

令和５年度第３回南会津町地域公共交通会議次第

日 時 令和５年１０月５日（木）

午後１時３０分から

場 所 南会津町役場 ３階 正庁

１ 開 会

２ 会長あいさつ

３ 協 議

（１）南会津町地域公共交通計画策定調査業務進捗状況について

- ・進捗状況報告と今後の予定【資料１】
- ・各種調査結果報告【資料２－１～６】
- ・想定される公共交通を取り巻く課題（案）【資料３】

（２）南会津町地域公共交通計画の構成案について

- ・南会津町地域公共交通計画の構成イメージ【資料４】

（３）その他

４ 閉 会

南会津町地域公共交通会議の構成員

令和5年10月現在

区 分	団体・機関等	職 名	氏 名
(1)町長が指名する役職員	南会津町	副町長	佐 藤 一 範
(2)一般乗合旅客自動車運送事業者の代表	会津乗合自動車株式会社	乗合バス部長	小 澤 睦
	南会津町事業者代表 田島タクシー有限会社	代表取締役	馬 場 丈 晴
	会津交通株式会社	代表取締役	吉 田 正 寿
(3)一般乗用旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表	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	支部長	佐 藤 俊 材
(4)住民又は利用者の代表	高齢者代表	田島地区老人クラブ 連絡協議会会長	高 橋 紀
	婦人代表	舘岩商工会女性部長	芳 賀 久 美
	青年代表	南郷青年会事務局長	五十嵐 太 介
	児童生徒保護者代表	田島小学校PTA会長	高 倉 由 雅
(5)東北運輸局長若しくは福島運輸支局長又はその指名する者	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	佐々木 由 隆
(6)一般乗合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の代表	会津乗合自動車株式会社 労働組合	書記長	山 田 保 道
	福島県ハイヤータクシー労働組合会津支部	組合員	浅 井 角 栄
(7)道路管理者、福島県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者	南会津地方振興局	県民環境部主幹兼副部長 兼県民環境課長	渡 邊 啓 晃
	南会津警察署	地域交通課長	根 本 瞬
	南会津町建設事務所	主幹兼企画管理部長	丸 山 泰 人
	南会津町社会福祉協議会	事務局長	渡 部 浩 治
	会津鉄道株式会社	駅事業部部長兼会津田島駅駅長	湯 田 仁
(8)事務局	南会津町総合政策課	事務局長（課長）	星 良 栄
	南会津町総合政策課	事務局次長（係長）	舟 木 浩 隆
	南会津町総合政策課	事務局員	室 井 成 美
(9)受託業者	株式会社ケー・シー・エス 東北支社	東北支社長	吉 富 貴 洋
	株式会社ケー・シー・エス 東北支社	技師	伊 藤 良

南会津町地域公共交通計画の策定について

(1)地域公共交通計画策定の趣旨

- 本町では平成 31 年 3 月（平成 30 年度）に南会津町地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という）を策定し、当該計画に基づき、町内の公共交通の利便性・効率性の向上に向けた再編・見直しなどの具体的な取り組みを進めてきたところである。
- 令和 2 年 11 月に、網形成計画の法的根拠となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」が改正され、「地域公共交通計画」（網形成計画の後身計画的な位置付け）の策定が努力義務化された。
- 網形成計画の計画期間が令和 7 年度（2025 年度）で最終年度となることに加えて、人口減少、少子化の進行、高齢者等の交通弱者の増加、新型コロナウイルス感染症の蔓延など、網形成計画策定時からの社会情勢が急激に変化し、本町の公共交通を取り巻く環境も大きく変わってきていることも踏まえて、本町の公共交通の今後のあり方を明確にすることを目的として、公共交通政策の新たなマスタープランとなる「南会津町地域公共交通計画」の策定に向けた検討を進めるものである。
- 今年度は網形成計画の検証や、本町の公共交通を取り巻く情勢等をあらためて整理し、課題等の整理を行い、次年度も引きつづき検討を行い、計画として取りまとめる。

(2)検討にあたって実施する調査等

- 本町における地域の特性や公共交通の実態等を把握するため、以下に示す調査等を実施する。
- ※実施済みの調査の結果については別紙にて報告。

表 検討にあたって実施する調査等		
項目	概要	実施時期
町民アンケート調査	町内の 18 歳以上 85 歳以下の男女を対象に、「日常の移動実態」や「公共交通の利用実態」等について把握。	2023 年8月 ※実施済み
高校生アンケート調査	町内に居住する高校生(15～17 歳)を対象に「通学実態」や「通学以外(放課後、休日など)」の公共交通の利用実態や保護者を対象に高校への通学に対する意見・要望などを把握。	2023 年8月 ※実施済み
バス利用実態調査	中心市街地及び郊外部の詳細な利用実態(利用目的・バス停別の乗降者数・利用頻度・利用時間帯等)を把握。	2023 年月 7 月 ※実施済み
主要拠点乗り継ぎ実態調査	会津田島駅・会津高原尾瀬口駅を対象に町内⇄町外の行政界を跨いだ、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、町内の周遊経路等を把握。併せて、乗り継ぎ環境や待合環境の整備状況から交通結節機能を十分に機能しているか把握。	2023 年月 7 月 ※実施済み
乗合・デマンドタクシー利用者アンケート調査	乗合・デマンドタクシーの利用者を対象に、「利用実態」や「利用する上での不便な点」を把握。	2023 年月 7 月 ※実施済み
交通事業者ヒアリング調査 庁内関係ヒアリング調査	交通事業者を対象に、「運行に関する定性的な問題点」や「今後の運行に対する意向」等について把握。公共交通に求める役割や公共交通以外の移動サービスの実態を把握。	2023 年8月・9月 ※実施済み
地域特性等の整理	国や県、市町村等から公表される資料・データ等を活用するとともに、各種調査の結果等をふまえて町内における地域特性等(人口特性、移動特性、施設立地状況)を整理する。	2022 年7月～ ※実施中
公共交通の実態等の整理	町内における公共交通(路線バス等)を対象として、事業者から提供される資料・データなどを活用し、町内における公共交通の運行状況(経路・停留所・本数等)を整理する。	2022 年7月～ ※実施中

(3)計画策定に向けたフロー

- 今年度の計画策定に向けた全体的な進め方をフロー図として整理した。

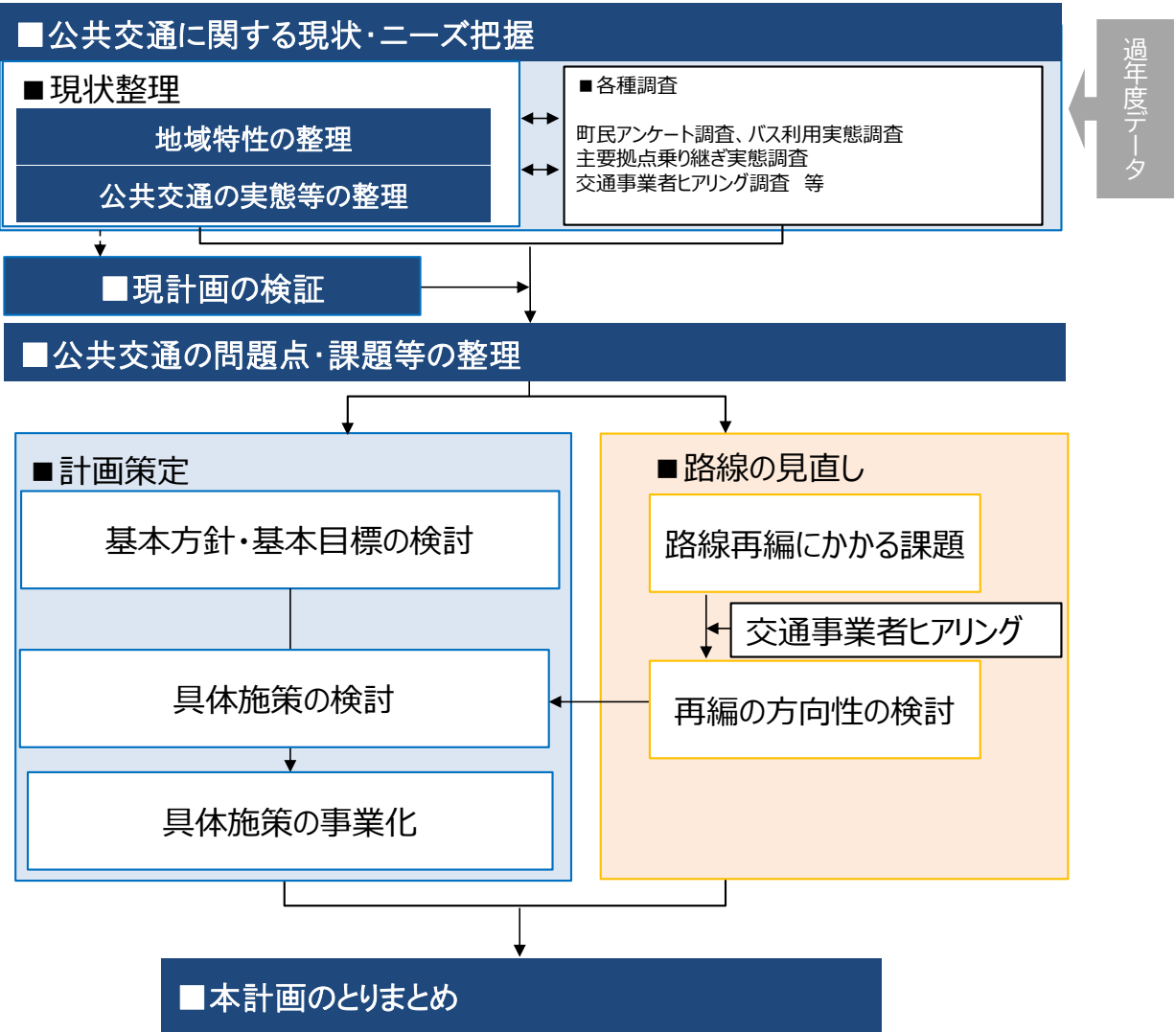


図 計画策定に向けたフロー

(4)公共交通会議の開催スケジュール

- 計画策定に向け、公共交通会議を 4 回開催する。

表 公共交通会議の開催概要		
	概要	実施時期
第1回	○調査の実施結果 ○公共交通を取り巻く課題(案) ○計画の構成(案)について	令和5年10月
第2回	○基本方針・基本目標について ○地域公共交通計画(骨子案)について	令和5年12月
第3回	○地域公共交通計画(素案)について ○パブリックコメントの実施について	令和6年1月
第4回	○地域公共交通計画の策定	令和6年2月

