市民の移動手段の確保に向けた各種事業に取り組んできました。あわせて、会津圏域公共交通活性化協議会等の関係機関と連携し、広域的な課題解決に向けた取組も一体的に進めています。

施策	事業	実施内容
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	・利用エリア・指定乗降場所の見直し ・運行日・運行時間・便等の見直し ・予約・配車方法・システムの見直し	・「のるーと喜多方」の導入 ・アプリ、LINE からの予約受付対応
施策 2 市街地路線の見直し・改善	・まちなか循環線の見直し ・市街地内における新たな移動手段の導入検討	・まちなか循環線の再編 (R4.6、R7.4、R8.4) ・まちなか循環線の本格運行の開始(R7.4)
施策 3 広域幹線軸の維持・確保	・鉄道の維持・活性化 ・広域路線バスの維持・確保	・JR への要望活動 ・鉄道の利用促進に向けたイベント(鉄道博)実施 ・広域路線バス(塩川・喜多方線、喜多方・坂下線)の再編
施策 4 利用の少ない公共交通の運行見直し	・路線バスの利用状況に応じた見直し ・みんべぇ号の利用に応じた運行方法・エリア等の見直し	・塩川・熊倉線の廃止 ・のるーと喜多方西部エリアの再編
施策 5 利用環境の改善	・利用促進ツールの作成 ・利用案内・待合環境の整備 ・車両の見直し ・ICT 技術やデータを活用した一体的サービス	・公共交通総合パンフレット、チラシの作成・配布 ・会津圏域バスマップの作成・配布 ・乗降地点の追加・変更 ・路線バスの運行情報のオープンデータ化 ・のるーと喜多方の OD データ(利用情報)活用
施策 6 利用促進	・地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント ・福祉や観光等と連携した利用促進	・会津圏域の高校生への利用促進チラシ配布 ・小中学校への通学におけるのるーと喜多方の活用体制整備 ・出前講座、公共交通説明会の実施
施策 7 地域（住民・団体・施設・企業等）との協働による取組	・地域で支える公共交通の仕組みの構築 ・民間企業・施設等と連携した取組	・市民との意見交換の実施

表 11　前計画の施策・事業の実施状況

⑵ 計画の評価・検証

前計画に定めた 5 つの評価指標について、令和 7 年度の実績値により達成状況を評価しました。

主な成果として、AI オンデマンドバス「のるーと喜多方」の導入により地域内公共交通の利用者数が大幅に増加したこと、収支率が改善したことが挙げられます。

また、出前講座等の実施回数は、令和 7 年度は目標を達成できませんでしたが（R4:26 回、R5:36 回、R6:19 回）、地域内公共交通の利用者数の増加に一定の効果があったと考えられます。一方で、次章で示すアンケート調査の結果からは、公共交通に関する情報を十分に入手できていないと感じている市民が一定数いることが明らかになっています。

さらに、広域路線バスの年間利用者数は、集計方法の変更により単純な経年比較はできないものの、コロナ禍を機に減少し、現在も流行前の水準までは回復していません。

このことから、情報発信・利用促進の強化を、本計画に引き継ぐ課題とします。

基本方針	計画の目標	評価指標	単位	策定時 (R2 年度)	目標値	実績値 (R7 年度)	評価
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	25,980	32,000	52,696	達成
	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	186,203	280,000	139,412※	未達成
方針②： 利用実情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	5.1	7.1	4.7※	未達成
		予約型乗合交通の収支率	%	9.0	10.0	14.0	達成
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	16	20	10	未達成

※路線バスにおいて、令和 7 年度から IC カードを導入し、利用者数の集計方法を従来の推測値から実績値に変更したため、経年比較にあたっては留意が必要。

表 12　前計画の評価指標の達成状況

【前計画の主な実施内容】



のるーと喜多方の運行開始



専用アプリ・LINE からの予約受付開始



地域公共交通総合パンフレット



再編のお知らせチラシ



出前講座

図４　前計画の主な実施内容

第 4 章　公共交通を取り巻く問題・課題

上位計画・関連計画が示す市が目指す将来の都市像の実現に向けて、本市の公共交通の現状や実態・ニーズ調査の結果等を踏まえ、本計画で対応すべき問題・課題を次のとおり整理します。

問題 1　公共交通が使いづらい

課題 1-①　運行経路、エリア、時間等の利用実態に基づく運行内容の見直しが必要

課題 1-②　乗車環境や待合環境などの利用環境の改善が必要

問題 2　情報が届いておらず、公共交通への関心も低い

課題 2-①　情報発信の強化が必要

課題 2-②　公共交通への関心を高める取組が必要

問題 3　公共交通の維持が困難になってきている

課題 3-①　財政負担を抑え、持続可能な公共交通とするための実情に合った見直しが必要

課題 3-②　担い手不足の解消に向けた取組が必要

課題 3-③　利用者数の減少とそれに伴う収入の減少に対処する取組が必要

問題 4　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 4-①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直しが必要

課題 4-②　関係機関との連携・役割分担が必要

問題１　公共交通が使いづらい

1-①　運行経路、エリア、時間等の利用実態に基づく運行内容の見直しが必要

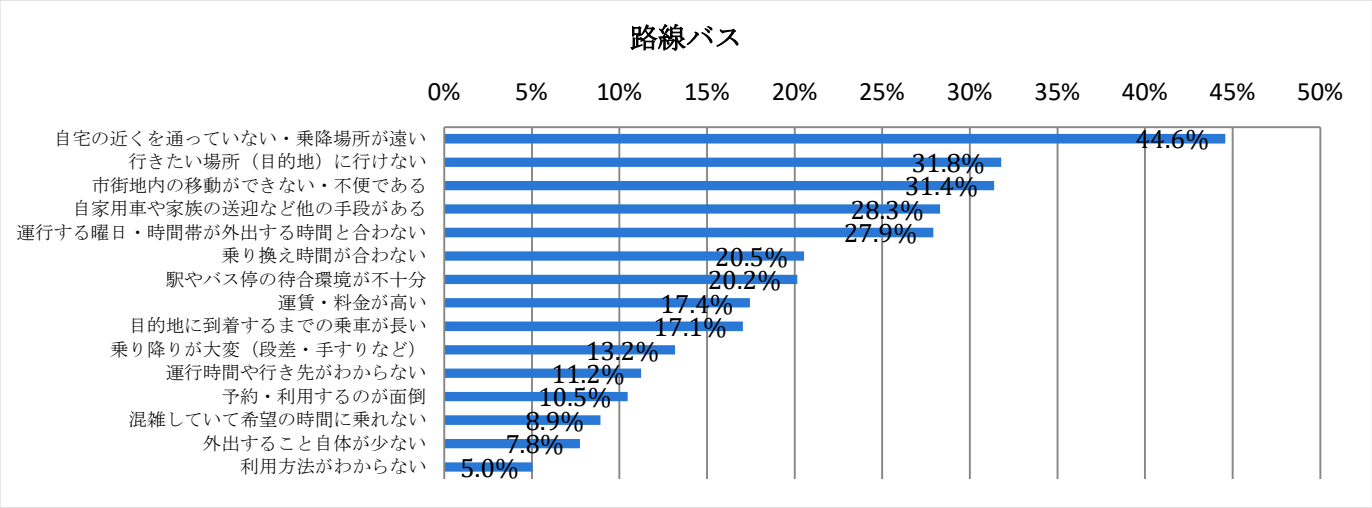
喜多方市地域公共交通会議（以下、「交通会議」という。）が実施した日常の外出と公共交通に関する市民アンケート（以下、「市民アンケート」という。概要は P41 参照）では、タクシーを除く市内の公共交通に関して、「利用しない・できない理由」の上位が、運行経路や乗降場所、時間帯に関わる回答となっており、利用実態に即した運行内容への見直しの必要があります。

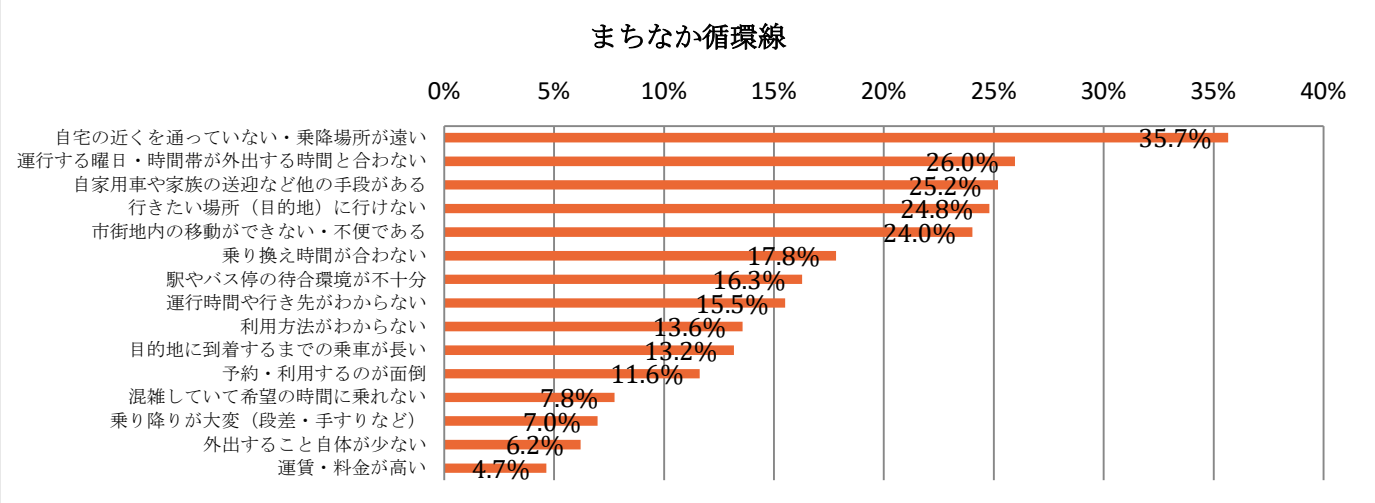
1-②　乗車環境や待合環境などの利用環境の改善が必要

そのほか、公共交通を「利用しない・できない理由」として、『駅やバス停の待合環境が不十分』、『乗り降りが大変』を挙げる回答が一定数ありました。

また、利用者から利用環境の改善を求める声も寄せられており、今後さらに高齢化が進むことを踏まえ、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、待合環境や乗降環境の整備の必要があります。

【利用しない・できない理由】　日常の外出と公共交通に関する市民アンケート





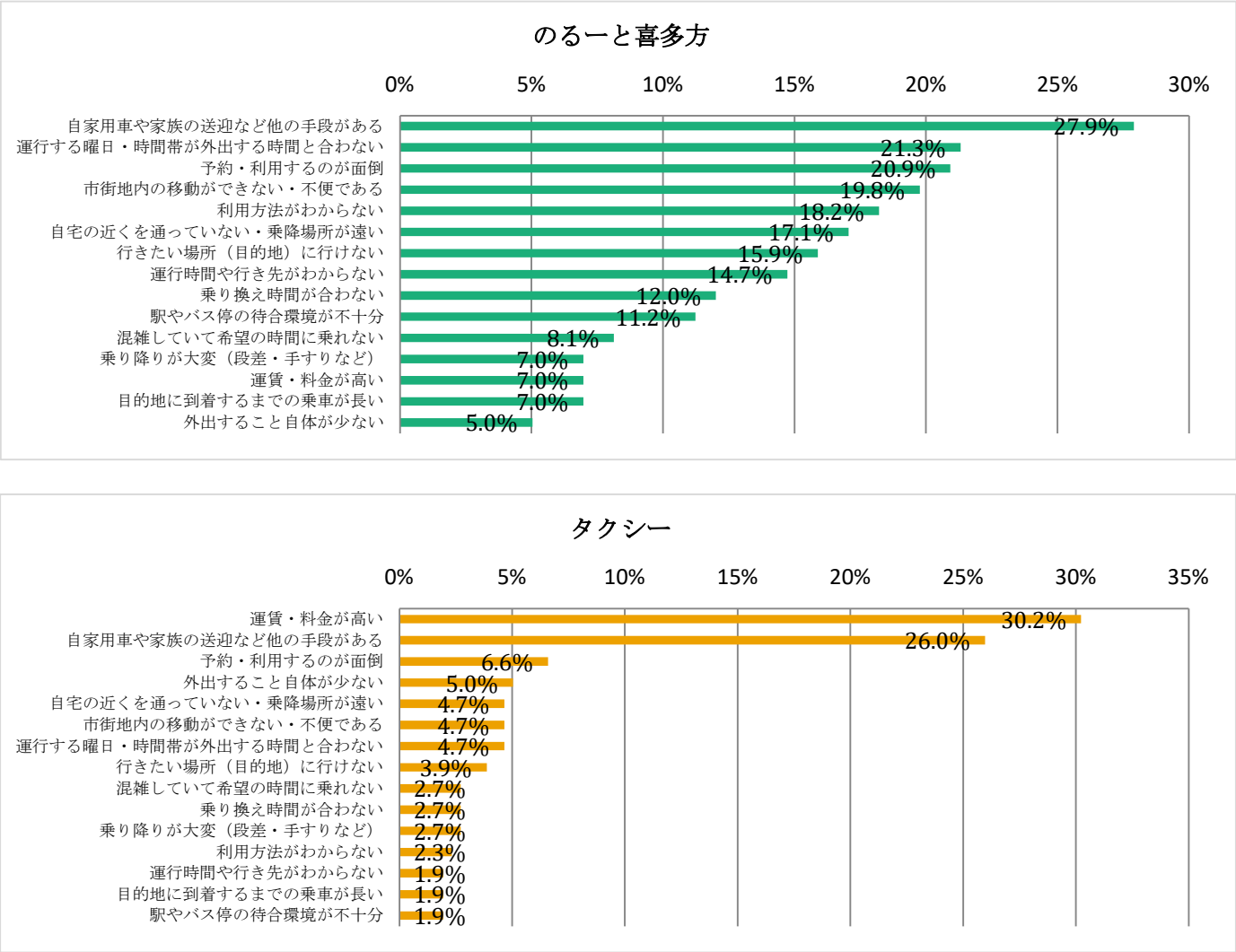


図５　公共交通を利用しない・できない理由

【利用者の声】

- 段差が厳しく、（のるーと喜多方に対して）乗れるか不安。
- 介助のことを考えると、小さい車両にしてほしい。
- 乗り場からは乗れると言っても、そもそも足が痛いから玄関から乗りたい。
- 乗り場が遠く、買い物袋を持っての移動が大変。
- 主要施設には路線バスの乗り入れをしてほしい。

問題２　情報が届いておらず、公共交通への関心も低い

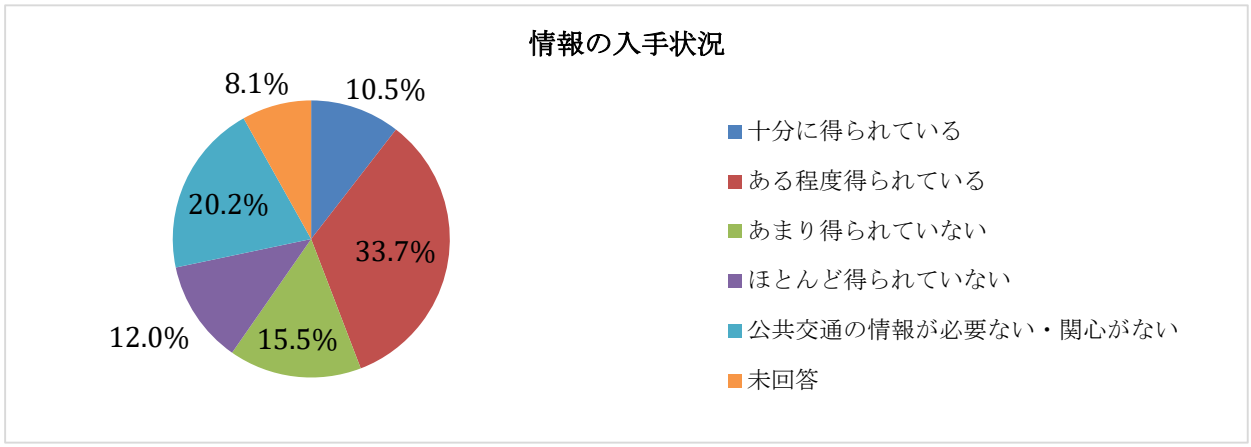
2-①　情報発信の強化が必要

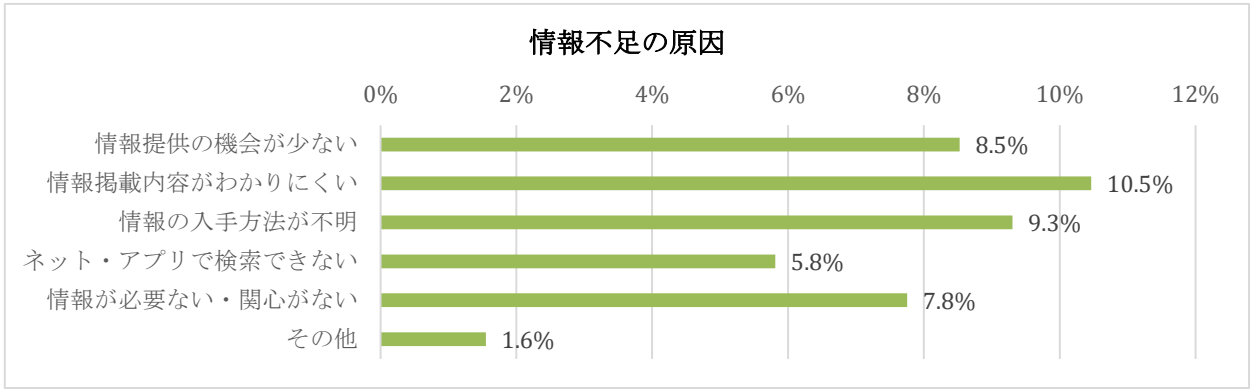
市民アンケートの結果では、情報を「十分に得られている」・「ある程度得られている」と回答した市民は４割を超えている一方で、「あまり得られていない」・「ほとんど得られていない」と回答した市民も 27.5%おり、一定数の市民が情報不足を感じています。