1. 実態・ニーズ把握調査

1-1 町民アンケートの調査結果（概要）

1-1-1 調査の概要

○町民の日常生活（通勤・通学、買い物、通院）における移動実態（目的地・時間帯・移動手段など）を属性別かつ日常生活圏域ごとに捉え、それぞれの交通手段を把握するため、及び公共交通の利用状況や公共交通に対する意向を把握するため、町民アンケート調査を実施した。

表 調査の概要

項目	概要
対象者	町内に居住する18歳以上85歳以下の男女を対象
調査方法	郵送による配布、回収
調査票数・回収票数	配布：2,000票、回収：807票（回収率40.4%）

表 地域別の回収票数

地区	田島地域	舘岩地域	伊南地域	南郷地域	不明	合計
配布票数	1,361票	198票	180票	261票	—	2,000票
回収票数	515票	65票	82票	99票	46票	807票
回収率	37.8%	32.8%	45.6%	37.9%	—	40.4%

1-1-2 調査結果

1) 回答者属性（運転免許の有無）について

○運転免許の保有状況を年齢別にみると、すべての世代で普通自動車運転免許を「保有している」が最も多い。
○運転免許返納の意向を年齢別にみると、「未定だがいずれは返納したいと考えている」「返納したいが事情がありできない」が60代～80代にかけて割合が増加しており、免許返納に対して関心が高いと考えられる。しかし、「1年以内に自主的に返納する予定である」との回答は一切みられず、比較的中長期で返納を考えている傾向がみられた。

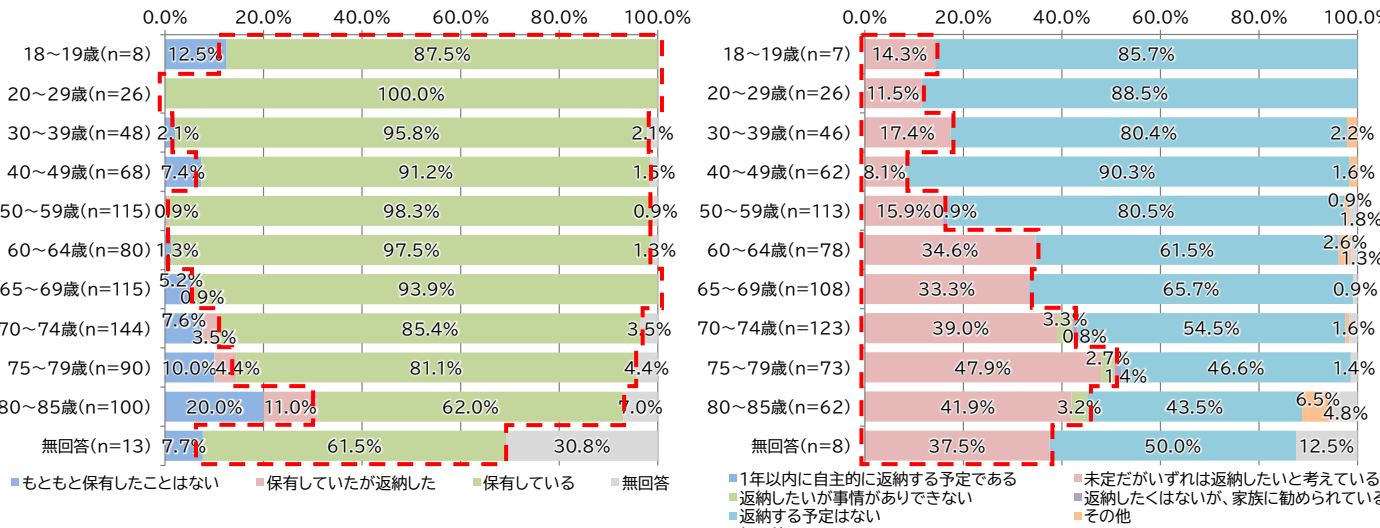


図 年齢別の運転免許保有状況

図 年齢別の運転免許返納の意向

2) 日常生活の移動実態について

① 買い物（食料品・日用品）の移動実態

○買い物の移動手段は、すべての世代で「自家用車（自分で運転）」が最も多く、「自家用車（送迎）」が続いている。一方で、公共交通を利用している割合は80代が9.1%と最も多く、次いで30代が7.0%と利用がみられるが、20代以下での利用は一切みられなかった。
○買い物先をみると、町外よりも町内での流動が多く、特に「田島地域」に集中している傾向がみられる。
○買い物に出発する時間は、9:00～11:00が多く、帰宅時間は11:00～12:00が多い。

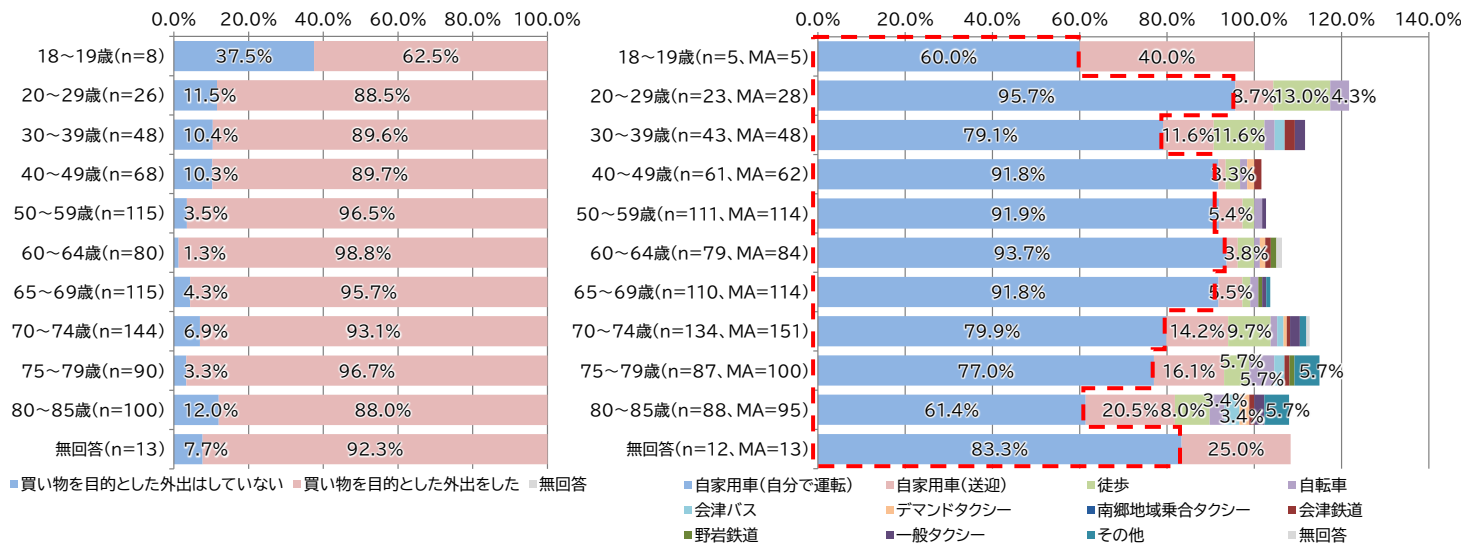


図 年齢別の「買い物」移動の有無

図 年齢別の「買い物」時の移動手段

※3.0%未満は非表示としています。

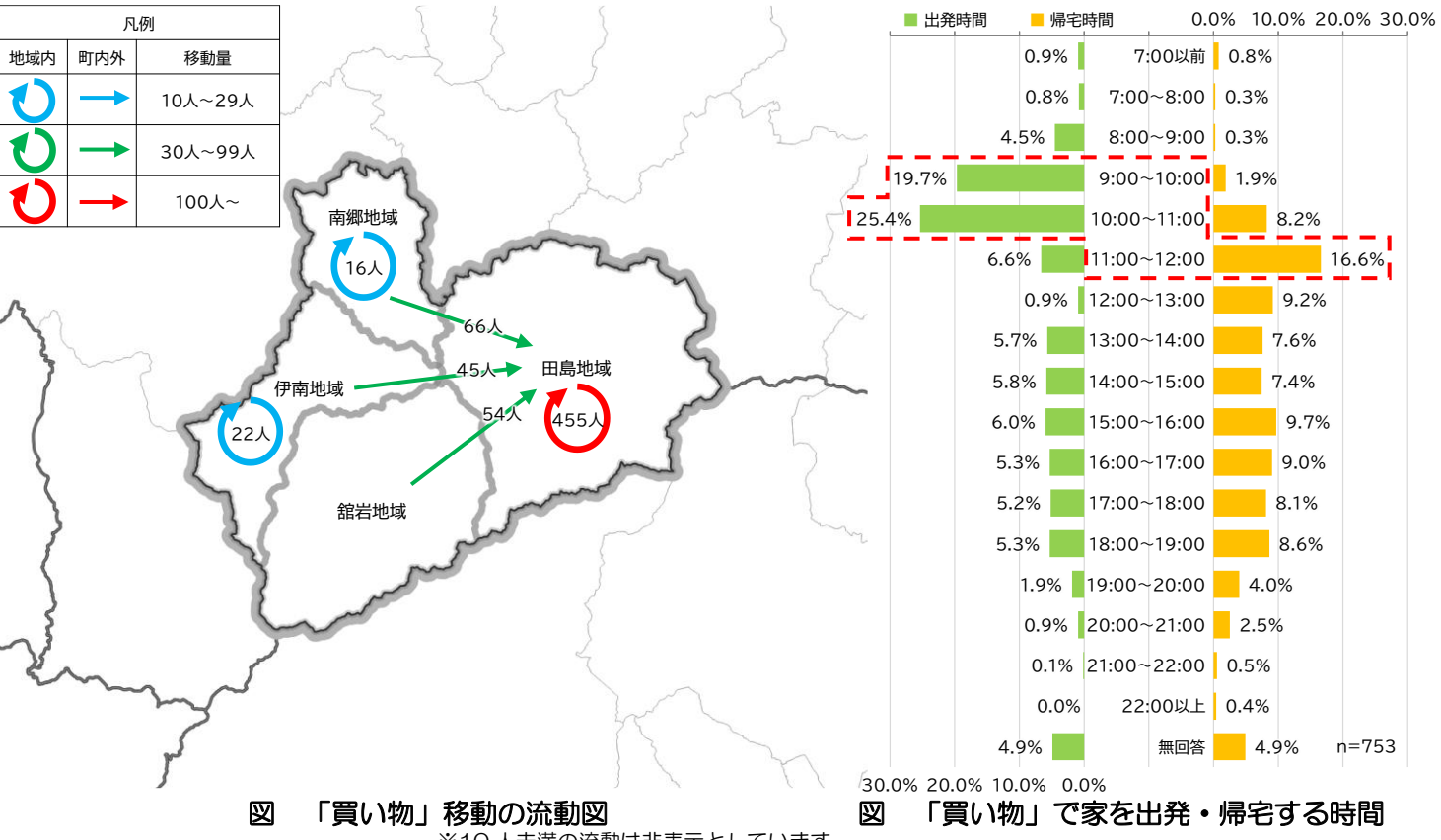


図 「買い物」移動の流動図

※10人未満の流動は非表示としています。

図 「買い物」で家を出発・帰宅する時間

② 通院の移動実態

○通院の移動手段は、通院するすべての世代で「自家用車（自分で運転）」が最も多く、「自家用車（送迎）」が続いている。一方で、公共交通を利用している割合は 80 代が 29.4%と最も多く、次いで 40 代と 70～74 歳が 14.3%と利用がみられるが、30 代以下での利用は一切みられなかった。