情報が十分に届いていない要因としては、「内容がわかりにくい」という情報の質による課題と、「提供の機会が少ない」という情報の量による課題の両方が挙げられます。

また、希望する情報の入手先は、市報・チラシ・回覧板が 46.9%、市ホームページ・SNS・LINE が 38.4%となっており、紙媒体とデジタル媒体のそれぞれの特性を活かした情報発信をする必要があります。

日常の外出と公共交通に関する市民アンケート





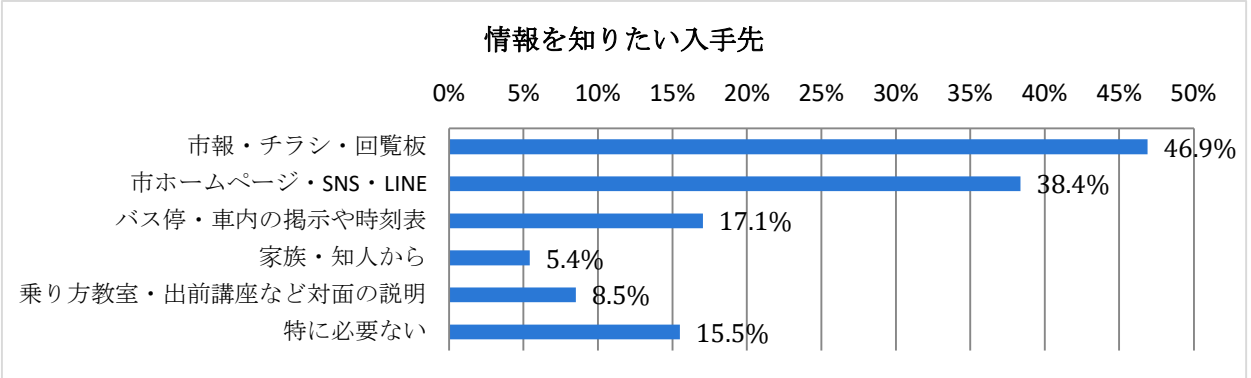


図６　情報の入手状況・情報不足の原因・情報を知りたい入手先

2-② 公共交通への関心を高める取組が必要

本市を含む会津圏域では、依然として自家用車の利用率が高く、公共交通の必要性を感じていない市民も多いことから、情報についても「必要ない・関心がない」という回答が一定数見られ、公共交通そのものへの関心や理解を高めていく必要があります。

■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）

	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%

出典：会津圏域地域公共交通計画（２０２６－２０３１）

表 13　会津圏域における交通手段分担率

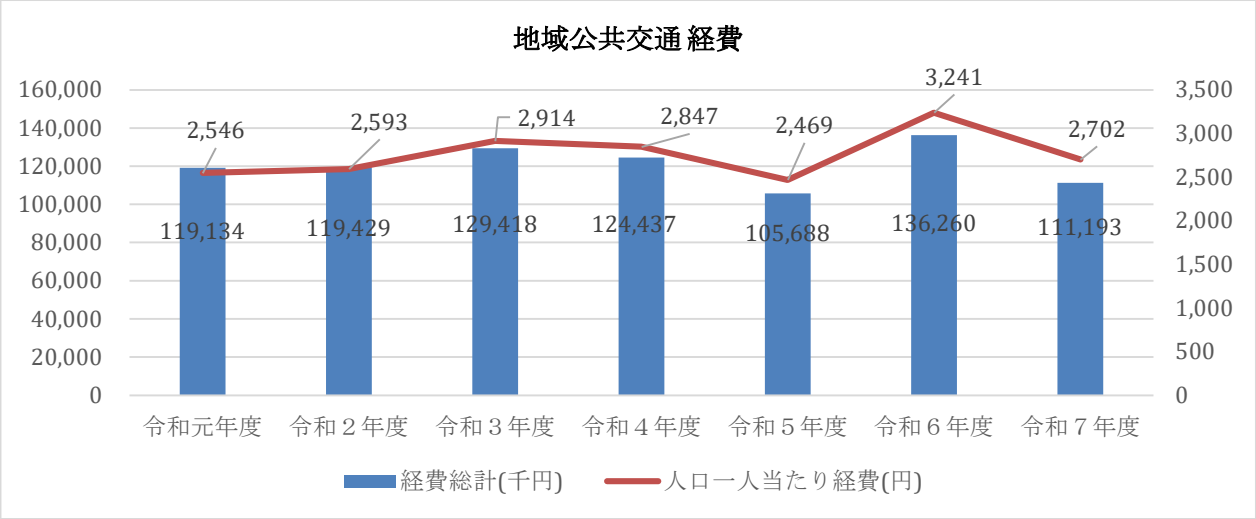
また、本市で実施した行政サービスに対する満足度アンケート（以下、「満足度アンケート」という。概要は P41 参照）においては、回答者の 26.6%が「わからない」と回答しています。このことから、公共交通に関する情報が十分に届いていないことや関心が低いことにより、サービスの内容や必要性を十分に把握できず、評価が難しいと考える市民が一定数いることがうかがえます。

問題３　公共交通の維持が困難になってきている

3-①　財政負担を抑え、持続可能な公共交通とするための実情に合った見直しが必要

本市における公共交通にかかる経費は、のるーと喜多方の導入により、一時減少しましたが、近年の人件費や燃料費等の物価高騰により、今後は増加が見込まれます。

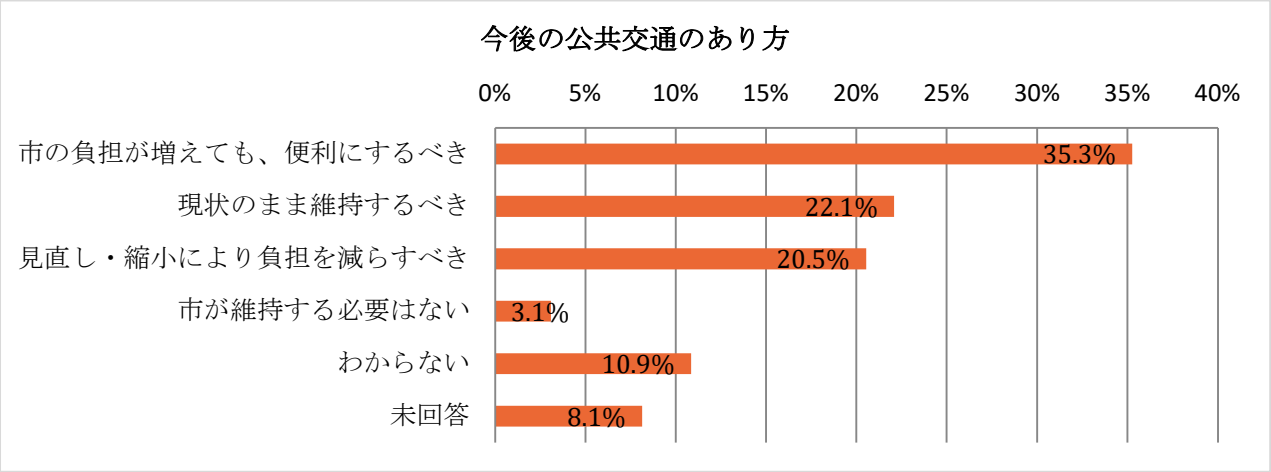
限られた財源の中で引き続き公共交通を維持・確保していくためには、今後も財政負担の抑制を図りながら、地域の実情や利用者のニーズに応じた持続可能な公共交通サービスを提供していく必要があります。



※経費総計：路線バス、委託バス、交通会議負担金の合算値

図７　地域公共交通経費の推移

また、市民アンケートの結果では、回答者全体の約６割が現状の水準の維持又は向上を望んでおり、公共交通が市民生活を支える重要な役割を担っていることから、将来にわたり公共交通を維持・確保できるよう、持続可能な運行形態やサービスの見直しを進める必要があります。



日常の外出と公共交通に関する市民アンケート

図８　今後の公共交通のあり方

3-② 担い手不足の解消に向けた取組が必要

全国的に乗務員不足が大きな課題となる中、本市が属する会津圏域においても担い手不足は深刻な状況にあります。会津乗合自動車㈱（令和８年４月より福島交通㈱と合併）における路線バス乗務員の充足率は 83.89%（令和７年 10 月１日時点）であり、乗務員不足に伴うバス路線の再編や廃止も余儀なくされています。