○通院先をみると、町外よりも町内での流動が多い。さらに町内での移動をみると「田島地域」に集中している傾向がみられる。また、町外への移動をみると「会津若松市」に集中している傾向がみられる。

○通院に出発する時間は、7:00～11:00 が多く、帰宅時間は 11:00～13:00、15:00～17:00 が多い。

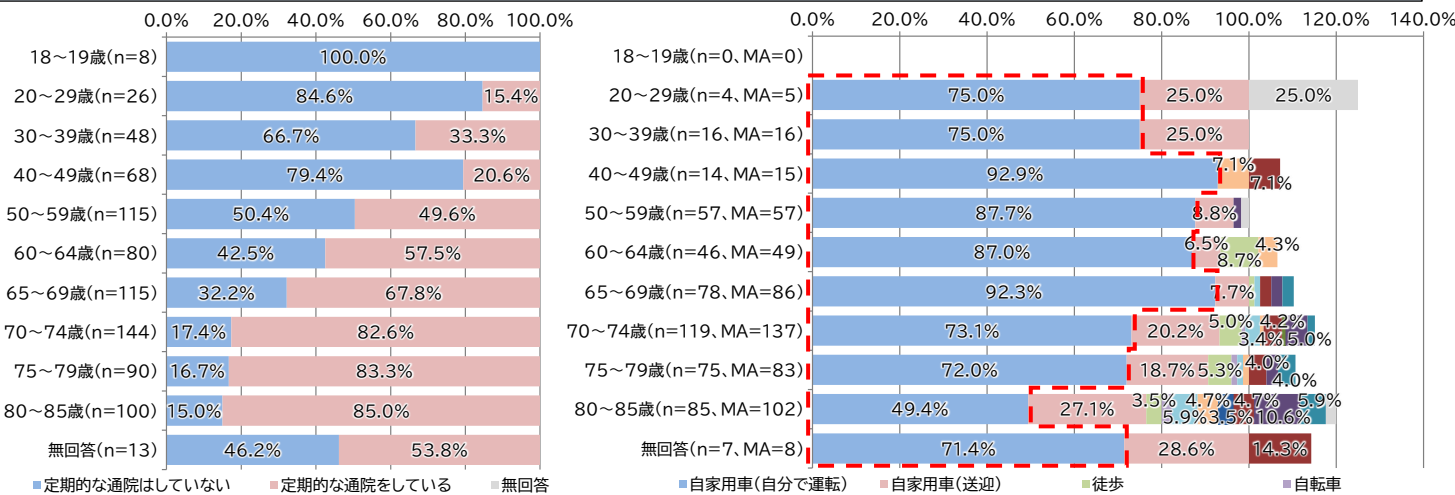


図 年齢別の「定期的な通院」移動の有無

図 年齢別の「定期的な通院」時の移動手段
※3.0%未満は非表示としています。

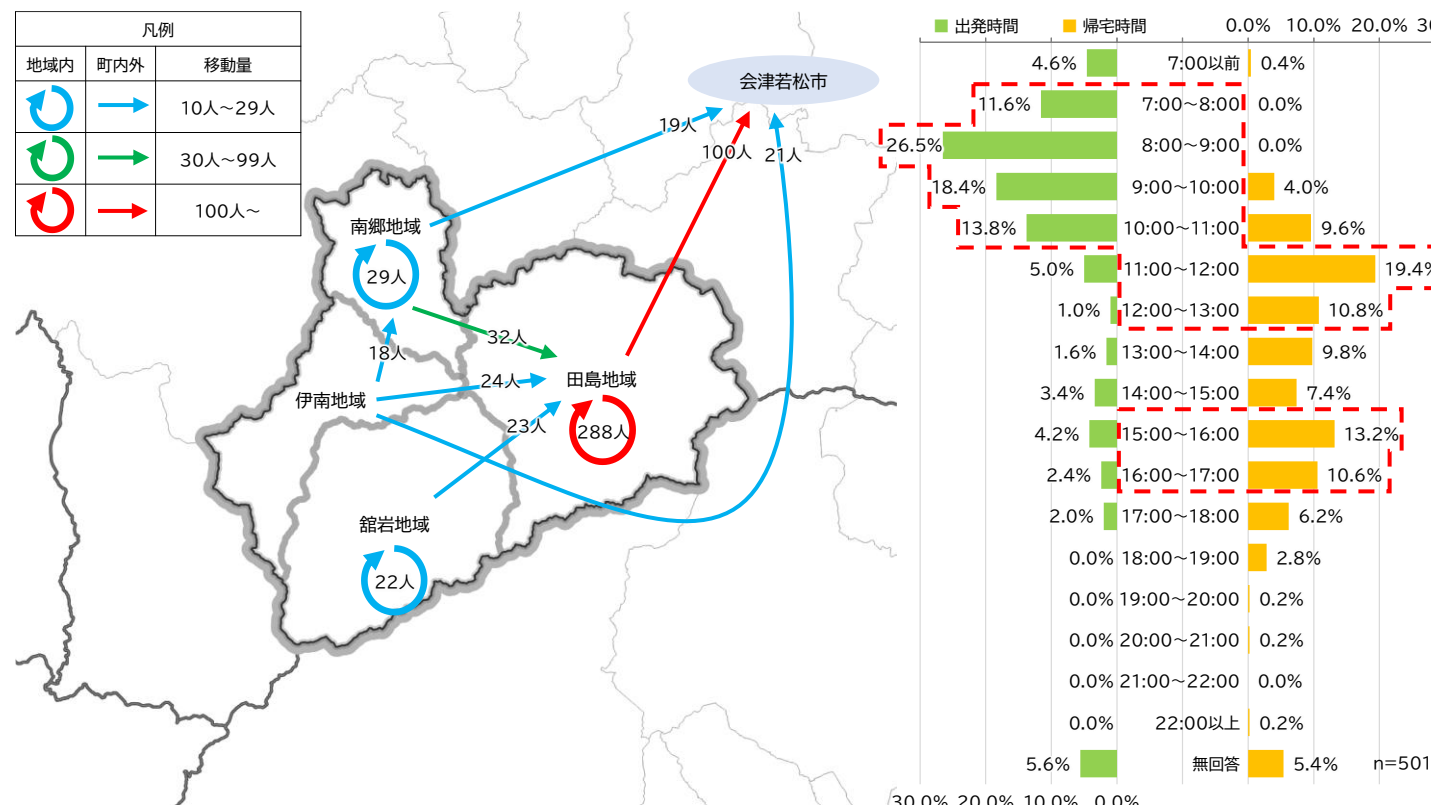


図 「定期的な通院」移動の流動図

※10 人未満の流動は非表示としています。

図 「定期的な通院」で家を出発・帰宅する時間

3) 公共交通（鉄道・路線バス・乗合タクシー等）の利用状況について

① 鉄道の利用実態

○鉄道を利用した割合を年齢別にみると、「利用した」割合は、10 代が 25.0%と最も多く、次いで 20 代が 19.2%と若い世代の利用が多くみられる。また、地域別にみると、田島地域では 11.3%の利用がみられるのに対し、鉄道駅から最も遠い南郷地域では 4.0%となっており利用はあまりみられなかった。

○鉄道を利用した目的を年齢別にみると、64 歳以下では「観光・レジャー」の割合が最も多く、65 歳以上では「治療・診療」の割合が最も多い。そのほか、30 代と 80 代では「趣味・娯楽」の割合も多くみられる。地域別にみると、田島・伊南・南郷地域では「観光・レジャー」の割合が最も多く、舘岩地域では「治療・診療」の割合が最も多い。

○鉄道を主に利用した区間を地域別にみると、田島・伊南・南郷地域で「南会津町内と他の市町村間の移動に利用した」の割合が、舘岩地域では「南会津町内での移動に利用した」「南会津以外の市町村の中での移動に利用した」の割合が最も多いことから、田島・伊南・南郷地域では町外移動、舘岩地域では町内移動での利用が多くみられる。

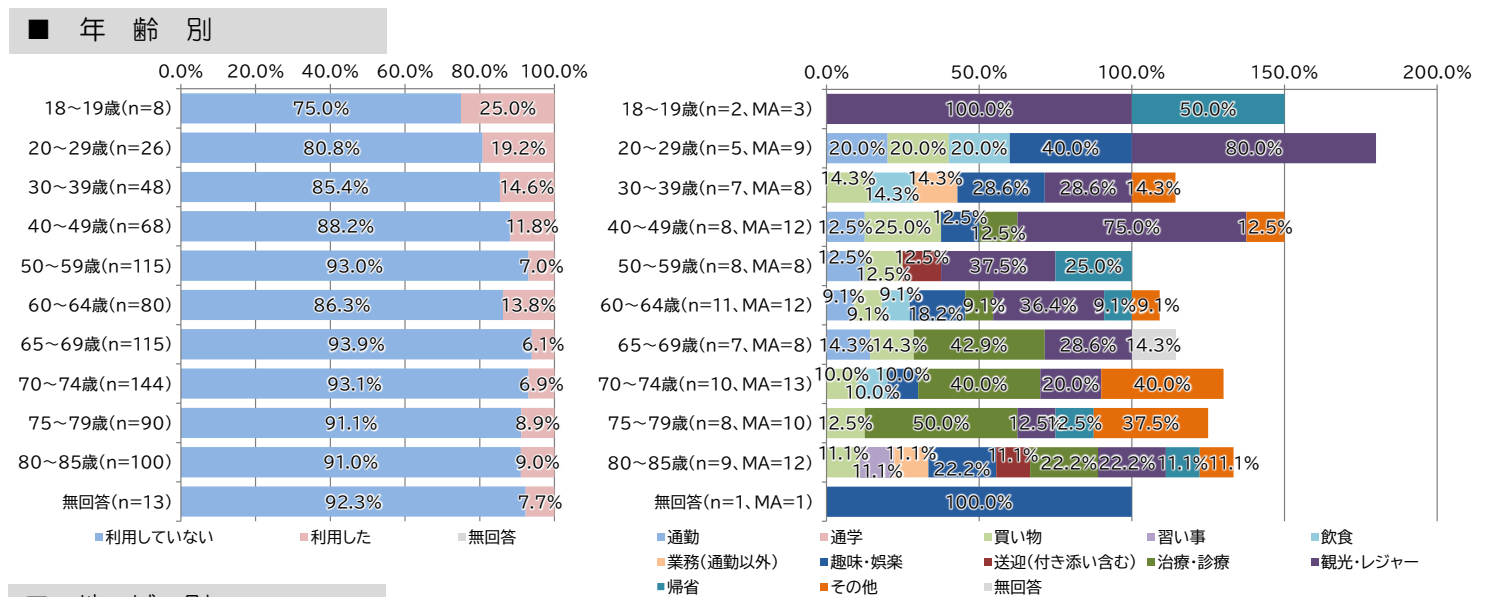


図 「鉄道」利用の有無

図 「鉄道」を利用した目的

※3.0%未満は非表示としています。

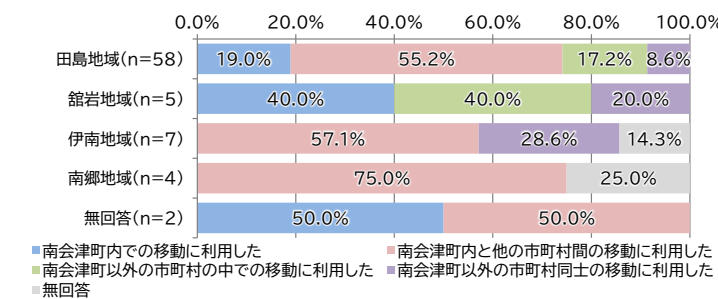


図 地域別の「鉄道」を利用した区間

② 路線バスの利用実態

○路線バスを利用した割合を年齢別にみると、すべての世代でほぼ利用がみられなかった。「利用した」割合は、75～79 歳が 7.8%と最も多く、次いで 80 代が 5.0%となっており、高齢者の利用が主となっている。また、地域別にみると、田島・伊南・南郷地域の田島・内川線の運行エリアで利用がみられた。

○路線バスを利用した目的を年齢別にみると、利用者が比較的多い世代は 70 代以上となっており、70～74 歳は「買い物」の割合が最も多く、75～79 歳と 80 代では「治療・診療」の割合が最も多くみられる。地域別にみると、利用者のいない館岩地域を除いたすべての地域で「買い物」「治療・診療」の割合が最も多い。

○路線バスを主に利用した区間を地域別にみると、田島・南郷地域で「南会津町内での移動に利用した」の割合が、伊南地域で「南会津町内での移動に利用した」「南会津町以外の市町村の中での移動に利用した」の割合が最も多くみられることから、町内で完結する移動に利用されていると考えられる。

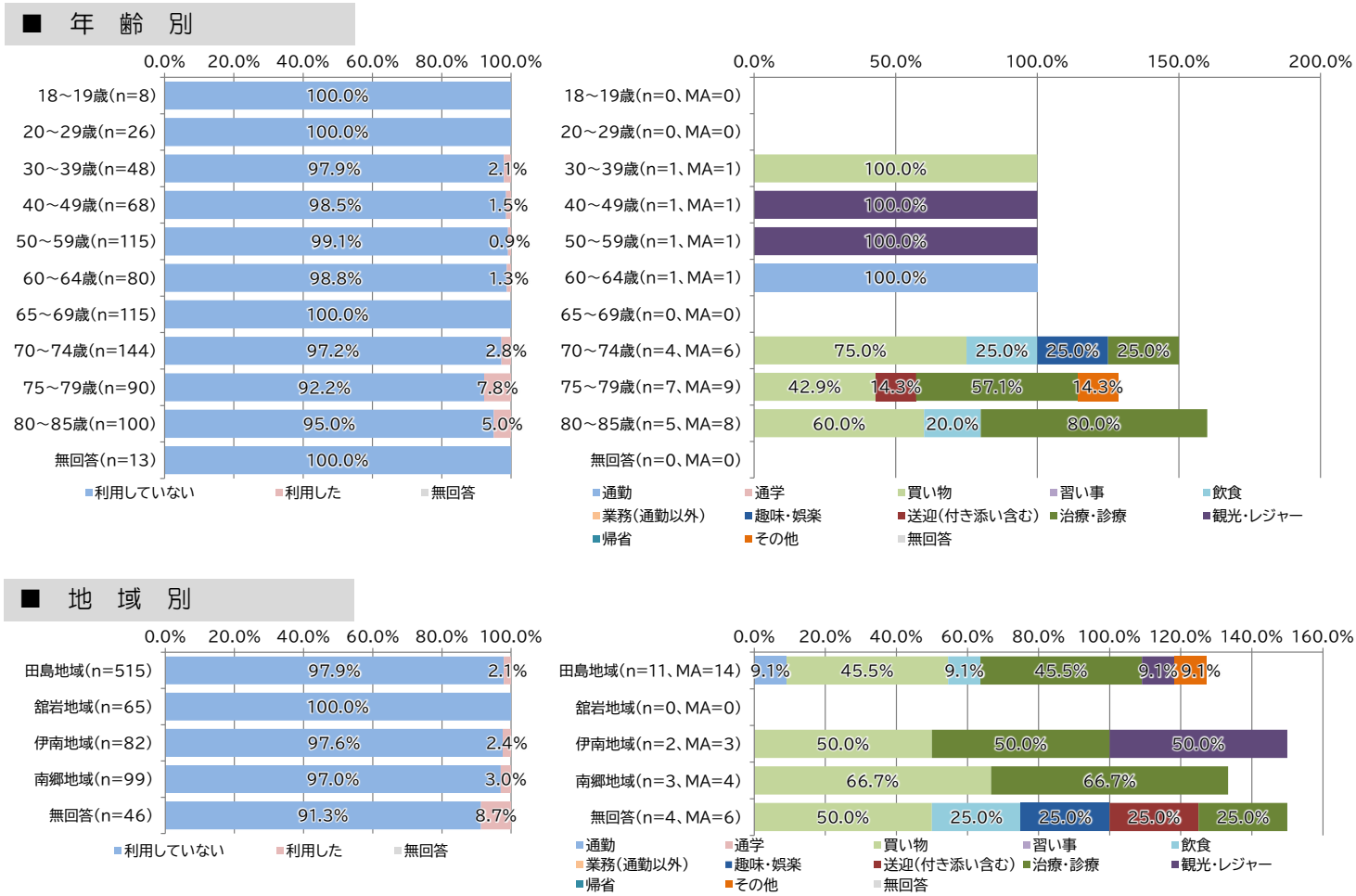


図 「路線バス」利用の有無

図 「路線バス」を利用した目的

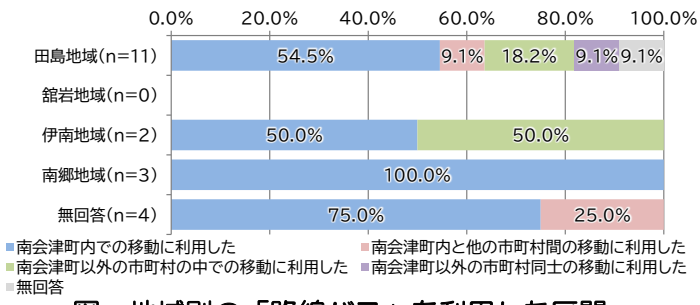


図 地域別の「路線バス」を利用した区間

③ デマンドタクシー・乗合タクシーの利用実態

○デマンド・乗合タクシーを利用した割合を年齢別にみると、「利用した」割合は、80 代が 11.0%と最も多く、次いで 70～74 歳が 4.2%となっており、高齢者の利用が主となっている。また、地域別にみるとすべての地域で一部利用がみられた。

○デマンド・乗合タクシーを利用した目的を年齢別にみると、利用者が比較的多い世代は 70 代以上となっており、70 代と 80 代は「治療・診療」の割合が最も多い。地域別にみると、田島・南郷地域で「治療・診療」の割合が最も多く、伊南地域では「観光・レジャー」の割合が最も多い。

○デマンド・乗合タクシーを主に利用した区間を地域別にみると、田島・南郷地域では「南会津町内での移動に利用した」の割合が最も多く、館岩・伊南地域では「南会津町以外の市町村の中での移動に利用した」が最も多くみられることから、町内で完結する移動と町外で完結する移動に利用されていると考えられる。