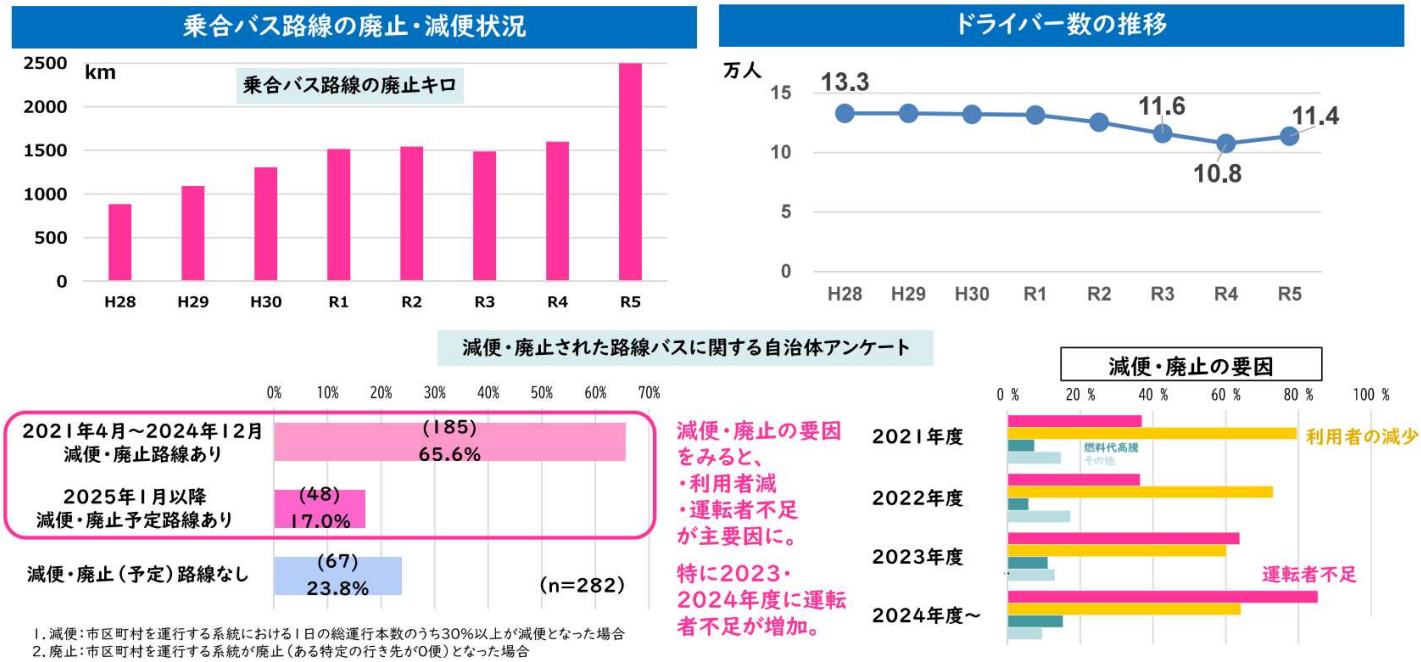
市内の交通事業者においても、同様に乗務員の高齢化は深刻な状況にあります。ヒアリングを行った市内の事業者では、運転者に占める 65 歳以上の割合が約３割の事業者がある一方、従業員のほぼ全員が該当する事業者もおり、若年層の新規雇用が進んでいない実態がうかがえます。

新規雇用が進まない背景としては、二種免許の取得に費用や時間を要すること、マイカー利用や人口減少により地域の運送需要が伸び悩んでいること、燃料費等の経費が増加する中で賃金の引き上げが難しいことなど、複数の要因が指摘されています。

こうした中、事業者独自に二種免許取得を支援するなど、就職のハードルを下げる取組も見られる一方で、都市部への人材流出を懸念する声もあり、事業者単独で乗務員を確保することには限界があります。

また、人材を確保できれば事業の維持・拡大に意欲を示す事業者や、担い手不足を会津圏域全体で取り組む課題として捉え、近隣市町村との連携に前向きな事業者もおり、効果的な支援策や広域的な連携により状況の改善が期待されます。

このような実態を踏まえ、二種免許取得への支援や待遇改善に向けた取組に加え、会津圏域の関係市町村や事業者が連携し、担い手の確保・育成に取り組む必要があります。



出典：国土交通省関東運輸局：[交通空白解消の取組と輸送資源のフル活用について(令和８年６月 29 日)]

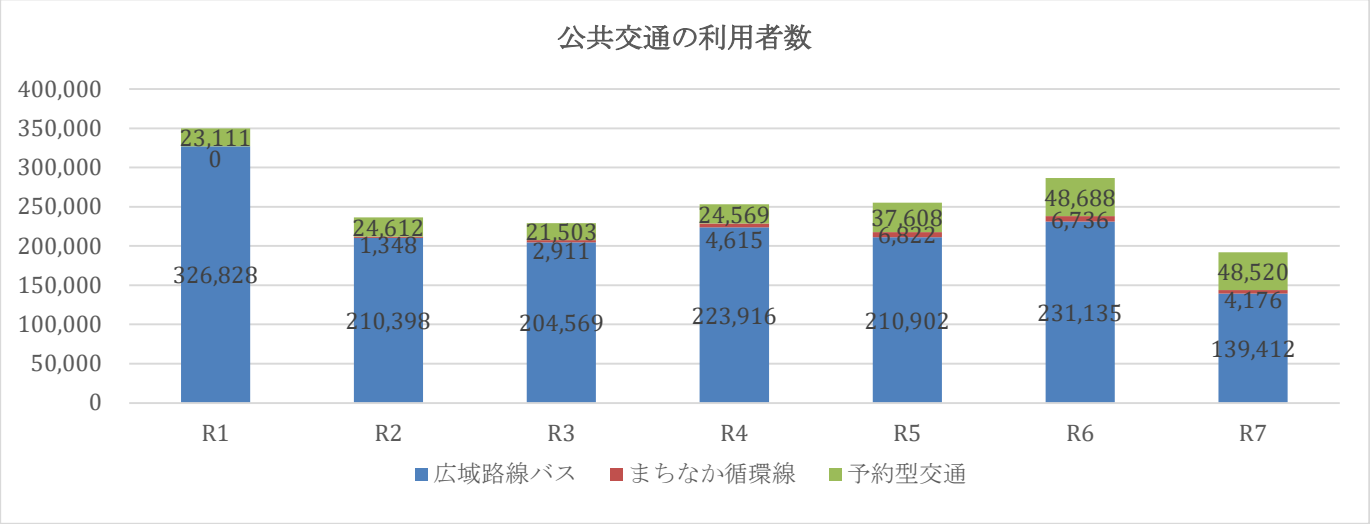
図９　乗合バス路線の廃止・減便状況とドライバー数の推移

3-③　利用者数の減少とそれに伴う収入の減少に対処する取組が必要

のるーと喜多方の導入により、市の域内公共交通の利用者数は増加したものの、公共交通全体の利用者はコロナ禍を機に減少し、現在も流行前の水準には回復していない状況です。

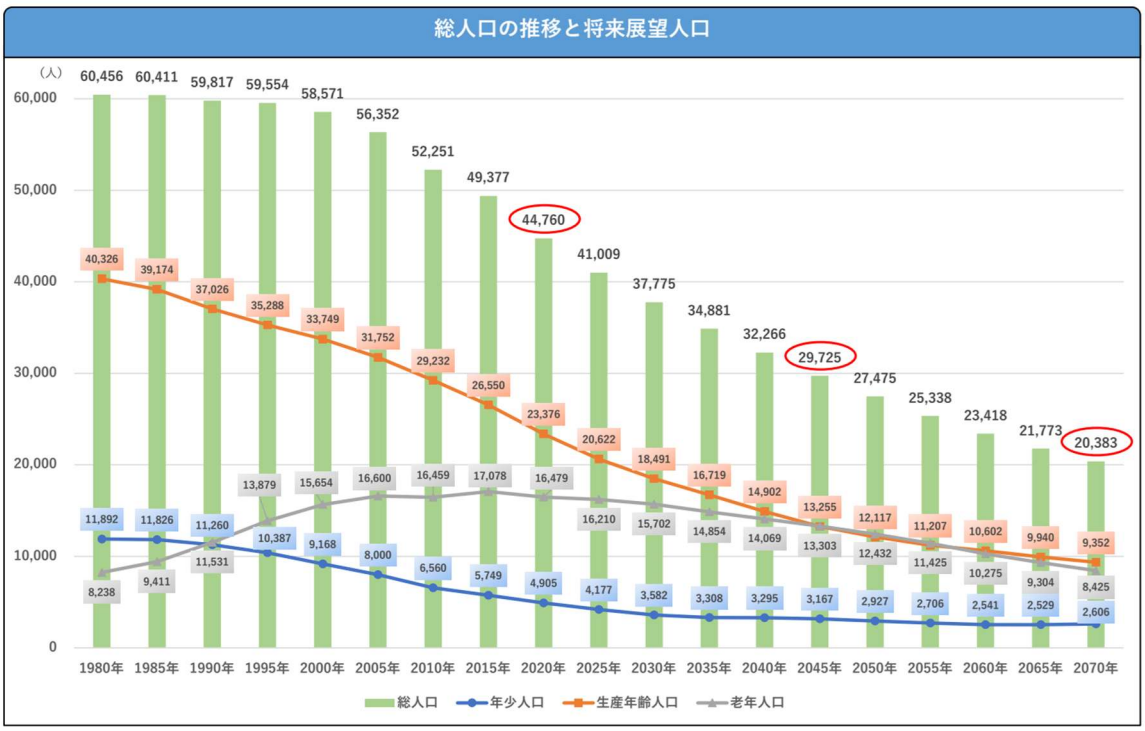
また、本市の人口は減少が続いており、「喜多方市長期人口ビジョン［第 3 版］（令和 7 年 3 月）」の将来展望人口では、2030 年に 37,775 人と見込まれており、人口減少に伴い公共交通の利用者数も減少することが予想されます。