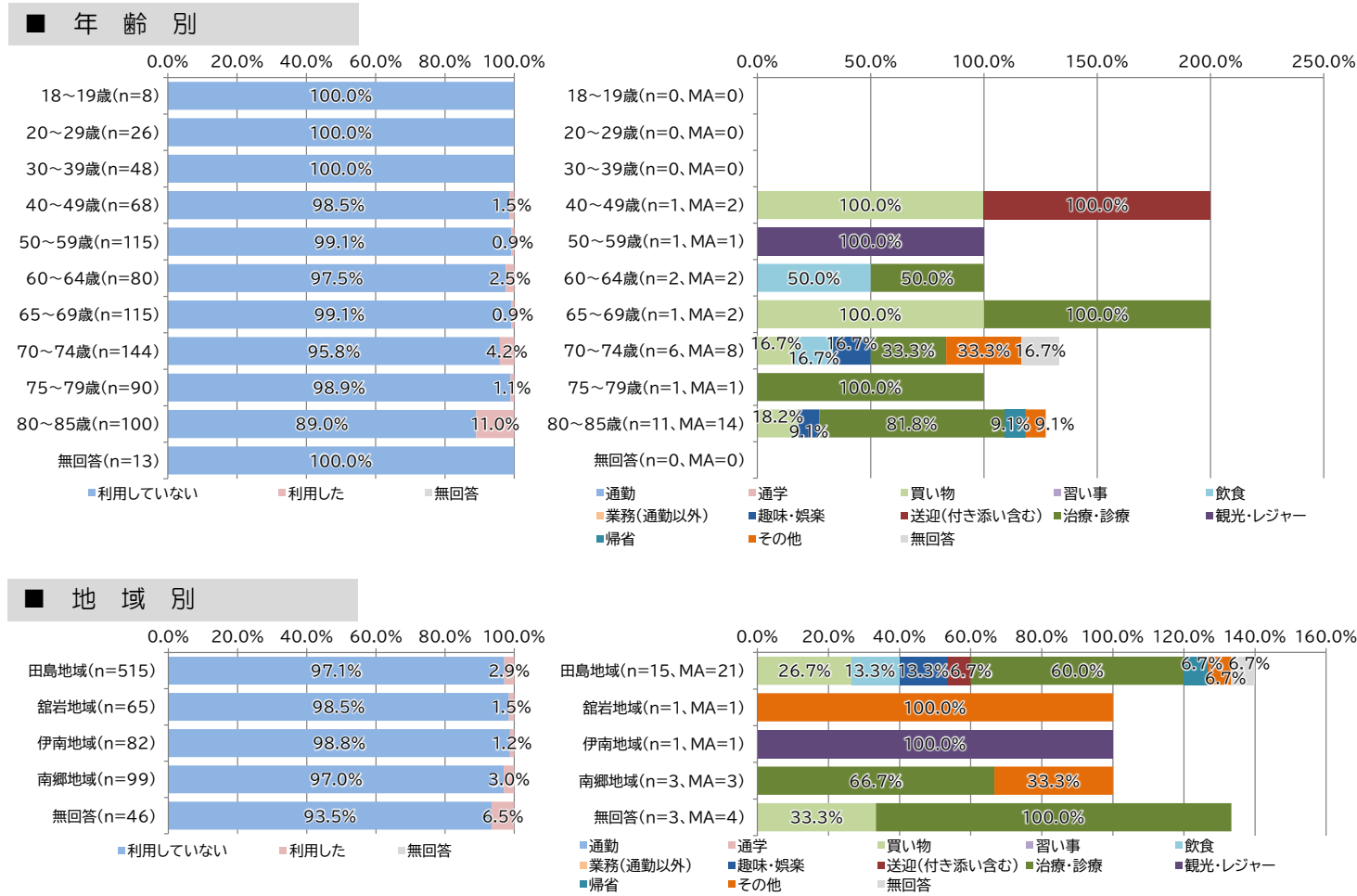


図 「デマンド・乗合タクシー」利用の有無

図 「デマンド・乗合タクシー」を利用した目的

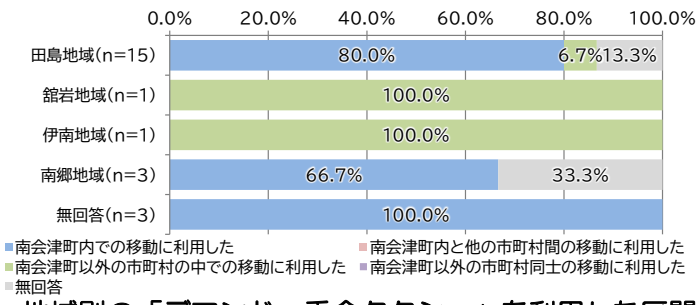


図 地域別の「デマンド・乗合タクシー」を利用した区間

④ 公共交通を利用する上での不便・不満な点

■ 年齢別に見た場合

○公共交通を利用する上での不便・不満な点の有無の割合を年齢別にみると、年齢が上がるにつれて「不便・不満に思うことはない」の割合が高まっており、特に 70 代以上では約 7 割を占めている。

○公共交通を利用する上での不便・不満な点の割合を年齢別にみると、すべての世代で「出発する時間帯が運行時間と合わない」が多くみられ、特に 40 代と 65～69 歳、70～74 歳では最も多くなっている。また、60 代以下の世代では「移動にかかる運賃が高い」も多くみられ、60～64 歳以下の世代では最も多い割合を占めている。更に、75～79 歳と 80 代では「帰宅する時間帯が運行時間と合わない」が最も多くなっており、運行時間に対する不満が多くみられる。

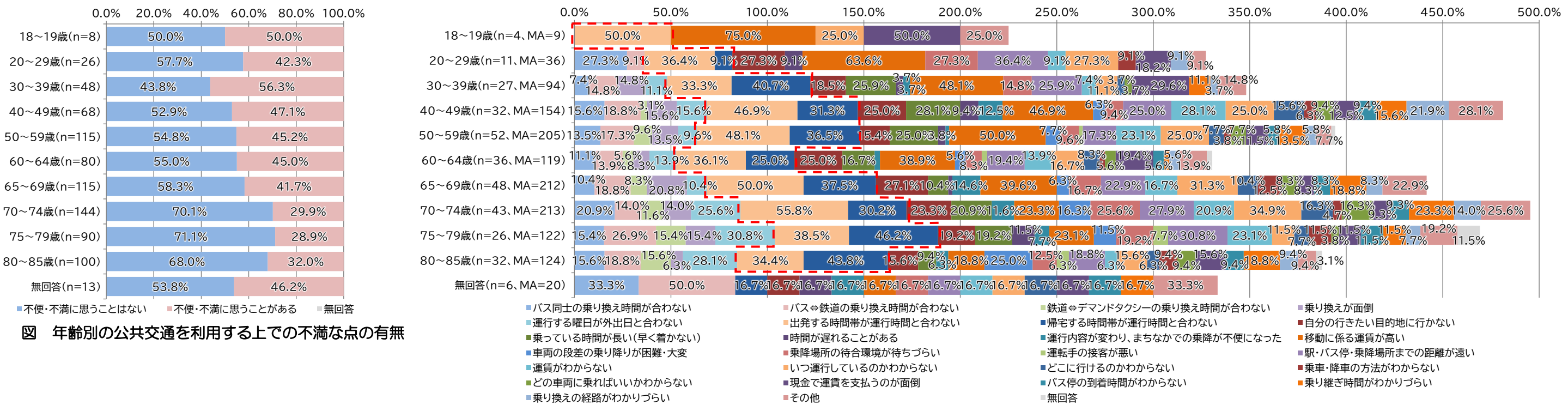


図 年齢別の公共交通を利用する上での不満な点の有無

図 年齢別の公共交通を利用する上での不便・不満な点

※3.0%未満は非表示としています。

表 年齢別の公共交通を利用する上での不便・不満な点

	不便・不満に思うことや抱いているイメージ																											
	合計	バス同士の乗り換え時間が合わない	バス⇄鉄道の乗り換え時間が合わない	鉄道⇄デマンドタクシーの乗り換え時間が合わない	乗り換えが面倒	運行する曜日が外出日と合わない	出発する時間帯が運行時間と合わない	帰宅する時間帯が運行時間と合わない	自分の行きたい目的地に行かない	乗っている時間が長い(早く着かない)	時間が遅れることがある	運行内容が変わり、まちなかでの乗降が不便になった	移動に係る運賃が高い	車両の段差の乗り降りが困難・大変	乗降場所の待合環境が待ちづらい	運転手の接客が悪い	駅・バス停・乗降場所までの距離が遠い	運賃がわからない	いつ運行しているかわからない	どこに行けるかわからない	乗車・降車の方法がわからない	どの車両に乗りればいいのかわからない	現金で運賃を支払うのが面倒	バス停の到着時間がわからない	乗り継ぎ時間がわかりづらい	乗り換えの経路がわかりづらい	その他	無回答
全体 n=317	1,308 (412.6%)	46 (14.5%)	56 (17.7%)	26 (8.2%)	41 (12.9%)	51 (16.1%)	137 (43.2%)	108 (34.1%)	67 (21.1%)	57 (18.0%)	12 (3.8%)	24 (7.6%)	120 (37.9%)	29 (9.1%)	47 (14.8%)	6 (1.9%)	73 (23.0%)	55 (17.4%)	73 (23.0%)	30 (9.5%)	20 (6.3%)	25 (7.9%)	46 (14.5%)	23 (7.3%)	45 (14.2%)	29 (9.1%)	56 (17.7%)	6 (1.9%)
年齢	18～19歳 n=4	9 (225.0%)	0 —	0 —	0 —	0 —	2 (50.0%)	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	3 (75.0%)	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	1 (25.0%)	0 —	0 —	0 —	2 (50.0%)	0 —	0 —	0 —	1 (25.0%)	0 —
	20～29歳 n=11	36 (327.3%)	3 (27.3%)	1 (9.1%)	0 —	0 —	4 (36.4%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)	0 —	1 (9.1%)	0 —	7 (63.6%)	0 —	3 (27.3%)	0 —	4 (36.4%)	1 (9.1%)	1 (9.1%)	3 —	1 (9.1%)	0 —	2 (18.2%)	0 —	0 —	1 (9.1%)	1 (9.1%)	0 —
	30～39歳 n=27	94 (348.1%)	2 (7.4%)	4 (14.8%)	0 —	4 (14.8%)	9 (33.3%)	11 (40.7%)	5 (18.5%)	7 (25.9%)	1 (3.7%)	1 (3.7%)	13 (48.1%)	0 —	4 (14.8%)	0 —	7 (25.9%)	2 (7.4%)	3 (11.1%)	1 (3.7%)	0 —	1 (3.7%)	8 (29.6%)	0 —	3 (11.1%)	1 (3.7%)	4 (14.8%)	0 —
	40～49歳 n=32	154 (481.3%)	5 (15.6%)	6 (18.8%)	1 (3.1%)	5 (15.6%)	15 (46.9%)	10 (31.3%)	8 (25.0%)	9 (28.1%)	3 (9.4%)	4 (12.5%)	15 (46.9%)	2 (6.3%)	3 (9.4%)	0 —	8 (25.0%)	9 (28.1%)	8 (25.0%)	5 (15.6%)	2 (6.3%)	3 (9.4%)	4 (12.5%)	3 (9.4%)	5 (15.6%)	7 (21.9%)	9 (28.1%)	0 —
	50～59歳 n=52	205 (394.2%)	7 (13.5%)	9 (17.3%)	5 (9.6%)	7 (13.5%)	25 (48.1%)	19 (36.5%)	8 (15.4%)	13 (25.0%)	2 (3.8%)	1 (1.9%)	26 (50.0%)	4 (7.7%)	5 (9.6%)	1 (1.9%)	9 (17.3%)	12 (23.1%)	13 (25.0%)	4 (7.7%)	2 (3.8%)	4 (7.7%)	6 (11.5%)	3 (5.8%)	7 (13.5%)	3 (5.8%)	4 (7.7%)	1 (1.9%)
	60～64歳 n=36	119 (330.6%)	4 (11.1%)	5 (13.9%)	2 (5.6%)	3 (8.3%)	13 (36.1%)	9 (25.0%)	9 (25.0%)	6 (16.7%)	0 —	1 (2.8%)	14 (38.9%)	2 (5.6%)	3 (8.3%)	1 (2.8%)	7 (19.4%)	5 (13.9%)	6 (16.7%)	3 (8.3%)	1 (2.8%)	2 (5.6%)	7 (19.4%)	2 (5.6%)	1 (2.8%)	2 (5.6%)	5 (13.9%)	1 (2.8%)
	65～69歳 n=48	212 (441.7%)	5 (10.4%)	9 (18.8%)	4 (8.3%)	10 (20.8%)	24 (50.0%)	18 (37.5%)	13 (27.1%)	5 (10.4%)	1 (2.1%)	7 (14.6%)	19 (39.6%)	3 (6.3%)	8 (16.7%)	0 —	11 (22.9%)	8 (16.7%)	15 (31.3%)	5 (10.4%)	6 (12.5%)	4 (8.3%)	4 (8.3%)	4 (8.3%)	9 (18.8%)	4 (8.3%)	11 (22.9%)	0 —
	70～74歳 n=43	213 (495.3%)	9 (20.9%)	6 (14.0%)	5 (11.6%)	6 (14.0%)	11 (25.6%)	24 (55.8%)	13 (30.2%)	10 (23.3%)	9 (20.9%)	0 —	10 (23.3%)	7 (16.3%)	11 (25.6%)	0 —	12 (27.9%)	9 (20.9%)	15 (34.9%)	7 (16.3%)	2 (4.7%)	7 (16.3%)	4 (9.3%)	4 (9.3%)	10 (23.3%)	6 (14.0%)	11 (25.6%)	0 —
	75～79歳 n=26	122 (469.2%)	4 (15.4%)	7 (26.9%)	4 (15.4%)	4 (15.4%)	10 (38.5%)	12 (46.2%)	5 (19.2%)	5 (19.2%)	3 (11.5%)	2 (7.7%)	6 (23.1%)	3 (11.5%)	5 (19.2%)	2 (7.7%)	8 (30.8%)	6 (23.1%)	3 (11.5%)	2 (7.7%)	3 (11.5%)	1 (3.8%)	3 (11.5%)	3 (11.5%)	3 (7.7%)	5 (19.2%)	3 (11.5%)	3 (11.5%)
	80～85歳 n=32	124 (387.5%)	5 (15.6%)	6 (18.8%)	5 (15.6%)	2 (6.3%)	11 (34.4%)	14 (43.8%)	5 (15.6%)	3 (9.4%)	0 —	2 (6.3%)	6 (18.8%)	8 (25.0%)	4 (12.5%)	2 (6.3%)	6 (18.8%)	2 (6.3%)	5 (15.6%)	2 (6.3%)	3 (9.4%)	3 (9.4%)	5 (15.6%)	3 (9.4%)	6 (18.8%)	3 (9.4%)	3 (9.4%)	1 (3.1%)
	無回答 n=6	20 (333.3%)	2 (33.3%)	3 (50.0%)	0 —	0 —	0 —	1 (16.7%)	1 (16.7%)	0 —	1 (16.7%)	1 (16.7%)	1 (16.7%)	0 —	1 (16.7%)	0 —	1 (16.7%)	1 (16.7%)	1 (16.7%)	1 (16.7%)	0 —	0 —	1 (16.7%)	1 (16.7%)	1 (16.7%)	0 —	2 (33.3%)	0 —

■地域別に見た場合

○公共交通を利用する上での不便・不満な点を地域別にみると、すべての地域で「出発する時間帯が運行時間と合わない」が多くみられ、特に館岩・伊南地域では最も多くなっている。また、田島地域では「移動にかかる運賃が高い」が、南郷地域では「帰宅する時間帯が運行時間と合わない」が最も多くなっており、運行時間に対する不満が多くみられる。

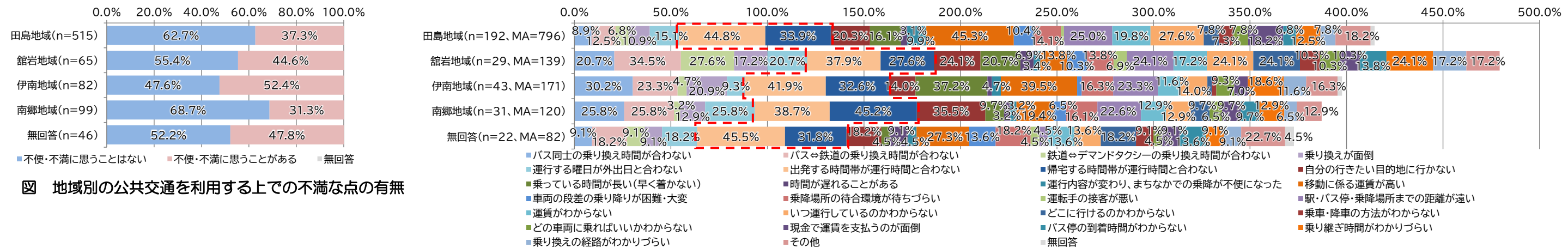


図 地域別の公共交通を利用する上での不満な点の有無

図 地域別の公共交通を利用する上での不便・不満な点

※3.0%未満は非表示としています。

表 地域別の公共交通を利用する上での不便・不満な点

		不便・不満に思うことや抱えているイメージ																											
		合計	バス同士の乗り換え時間が合わない	バス⇨鉄道の乗り換え時間が合わない	鉄道⇨デマンドタクシーの乗り換え時間が合わない	乗り換えが面倒	運行する曜日が外出日と合わない	出発する時間帯が運行時間と合わない	帰宅する時間帯が運行時間と合わない	自分の行きたい目的地に行かない	乗っている時間が長い(早く着かない)	時間が遅れることがある	運行内容が変わり、まちなかでの乗降が不便になった	移動に係る運賃が高い	車両の段差の乗り降りが困難・大変	乗降場所の待合環境が待ちづらい	運転手の接客が悪い	駅・バス停・乗降場所までの距離が遠い	運賃がわからない	いつ運行しているのかわからない	どこに行けるのかわからない	乗車・降車の方法がわからない	どの車両に乗りばいいかわからない	現金で運賃を支払うのが面倒	バス停の到着時間がわからない	乗り継ぎ時間がわかりづらい	乗り換えの経路がわかりづらい	その他	無回答
全体	n=317	1,308 (412.6%)	46 (14.5%)	56 (17.7%)	26 (8.2%)	41 (12.9%)	51 (16.1%)	137 (43.2%)	108 (34.1%)	67 (21.1%)	57 (18.0%)	12 (3.8%)	24 (7.6%)	120 (37.9%)	29 (9.1%)	47 (14.8%)	6 (1.9%)	73 (23.0%)	55 (17.4%)	73 (23.0%)	30 (9.5%)	20 (6.3%)	25 (7.9%)	46 (14.5%)	23 (7.3%)	45 (14.2%)	29 (9.1%)	56 (17.7%)	6 (1.9%)
お住まい	田島地域 n=192	796 (414.6%)	17 (8.9%)	24 (12.5%)	13 (6.8%)	21 (10.9%)	29 (15.1%)	86 (44.8%)	65 (33.9%)	39 (20.3%)	31 (16.1%)	6 (3.1%)	19 (9.9%)	87 (45.3%)	20 (10.4%)	27 (14.1%)	3 (1.6%)	48 (25.0%)	38 (19.8%)	53 (27.6%)	15 (7.8%)	14 (7.3%)	15 (7.8%)	35 (18.2%)	13 (6.8%)	24 (12.5%)	15 (7.8%)	35 (18.2%)	4 (2.1%)
	館岩地域 n=29	139 (479.3%)	6 (20.7%)	10 (34.5%)	8 (27.6%)	5 (17.2%)	6 (20.7%)	11 (37.9%)	8 (27.6%)	7 (24.1%)	6 (20.7%)	2 (6.9%)	1 (3.4%)	4 (13.8%)	3 (10.3%)	4 (13.8%)	2 (6.9%)	7 (24.1%)	5 (17.2%)	7 (24.1%)	3 (10.3%)	3 (10.3%)	3 (10.3%)	4 (13.8%)	4 (24.1%)	7 (17.2%)	5 (17.2%)	5 (17.2%)	0
	伊南地域 n=43	171 (397.7%)	13 (30.2%)	10 (23.3%)	2 (4.7%)	9 (20.9%)	4 (9.3%)	18 (41.9%)	14 (32.6%)	6 (14.0%)	16 (37.2%)	1 (2.3%)	2 (4.7%)	17 (39.5%)	1 (2.3%)	7 (16.3%)	0	10 (23.3%)	5 (11.6%)	6 (14.0%)	1 (2.3%)	1 (2.3%)	4 (9.3%)	3 (7.0%)	0	8 (18.6%)	5 (11.6%)	7 (16.3%)	1 (2.3%)
	南郷地域 n=31	120 (387.1%)	8 (25.8%)	8 (25.8%)	1 (3.2%)	4 (12.9%)	8 (25.8%)	12 (38.7%)	14 (45.2%)	11 (35.5%)	3 (9.7%)	1 (3.2%)	1 (3.2%)	6 (19.4%)	2 (6.5%)	5 (16.1%)	0	7 (22.6%)	4 (12.9%)	4 (12.9%)	3 (9.7%)	0 (6.5%)	2 (9.7%)	3 (9.7%)	3 (9.7%)	4 (12.9%)	2 (6.5%)	4 (12.9%)	0
	無回答 n=22	82 (372.7%)	2 (9.1%)	4 (18.2%)	2 (9.1%)	2 (9.1%)	4 (18.2%)	10 (45.5%)	7 (31.8%)	4 (18.2%)	1 (4.5%)	2 (9.1%)	1 (4.5%)	6 (27.3%)	3 (13.6%)	4 (18.2%)	1 (4.5%)	1 (4.5%)	1 (13.6%)	3 (13.6%)	3 (18.2%)	4 (9.1%)	2 (4.5%)	1 (9.1%)	2 (13.6%)	3 (9.1%)	2 (22.7%)	5 (4.5%)	1 (4.5%)

■情報の入手方法別に利用方法・情報発信などに関することを見た場合

○情報の入手方法別に情報発信などに関する不満な点の割合をみると、情報の入手方法が「町発行の広報・チラシ」「町や交通事業者のホームページ」等で情報収集している方が不満に感じている点は「いつ運行しているのかわからない」が多くみられる。「交通系アプリ」等で情報収集している方が不満に感じている点は「現金で運賃を支払うのが面倒」が多く、情報発信についての不満はあまりみられない。