こうした利用者数の減少とそれに伴う収入の減少により、公共交通を維持することが今後ますます困難になることが懸念されるため、地域の実情や社会情勢の変化に対応する必要があります。



※路線バスにおいて、令和 7 年度から IC カードを導入し、利用者数の集計方法を従来の推測値から実績値に変更したため、経年比較にあたっては留意が必要。

図 10　公共交通の利用者数の推移



出典：喜多方市長期人口ビジョン［第 3 版］

図 11　喜多方市の総人口の推移と将来展望人口

問題４　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

4-①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直しが必要

公共交通には、児童・生徒の通学、高齢者の通院・買い物、観光客の周遊など、利用者ごとに求められる役割があります。

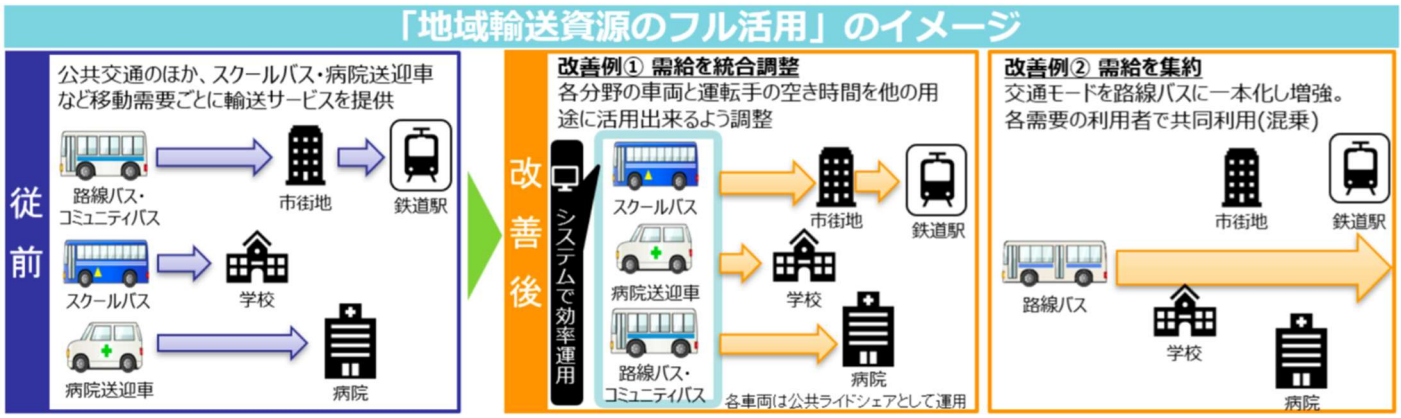
こうした役割は、居住や都市機能の誘導、学校の再編、観光施策の展開など、市が進めるまちづくりの方向性に応じて変化していきます。このため、公共交通の運行内容や関連する取組についても、まちづくりの動向を踏まえ継続的に見直していく必要があります。

4-②　関係機関との連携・役割分担が必要

移動手段の確保が必要とされる場面は、福祉、教育、観光、都市計画など多様な分野にまたがっており、交通分野だけで対応することは困難です。

限られた資源の中で多様な移動需要に対応していくためには、公共交通が担う移動と各分野の取組（施設送迎バス、スクールバス、移動支援制度等）が担う移動を整理する必要があります。

このため、関係機関との情報共有を図り、それぞれの役割分担を明確にしたうえで、相互に連携し、効率的に移動手段を確保していく必要があります。



出典：国土交通省関東運輸局：[交通空白解消の取組と輸送資源のフル活用について(令和８年６月 29 日)]

図 12　「地域輸送資源のフル活用」のイメージ

第 5 章　基本方針と計画の目標

5-1　基本方針

本計画では、日常生活を支える社会基盤である公共交通について、これまでの成果と課題を踏まえ、交通ネットワークの見直しや情報発信の強化を図りながら、より多くの市民に利用される持続可能な公共交通の実現を目指し、基本理念を次のとおり定めます。

市民の日常生活を支える
持続可能な地域公共交通の実現を目指します

また、基本理念の実現に向け、次の 4 つの基本方針・目標を定めます。

基本方針
方針 1：日常生活を支える利便性の高い公共交通の実現　　→　目標 1 通院・買い物・通学等の日常の移動を支え、誰もが安心して暮らせるまちに向けた公共交通の実現を目指します。
方針 2：移動手段として「選ばれる」公共交通の実現　　→　目標 2 入手しやすくわかりやすい情報を届け、公共交通を含めた移動手段への関心を高めます。
方針 3：社会変化に対応した持続可能な公共交通の実現　　→　目標 3 経費の増加や担い手不足に対応し、将来にわたり公共交通を維持できる体制の構築を目指します。
方針 4：まちづくりの基盤としての公共交通の実現　　→　目標 4 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の実現を目指します。 （高齢者・障がい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）

5-2　計画の目標

本計画が掲げる基本方針の実現に向け、以下の目標を設定します。

また、施策・事業の展開による目標の達成を評価するため、それぞれの目標に対して数値目標を設定します。

目標１　通院・通学・買い物等の日常生活を支える公共交通を確保・維持する。

のるーと喜多方、まちなか循環線及び広域路線バスの利用実態に応じて運行内容を見直すとともに、乗降・待合環境の改善を図り、市内及び近隣市町村への通学・通院・買い物等の日常の移動を支えます。

また、広域路線バスについては、会津圏域公共交通活性化協議会や近隣自治体と連携し、路線の維持・確保に取り組みます。

【評価指標】地域内公共交通の年間利用者数

目標２　公共交通の情報を確実に届け、利用への関心を高める。

公共交通の情報発信を強化するとともに、モビリティ・マネジメント（過度に自動車に頼らず、公共交通をかしこく利用するための意識変化を促す取組）を通して、公共交通への意識・関心を高めます。

【評価指標】公共交通全体の市民一人当たりの年間利用回数

目標３　実情に見合った持続可能な公共交通を実現する。

利用実態や運行実績、担い手不足等の社会情勢を踏まえ、公共交通の維持・確保に向けた取組を進めます。

【評価指標】予約型乗合交通の収支率

目標４　まちづくりの目的に合わせて公共交通を見直し、関係分野と連携した取組を実現する。

居住や都市機能の誘導、学校の再編、観光施策の展開など、市が進めるまちづくりの方向性を踏まえ、公共交通の運行内容や関連する取組を見直します。

また、福祉、教育、観光、都市計画等の関係機関と役割分担を明確にしたうえで連携し、限られた資源を有効活用しながら効率的に移動手段を確保します。

【評価指標】公共交通に対する満足度

第 6 章　目標達成のための施策・事業及び評価指標

6-1　各事業の内容と実施主体

目標 1　通院・通学・買い物等の日常生活を支える公共交通を確保・維持する。

①　地域内公共交通の運行内容の見直し　【実施主体：市、交通事業者】

OD データ（利用者の移動実績データ）や市民・地域からの要望を分析し、運行エリア、乗降場所、運行日、運行時間帯等について、利用実態に応じた運行内容への見直しを進めます。

なお、見直しにあたっては、利用需要に加えて運行に必要な経費や人員等の供給体制を踏まえ、持続可能な運行の確保に配慮します。

【主な取組】

- 運行するエリア及び利用条件の見直し
- 運行日・運行時間帯の見直し
- 市街地内の指定乗降場所の追加・変更
- まちなか循環線のルート・便数・ダイヤの見直し

②　地域内公共交通の一体的な見直し　【実施主体：市、交通事業者】

利用実態や利用条件を踏まえて各交通機関の役割を検証し、利用の少ない路線・区間や役割が重複するサービス等を整理するとともに、実情に応じた移動手段を検討します。

あわせて、交通機関相互の円滑な乗り継ぎ環境の確保、公共交通ネットワーク全体の一体的な見直しにより、効率的で持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

【主な取組】

- 利用実態、利用条件に基づく各路線の役割の検証
- 利用が少ない路線・区間や役割が重複するサービスの整理・見直し
- 地域の需要に応じた運行形態（定時定路線・デマンド型交通・タクシー等）の比較検討

③　乗降・待合環境の整備　【実施主体：市、交通事業者、関係施設等】

高齢者や障がい者等が安心して公共交通を利用できるよう、交通事業者と連携してバリアフリー化を進めるとともに、医療機関や商業施設等の協力を得ながら、施設の出入口付近への乗降場所の設置や待合環境の改善など利用環境の整備を進めます。

【主な取組】

- 低床車両・ユニバーサルデザインタクシー等の導入支援や乗降時のバリアフリー対応
- 主要な乗降場所における待合環境の現況調査
- 医療機関・商業施設等と出入口付近への乗降場所の設定協議