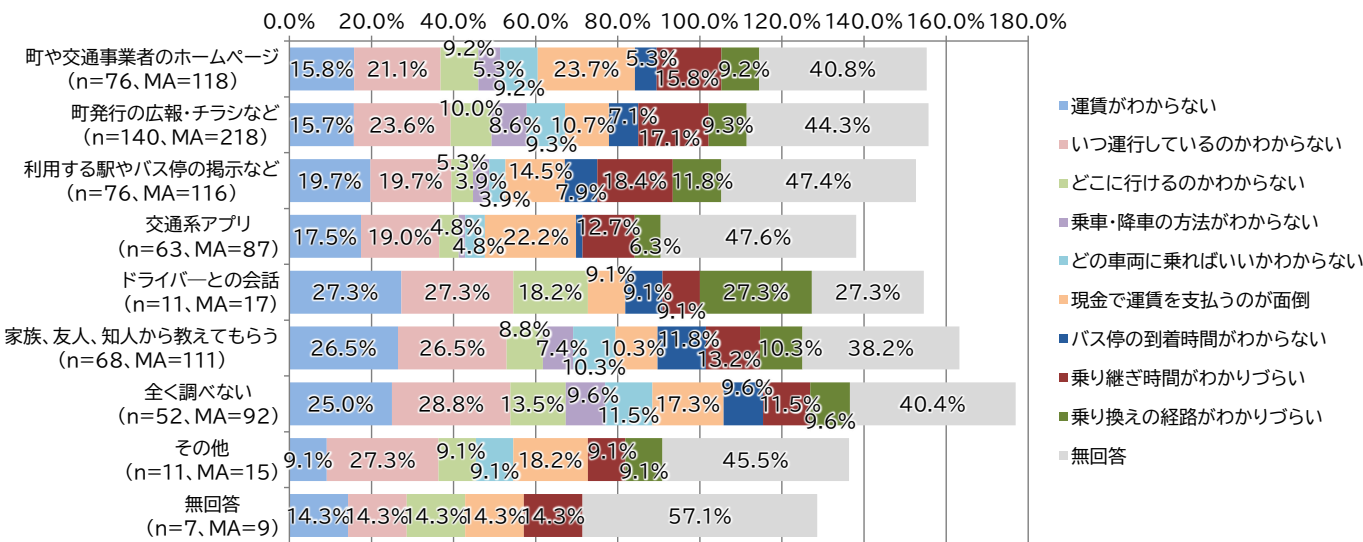


図 情報の入手方法別の公共交通を利用する上での情報発信などに関する不満な点

※3.0%未満は非表示としています。

表 情報の入手方法別の公共交通を利用する上での情報発信などに関する不満な点

		不便・不満に思うことや抱えているイメージ										
		合計	運賃がわからない	いつ運行しているのかわからない	どこに行けるのかわからない	乗車・降車の方法がわからない	どの車両に乗りばいいかわからない	現金で運賃を支払うのが面倒	バス停の到着時間がわからない	乗り継ぎ時間がわかりづらい	乗り換えの経路がわかりづらい	無回答
全体	n=317	491 (154.9%)	55 (17.4%)	73 (23.0%)	30 (9.5%)	20 (6.3%)	25 (7.9%)	46 (14.5%)	23 (7.3%)	45 (14.2%)	29 (9.1%)	145 (45.7%)
町や交通事業者のホームページ n=76	町や交通事業者のホームページ n=76	118 (155.3%)	12 (15.8%)	16 (21.1%)	7 (9.2%)	4 (5.3%)	7 (9.2%)	18 (23.7%)	4 (5.3%)	12 (15.8%)	7 (9.2%)	31 (40.8%)
	町発行の広報・チラシなど n=140	218 (155.7%)	22 (15.7%)	33 (23.6%)	14 (10.0%)	12 (8.6%)	13 (9.3%)	15 (10.7%)	10 (7.1%)	24 (17.1%)	13 (9.3%)	62 (44.3%)
	利用する駅やバス停の掲示など n=76	116 (152.6%)	15 (19.7%)	15 (19.7%)	4 (5.3%)	3 (3.9%)	3 (3.9%)	11 (14.5%)	6 (7.9%)	14 (18.4%)	9 (11.8%)	36 (47.4%)
	交通系アプリ n=63	87 (138.1%)	11 (17.5%)	12 (19.0%)	3 (4.8%)	1 (1.6%)	3 (4.8%)	14 (22.2%)	1 (1.6%)	8 (12.7%)	4 (6.3%)	30 (47.6%)
ドライバーとの会話 n=11	ドライバーとの会話 n=11	17 (154.5%)	3 (27.3%)	3 (27.3%)	2 (18.2%)	0	0	1 (9.1%)	1 (9.1%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)	3 (27.3%)
	家族、友人、知人から教えてもらう n=68	111 (163.2%)	18 (26.5%)	18 (26.5%)	6 (8.8%)	5 (7.4%)	7 (10.3%)	7 (10.3%)	8 (11.8%)	9 (13.2%)	7 (10.3%)	26 (38.2%)
	全く調べない n=52	92 (176.9%)	13 (25.0%)	15 (28.8%)	7 (13.5%)	5 (9.6%)	6 (11.5%)	9 (17.3%)	5 (9.6%)	6 (11.5%)	5 (9.6%)	21 (40.4%)
	その他 n=11	15 (136.4%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)	1 (9.1%)	0	1 (9.1%)	2 (18.2%)	0	1 (9.1%)	1 (9.1%)	5 (45.5%)
無回答	n=7	9 (128.6%)	1 (14.3%)	1 (14.3%)	1 (14.3%)	0	0	1 (14.3%)	0	1 (14.3%)	0	4 (57.1%)

⑤ 公共交通非利用者の移動実態

○現在利用している移動手段の割合を年齢別にみると、すべての世代で「自家用車（自分で運転）」が最も多く、特に 20 代と 40 代～60 代では 9 割以上を占めている。地域別にみても、すべての地域で「自家用車（自分で運転）」が最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が多くみられる。

○現在の移動手段を利用する上で困っていることの割合を年齢別にみると、「運転すること自体に不安を感じている」が 20 代～80 代にかけて増加傾向にあり、運転に不安を感じていることがわかる。一方で、20 代～50 代と 70～74 歳では「車の維持費などが高額に感じている」が最も多く、若い世代と高齢者で不安とを感じる点が一部異なっている。

○また、地域別にみると田島・伊南・南郷地域では「特に困っていること・不安なことは無い」が、館岩地域では「車の維持費などが高額に感じている」が最も多くみられる。

○過去に利用したことがある公共交通の割合を年齢別にみると、10 代～50 代と 60～64 歳、70～74 歳、80 代で「会津鉄道」が最も多く、特に 10 代では 8 割を占めている。また、65～69 歳と 75～79 歳、80 代では「いずれも利用したことはない」が最も多くなっており、高齢者の公共交通利用はもともと少ない状況であったと考えられる。地域別にみると、田島・伊南地域では「会津鉄道」が最も多く、館岩・南郷地域では「いずれも利用したことはない」が最も多くなっている。

○過去に利用したことがある公共交通の当時の利用頻度の割合を年齢別にみると、20 代を除くすべての世代で「1～4 回（週 1 回程度）」が多くみられる。一方で、20 代以下では「21 回以上」の利用も多く、若い世代では習慣的に利用していたことがわかる。また、地域別にみると、すべての地域で「1～4 回（週 1 回程度）」が最も多くなっており、田島地域では「21 回以上」の利用もみられる。