④　会津圏域公共交通活性化協議会と連携した広域路線バスの見直し・改善

【実施主体：市、会津圏域市町村、交通事業者】

学校の統廃合や商業施設の新設・移転等により、会津圏域の移動需要は変化しています。

このため、会津圏域公共交通活性化協議会と連携し、会津圏域地域公共交通利便増進実施計画に基づき、IC カードデータ等を活用した EBPM（証拠に基づく政策立案）による検証を行いながら、本市に関係する塩川・喜多方線及び喜多方・坂下線をはじめとする広域路線バスの再編・見直しを進めます。

【主な取組】

- IC カードデータや乗降調査等による利用状況の把握・検証
- 塩川・喜多方線及び喜多方・坂下線のダイヤ・経路等の見直し
- 広域路線バスと域内交通との乗り継ぎ環境・案内の改善

⑤　近隣自治体との連携強化　【実施主体：市、近隣自治体、交通事業者】

近隣自治体と観光客の利用状況を共有し、広域的な視点から公共交通の利用促進に向けた連携を強化します。

北塩原村が運行する裏磐梯線は本市内も運行していることから、近隣自治体と情報共有を図りながら、市内交通との接続や利用案内の充実により、市民や観光客が利用しやすい環境の整備に取り組みます。

【主な取組】

- 近隣自治体との連絡会議の開催
- 裏磐梯線と市内交通との接続の見直し
- 近隣自治体との公共交通の利用状況及び観光需要に関するデータの共有

目標２　公共交通の情報を確実に届け、利用への関心を高める。

①　情報発信の強化　　【実施主体：市、交通事業者】

公共交通を日常生活で「使える」移動手段とするため、情報発信の内容（質）及び頻度（量）を見直し、必要な情報をわかりやすく適切な方法で入手できるよう情報提供の充実を図ります。

特に、高齢者、高校生とその保護者、観光客など、利用者ごとに必要な情報や発信方法を整理し、紙媒体とデジタル媒体の双方を活用した定期的な情報発信に取り組みます。

【主な取組】

- 公共交通総合案内の作成・配布
- のるーと喜多方の予約方法・乗車方法案内の作成・配布
- 通院・買い物・通学など目的別の利用案内の作成
- 市広報、市ホームページ、SNS、LINE による定期的な情報発信
- 時刻表・運行情報のオープンデータ化の継続による経路検索サービスへの掲載
- 会津圏域公共交通活性化協議会と連携した利用促進チラシ等の配布

②　地域・学校・企業等と連携したモビリティ・マネジメント

【実施主体：市、交通事業者、学校・企業・福祉・医療機関等】

移動手段として「選ばれる」ためには、市民一人ひとりが公共交通の利用を「自分ごと」として捉えることが重要です。

このため、地域、学校、企業等の多様な主体に働きかけ、協働しながらモビリティ・マネジメントの取組を進めます。具体的には、進学、就職、運転免許の返納など、移動手段を見直す機会をとらえ、対象に応じた手法で利用を促進します。

【主な取組】

- 個人的なバスの利用内容をまとめる「マイバスカルテ」の作成・配布
- 家族送迎におけるコストの見える化
- 地域の集会等でのバスの乗り方教室の開催
- バス試乗の実施

目標３　実情に見合った持続可能な公共交通を実現する。

①　利用データに基づく公共交通の適正化　【実施主体：市、交通事業者】

のるーと喜多方の運行システムや、広域路線バスへの IC カードの導入により、乗降実績や移動状況をより詳細に把握できるようになりました。

今後も継続的かつ安定的に公共交通を提供できるよう、会津圏域公共交通活性化協議会と連携し、これらのデータの分析に基づき、需要に応じた路線・運行エリア・便数・ダイヤ等の運行内容や車両・配車等の運行体制の見直しを行い、地域の実情や社会情勢の変化に対応した公共交通の適正化を進めます。

また、人件費や燃料費等の運行経費が増加傾向にあることを踏まえ、適切な受益者負担のあり方を検討します。

【主な取組】

・のるーと喜多方の運行データ及び IC カードデータの定期的な分析
・需要や社会情勢に応じた運行内容、車両、運行台数等の適正化
・運賃等の受益者負担のあり方の検討

②　国・県補助制度の積極的活用、収入源の多様化　【実施主体：市、会津圏域市町村、交通事業者】

国・県の支援制度を積極的に活用し、車両の更新、実証事業等に必要な財源の確保に努めます。

また、持続可能な運行を確保するため、交通事業者と連携し、車内広告や企業協賛など、運賃収入以外の多様な収入源の確保を進めます。

【主な取組】

・国の地域公共交通確保維持改善事業や福島県の補助制度の活用
・車両ラッピング・車内広告の募集等の自主財源の確保に向けた連携
・時刻表や公共交通ガイドへの広告掲載

③　運転士等の担い手の確保に向けた支援　【実施主体：市、交通事業者】

運転士等の担い手不足は全国的に深刻化しており、公共交通の維持に直結する課題であることから、交通事業者と連携して担い手の確保に取り組みます。

交通事業者や国・県と連携しながら、第二種運転免許の取得、労働環境の改善に向けた支援、採用活動への協力など、担い手不足の解消に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- 交通事業者へのヒアリングによる担い手不足の定期的な把握
- 第二種運転免許の取得費用の支援など、事業者の採用活動の支援制度の検討
- 事業者が取り組む労働環境の改善への支援

④　新たな輸送資源の調査・研究　【実施主体：市、交通事業者、地域住民組織】

現在生じている課題や将来的に生じ得る課題に備え、国の動向を注視し、地域の輸送資源の活用や新たな運送形態、自動運転をはじめとする技術について、情報収集や調査研究を進めます。

【主な取組】

- 公共ライドシェア等に関する情報収集・調査
- 福祉施設や事業所等の送迎車両など、地域の輸送資源の活用可能性の調査
- 自動運転等の最新技術に関する国の実証の動向や他地域の事例の情報収集

※　公共ライドシェア…バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

目標４　まちづくりの目的に合わせて公共交通を見直し、関係分野と連携した取組を実現する。

①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直し

【実施主体：市、交通事業者、都市整備・福祉・教育・観光等の関係機関】

都市計画をはじめとする関係計画との整合を図りながら、まちづくりの方向性を踏まえ、運行ルートや乗降場所などの運行内容の見直しを進めます。

また、鉄道・広域路線バス・地域内公共交通の相互の円滑な乗り継ぎ環境の確保に取り組みます。

【主な取組】

- 立地適正化計画等の関係計画と連携した運行エリア・運行内容の検討
- 商業施設・医療機関等の新設・移転にあわせた運行ルート・乗降場所の見直し
- 主要な観光施設や催事に対応した二次交通手段の検討

②　関係機関との役割分担と地域との協働

【実施主体：市、交通事業者、学校、福祉・観光等の関係機関、商業・医療施設、市民】

スクールバス、施設送迎バス、移動支援制度等の各分野の取組が担う移動の範囲を整理し、関係分野との役割分担について検討を進めます。

あわせて、市や交通事業者などの運行を担う側だけでなく、目的地となる事業者・施設や利用者である市民を交え、地域全体で公共交通を支える取組を進めます。

【主な取組】

- スクールバスや施設送迎バスと公共交通の役割分担の整理
- 免許返納者や高齢者の外出支援について関係機関と連携した実態把握と対応の検討
- 家族による送迎の負担に関する実態把握と関係分野での対応の検討
- 地域ごとの意見交換会の開催

※　二次交通…駅などの拠点から観光地・宿泊施設・学校など最終目的地までを結ぶ「二つ目の移動手段」のこと

6-2　評価指標・数値目標

⑴　評価指標及び数値目標

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	目標	評価指標	単位	現状値	目標値 R13 年度
方針１　日常生活を支える利便性の高い公共交通の実現	目標１　通院・通学・買い物等の日常生活を支える公共交通を確保・維持する。	地域内公共交通の年間利用者数	人/年	52,696 (R7 年度)	53,200
方針２　移動手段として「選ばれる」公共交通の実現	目標２　公共交通の情報を確実に届け、利用への関心を高める。	公共交通全体の市民一人当たりの年間利用回数	回/人	4.7 (R7 年度)	5.2
方針３　社会変化に対応した持続可能な公共交通の実現	目標３　実情に見合った持続可能な公共交通を実現する。	予約型乗合交通の収支率	%	14.0 (R7 年度)	14.0
方針４　まちづくりの基盤としての公共交通の実現	目標４　まちづくりの目的に合わせて公共交通を見直し、関係分野と連携した取組を実現する。	公共交通に対する満足度	点	44.9 (R8 年度)	50.6

表 14　評価指標及び数値目標

⑵　指標の算出方法と目標値の設定

ア　地域内公共交通の年間利用者数[人/年]　→　目標 1

指標の設定理由	運行内容の見直しや乗降・待合環境の整備が、市民の日常生活の移動の確保につながっているかを、利用実績から評価する。
指標の算出方法	地域内公共交通（のるーと喜多方、まちなか循環線）の年度ごとの利用者数（延べ人数）を合計した値とする。
目標値の設定	今後も人口の減少とそれに伴う公共交通の利用者数の減少が見込まれることから、本計画による効果を見込み、現状値(令和 7 年度)の維持を目標とする。
使用データ	のるーと喜多方、まちなか循環線の利用実績(年間 4 月 1 日～3 月 31 日)

イ　公共交通全体の市民一人当たりの年間利用回数[回/人]　→　目標 2

指標の設定理由	情報発信やモビリティ・マネジメント等が公共交通の利用につながっているかを評価する。
指標の算出方法	(広域路線バス利用者数＋地域内公共交通利用者数)÷当該年度の市総人口
目標値の設定	広域路線バスは会津圏域地域公共交通計画と整合を図り、地域内公共交通は目標 1 のとおり、いずれも令和 7 年度の利用者数を維持することとし、その合計を喜多方市長期人口ビジョン［将来展望人口］による令和 13 年度の総人口で除した値を目標値とする。
使用データ	・喜多方・坂下線、塩川・喜多方線、裏磐梯線の利用実績 （年間 4 月 1 日～3 月 31 日） ・のるーと喜多方、まちなか循環線の利用実績(年間 4 月 1 日～3 月 31 日) ・市総人口：住民基本台帳人口（各年度 5 月 1 日時点）

ウ　予約型乗合交通の収支率[%]　→　目標 3

指標の設定理由	持続可能な公共交通を維持するため、収支率が一定の水準に保たれているかを評価する。また、前計画と同様の指標を設けることで、これまでの経過と同一の評価ができる。
指標の算出方法	予約型乗合交通に係る収入(年間)÷予約型乗合交通に係る経費(年間)
目標値の設定	今後も人件費や燃料費等の物価の高騰により運行経費の増加が見込まれることから、本計画に基づく運行の効率化や収入の確保等に取り組むことで収支率の低下を抑え、現状値（令和 7 年度）の維持を目標とする。
使用データ	喜多方市地域公共交通会議決算額(年間 4 月 1 日～3 月 31 日)

エ　公共交通に対する満足度[点]　→　目標 4

指標の設定理由	まちづくりの目的に合わせた公共交通であるか、市民から評価されているかを確認するため、公共交通に対する満足度で評価する。
指標の算出方法	行政サービスに対する満足度アンケート調査の公共交通に関する設問における「評価点」を用いる。
目標値の設定	令和 8 年度の調査全体の満足度(中央値)である 50.6 点を目指す。
使用データ	喜多方市企画調整課「行政サービスに対する満足度アンケート調査」

6-3　計画の体系

理念	問題・課題	基本方針
市民の日常生活を支える持続可能な地域公共交通の実現を目指します	**問題１　公共交通が使いづらい** 1-①　運行経路、エリア、時間等の利用実態に基づく運行内容の見直しが必要 1-②　乗車環境や待合環境などの利用環境の改善が必要	**方針１　日常生活を支える利便性の高い公共交通の実現**
	問題２　情報が届いておらず、公共交通への関心も低い 2-①　情報発信の強化が必要 2-②　公共交通への関心を高める取組が必要	**方針２　移動手段として「選ばれる」公共交通の実現**
	問題３　公共交通の維持が困難になってきている 3-①　財政負担を抑え、持続可能な公共交通とするための実情に合った見直しが必要 3-②　担い手不足の解消に向けた取組が必要 3-③　利用者数の減少とそれに伴う収入の減少に対処する取組が必要	**方針３　社会変化に対応した持続可能な公共交通の実現**
	問題４　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 4-①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直しが必要 4-②　関係機関との連携・役割分担が必要	**方針４　まちづくりの基盤としての公共交通の実現**

目標	施策	指標
目標 1 **通院・通学・買い物等の日常生活を支える公共交通を確保・維持する。**	**■　地域内公共交通の見直し・改善** ①　地域内公共交通の運行内容の見直し ②　地域内公共交通の一体的な見直し ③　乗降・待合環境の整備 **■　広域交通の見直し・改善** ④　会津圏域公共交通活性化協議会と連携した広域路線バスの見直し・改善 ⑤　近隣自治体との連携強化	**指標 1　地域内公共交通の年間利用者数** **52,696 人⇒53,200 人**
目標 2 **公共交通の情報を確実に届け、利用への関心を高める。**	**■　情報発信と利用促進のための仕組みづくり** ①　情報発信の強化 ②　地域・学校・企業等と連携したモビリティ・マネジメント	**指標 2　公共交通全体の市民一人当たりの年間利用回数** **4.7 回⇒5.2 回**
目標 3 **実情に見合った持続可能な公共交通を実現する。**	**■　社会情勢、地域の実情に合わせた公共交通の提供** ①　利用データに基づく公共交通の適正化 ②　国・県補助制度の積極的活用、収入源の多様化 ③　運転士等の担い手の確保に向けた支援 ④　新たな輸送資源の調査・研究	**指標 3　予約型乗合交通の収支率** **14.0%を維持**
目標 4 **まちづくりの目的に合わせて公共交通を見直し、関係分野と連携した取組を実現する。**	**■　まちづくりに合わせた取組の見直しと協働** ①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直し ②　関係機関との役割分担と地域との協働	**指標 4　公共交通に対する満足度** **44.9 点⇒50.6 点**

6-4　事業の実施スケジュール

各施策は次のスケジュールを基本として実施し、必要に応じて見直しを行います。

目標	施策	R9 年度（2027）	R10 年度（2028）	R11 年度（2029）	R12 年度（2030）	R13 年度（2031）
目標1	①　地域内公共交通の運行内容の見直し	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	②　地域内公共交通の一体的な見直し	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	③　乗降・待合環境の整備	段階的に実施・評価検証・見直し				
	④　会津圏域公共交通活性化協議会と連携した広域路線バスの見直し・改善	段階的に実施・評価検証・見直し				
	⑤　近隣自治体との連携強化	検討・調整		段階的に実施・評価検証・見直し		
目標2	①　情報発信の強化	計画		実施・評価検証・見直し		
	②　地域・学校・企業等と連携したモビリティ・マネジメント	検討・調整		実施・評価検証		見直し
目標3	①　利用データに基づく公共交通の適正化	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	②　国・県補助制度の積極的活用、収入源の多様化	検討・調整		実施・評価検証		見直し
	③　運転士等の担い手の確保に向けた支援	検討・調整		実施・評価検証		見直し
	④　新たな輸送資源の調査・研究			実施		
目標4	①　まちづくりの目的に合わせた運行内容・取組の見直し	協議・再編の実施			効果検証	見直し
	②　関係機関との役割分担と地域との協働	検討・調整		実施・評価検証		見直し

表 15　事業の実施スケジュール

第 7 章　計画の推進及び達成状況の評価・検証

7-1　主体ごとの基本的な役割

主体	主な役割
市（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。 ・日常生活に必要な移動手段を確保する。
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組を行う。
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。

表 16　主体ごとの基本的な役割

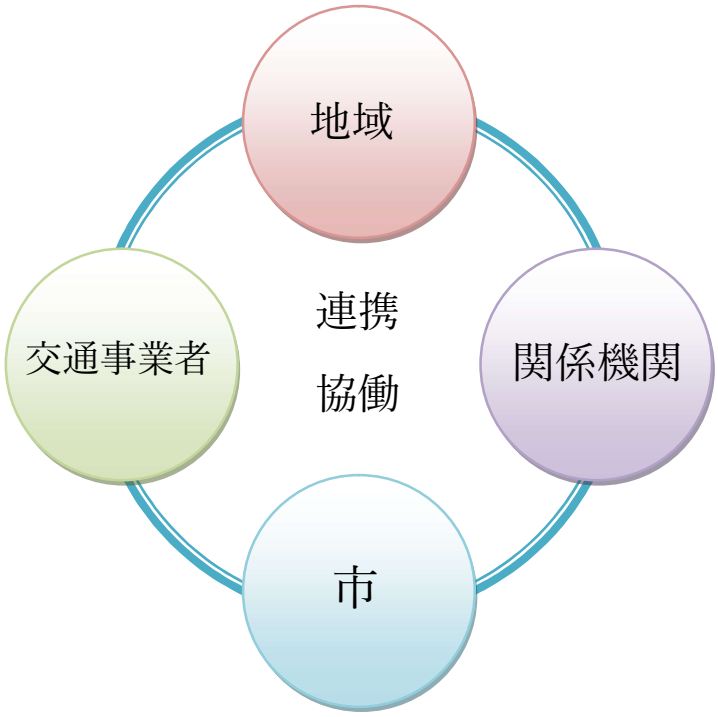


図 13　各主体の連携・協働

7-2　計画の推進体制

本計画は、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、喜多方市を中心に関係者の連携・協働により推進します。

本会議に提案する事項については、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、各種テーマに応じて構成員を選定するとともに、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。

なお、広域路線バスの再編等の圏域における広域的な施策については、会津圏域公共交通活性化協議会等と連携して取り組みます。



喜多方市地域公共交通会議

7-3　PDCA サイクルによる評価・検証

計画の実効性を確保するため、PDCA サイクルにより継続的に評価・改善を行います。その結果を翌年度以降の取組に反映します。

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、必要に応じて計画の見直しを行います。

【PDCA サイクル】

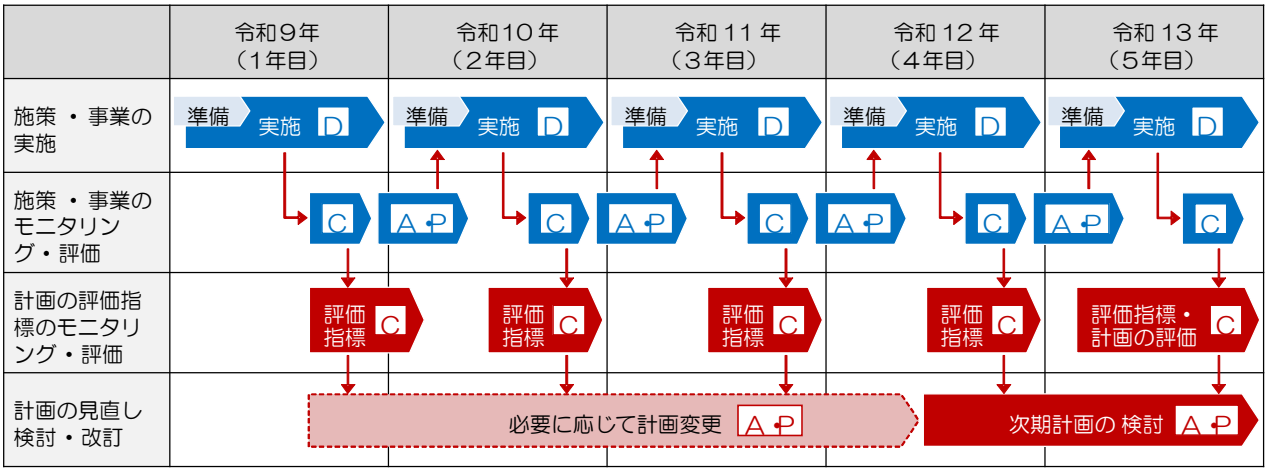


表 17　PDCA サイクル

【年間のスケジュール（案）】

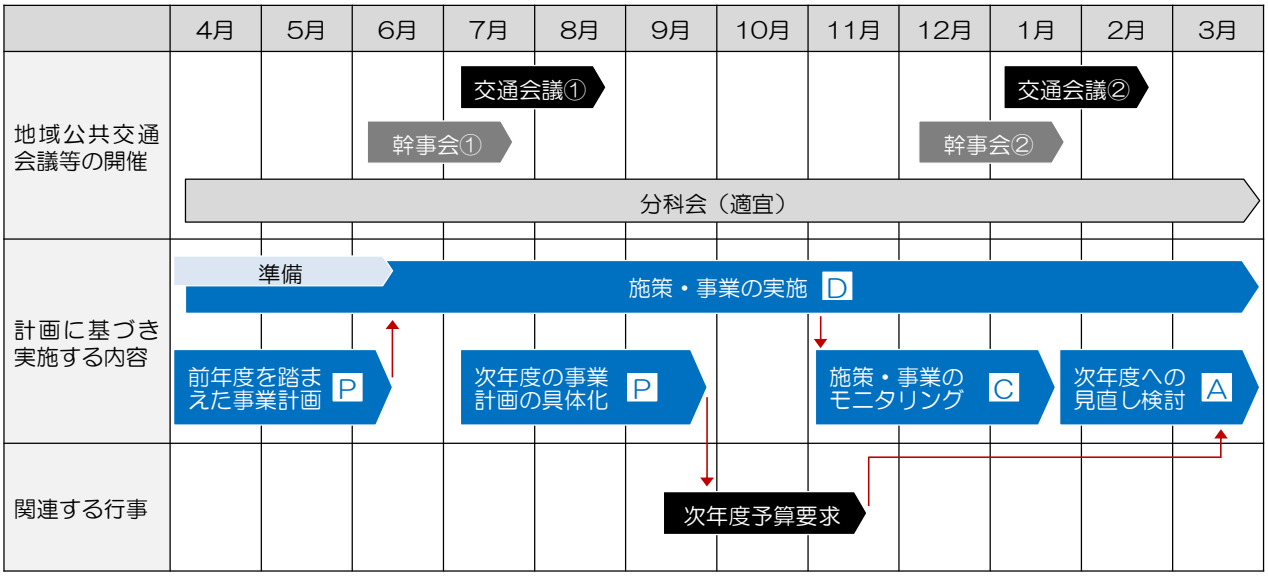


表 18　年間のスケジュール（案）

参考資料

1　策定の体制・経過

⑴　策定体制

【喜多方市地域公共交通会議の構成員】　※令和 8 年 10 月現在

区 分	事業者・団体名	役職等	役職
市長	喜多方市	市長	会長
一般乗合旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	会津支社長	
その他の一般旅客自動車運送事業者	福島交通株式会社	喜多方営業所長	
	喜多方交通株式会社	専務取締役	
	八七一タクシー有限会社	取締役管理部長	
	塩川タクシー株式会社	専務取締役	
	有限会社山都タクシー	代表取締役	
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	
	一般社団法人福島県タクシー協会 会津支部	事務局長	
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	私鉄福島交通労働組合	喜多方支部長	
	全国交通運輸労働組合総連合 福島県支部	事務局長	
住民又は旅客	喜多方市行政区長会連合会 （喜多方地区副代表）	副会長	
	喜多方市行政区長会連合会 （熱塩加納地区代表）	副会長	
	喜多方市行政区長会連合会 （塩川地区代表）	副会長	副会長
	喜多方市行政区長会連合会 （山都地区代表）	代表区長	
	喜多方市行政区長会連合会 （高郷地区代表）	代表区長	
	喜多方市老人クラブ連合会	理事	
	喜多方市 PTA 連絡協議会	会長	
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	
会長が必要と認める者	会津地方振興局	県民環境部副部長 兼県民生活課長	
	喜多方建設事務所	企画調査課長	
	喜多方警察署	交通課長	
	会津喜多方商工会議所	副会頭	監事
	きたかた商工会	副会長	
	喜多方市企画政策部	企画政策部長	監事
	喜多方市建設部	都市整備課長	
	喜多方市保健福祉部	高齢福祉課長	
	喜多方市教育委員会教育部	学校教育課長	

⑵ 策定までの経過

月	会議・部会・研究会 等	実態調査・市民意見 等
4 月		
5 月		
6 月		
7 月	第 1 回喜多方市地域公共交通会議	
8 月		市民アンケート調査 施設(医療、ホテル・観光)アンケート調査
9 月	第 2 回喜多方市地域公共交通会議	関係者ヒアリング
10 月		
11 月	第 3 回喜多方市地域公共交通会議	
12 月		市議会全員協議会での協議
1 月		パブリックコメント
2 月	第 4 回喜多方市地域公共交通会議	
3 月		

2　実態・ニーズ調査の概要

⑴　日常の外出と公共交通に関する市民アンケート調査（喜多方市地域公共交通会議）

項目	内容
調査対象	市内在住の市民
実施方法	・インターネット（WEB）を用いた回答 ・用紙の配布(庁内・車内設置、説明会での配布、サロン、支え合い会議 等)
回収数	258 人（令和 8 年 8 月 25 日時点）
調査項目	市民の日常の外出・移動の実態と、公共交通（路線バス・まちなか循環線・のるーと喜多方・タクシー等）の利用状況・満足度・改善要望・情報の入手状況

⑵　通院と移動サービスに関するアンケート調査（喜多方市地域公共交通会議）

項目	内容
調査対象	喜多方医師会に属する市内の医療機関 20 施設
実施方法	郵送
回収数	14 施設
調査項目	市民の通院の実態と移動手段、施設ごとの移動サービスの実施体制

⑶　宿泊者の移動サービスに関するアンケート調査（喜多方市地域公共交通会議）

項目	内容
調査対象	市内の「旅館・ホテル」業を営む 12 施設
実施方法	郵送
回収数	8 施設
調査項目	宿泊者の実態と移動手段、施設ごとの移動サービスの実施体制

⑷　関係者ヒアリング（喜多方市地域公共交通会議）

項目	内容
調査対象	市内の乗合交通事業者 1 社、タクシー事業者 4 社、 のるーと喜多方運行事業者 5 社
実施方法	ヒアリングシートの回収及び対面聞き取り
調査項目	企業情報、利用状況、運行・運営上の課題、今後の事業展開

⑸　喜多方市の行政サービスに対する満足度アンケート調査［R8 年度］（喜多方市企画調整課）

項目	内容
調査対象	喜多方市住民基本台帳をもとに、地区区分（5 地区）、年齢区分（20 歳代～70 歳代）、性別区分（男女）を考慮し無作為抽出した 1,200 人の市民
実施方法	・インターネット（WEB）を用いた回答 ・郵送
回収数	488 人
調査項目	喜多方市総合計画の大綱に基づく各施策（産業、人づくり、暮らし・防災、まちづくり等）及び物価高騰関連対策に対する満足度

R8.10.29 1100

喜多方市地域公共交通計画

2027－2031

2027年(令和９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