■ 年 齢 別

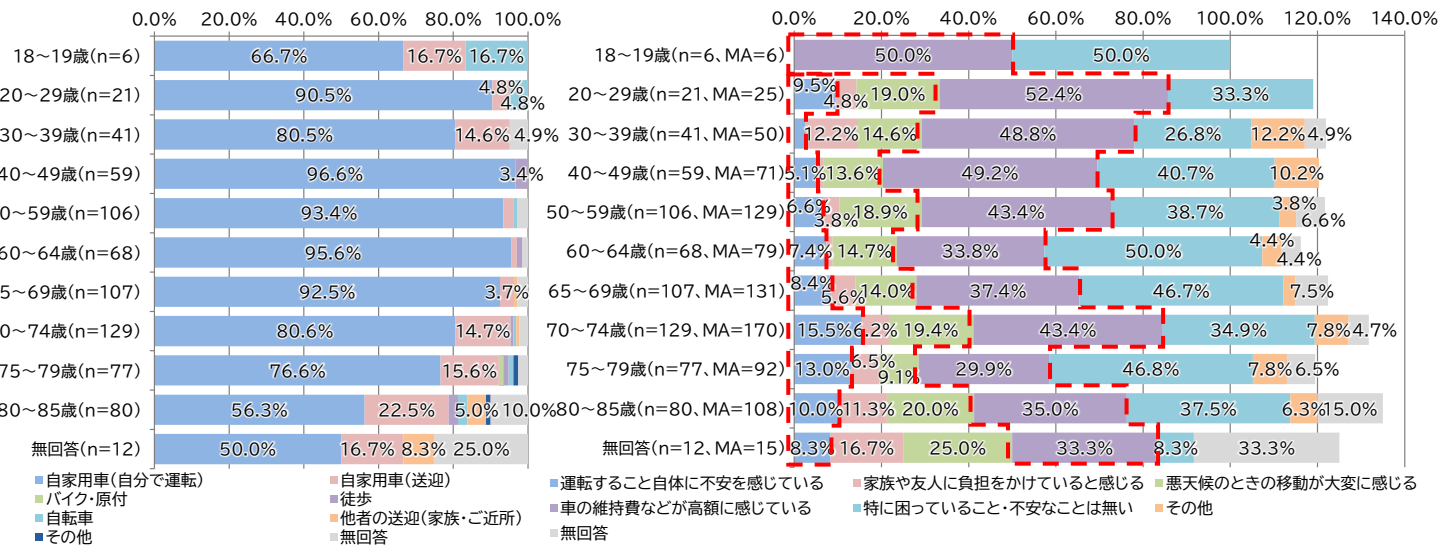


図 現在最も利用している移動手段

※3.0%未満は非表示としています。

図 現在の移動手段を利用する上で困っていること

※3.0%未満は非表示としています。

■ 年 齢 別

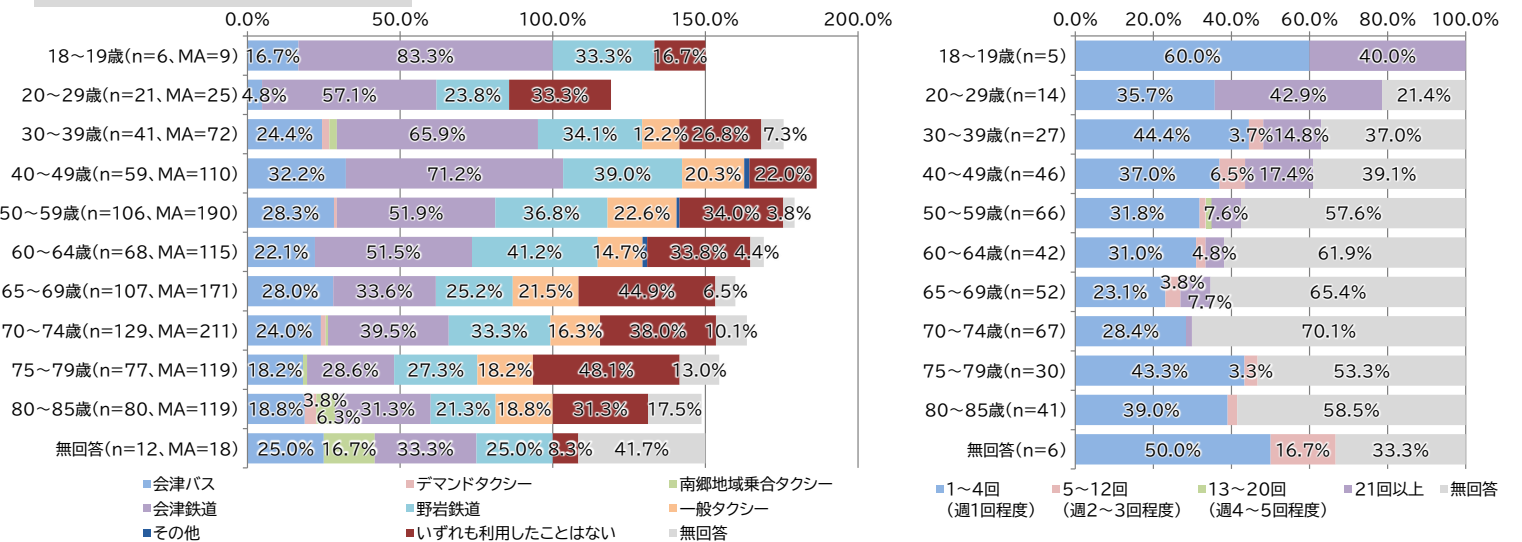


図 過去に利用したことがある公共交通

※3.0%未満は非表示としています。

図 過去に利用したことがある公共交通の当時の利用頻度

※3.0%未満は非表示としています。

○公共交通を利用しない、利用しなくなった理由の割合を年齢別にみると、すべての世代で「自家用車を利用することができるから」が最も多く、特に 40 代～60 代では 8 割以上を占めている。そのほか、「家族などに送迎してもらうことができるから」の割合も多くみられる。また、地域別にみると、すべての地域で「自家用車を利用することができるから」が最も多く、約 8 割を占めている。次いで「家族などに送迎してもらうことができるから」が多く、約 2 割を占めている。

■ 年 齢 別

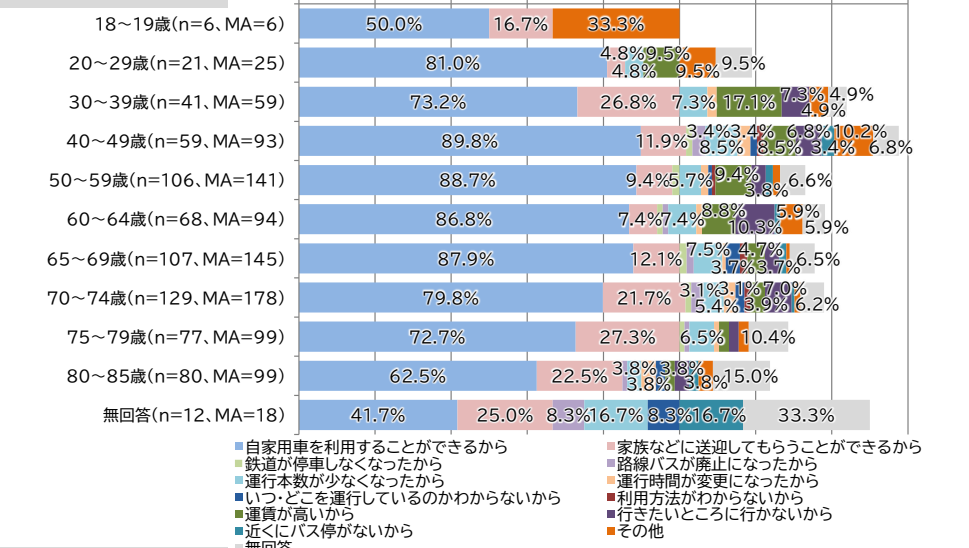


図 公共交通を利用しない、利用しなくなった理由

※3.0%未満は非表示としています。

⑥ 公共交通の満足度・重要度について

○公共交通の満足度・重要度では、「Bの満足度：低い、重要度：高い」に属する項目は、鉄道と路線バス、乗合・デマンドタクシーに関することで「1日の運行本数・運行時間」、鉄道と路線バスに関することで「運賃の設定」、路線バスと乗合・デマンドタクシーに関することで「利用方法・運行情報のわかりやすさ」、鉄道・路線バス共通に関することで「乗り継ぎ時間の設定」についての意見があり、見直しが求められている。

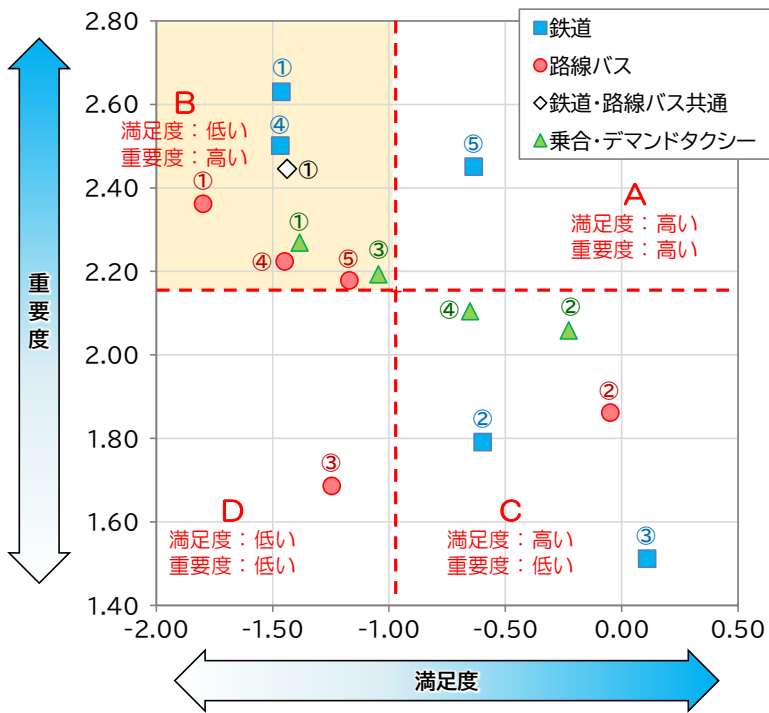


図 公共交通の満足度・重要度

表 公共交通の満足度・重要度

項目		満足度	重要度	カテゴリー
鉄道に関すること	①1日の運行本数・運行時間	-1.46	2.63	B
	②自宅・目的地から最寄り駅までの距離	-0.60	1.79	C
	③駅での待ちやすさ	0.11	1.51	C
	④運賃の設定	-1.47	2.50	B
	⑤利用方法・運行情報のわかりやすさ	-0.64	2.45	A
路線バスに関する	①最寄りバス路線の1日の運行本数・運行時間	-1.80	2.36	B
	②自宅や目的地から最寄りバス停までの距離	-0.05	1.86	C
	③待合所や停留所での待ちやすさ	-1.25	1.69	D
	④運賃の設定	-1.45	2.22	B
	⑤利用方法・運行情報のわかりやすさ	-1.17	2.18	B
共通	①乗り継ぎ時間の設定	-1.44	2.45	B
乗合・デマンドタクシーに関すること	①1日の運行本数・運行時間	-1.38	2.27	B
	②運賃の設定	-0.23	2.06	C
	③利用方法・運行情報のわかりやすさ	-1.05	2.19	B
	④まちなか指定場所(30箇所)の個数	-0.65	2.10	C
平均		-0.97	2.15	—

4) 公共交通に関する取り組みについて

① 取り組みの認知状況について

○公共交通に関する取り組みの認知状況は、すべての項目で「知っている」が約1割を占めており、特に「路線バスの再編・見直し」は18.3%と比較的認知されている。
○取り組みを知った後の公共交通の利用の変化では、すべての項目で「変わらない」が最も多く約7割を占めている。一方で、「①公共交通を利用する頻度」「②外出しようと思う機会」では微増がみられ、「③目的地への移動しやすさ」「④おでかけの満足度」「⑤公共交通に対する親しみ度」の評価では一部向上がみられる。

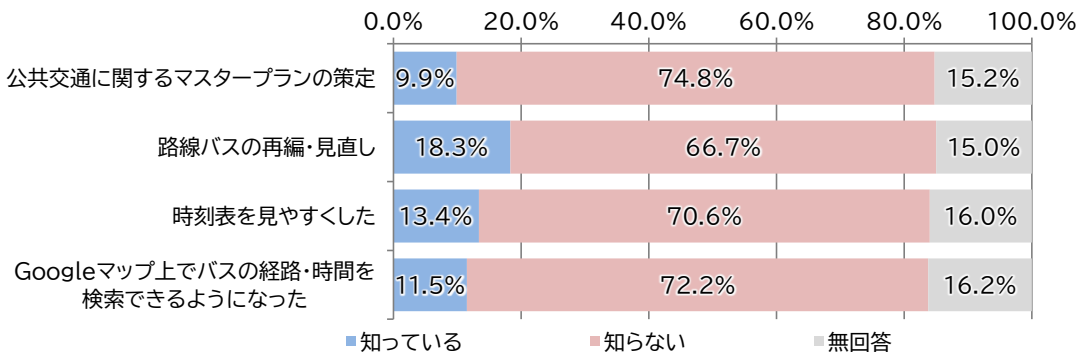


図 公共交通に関する取り組みの認知状況

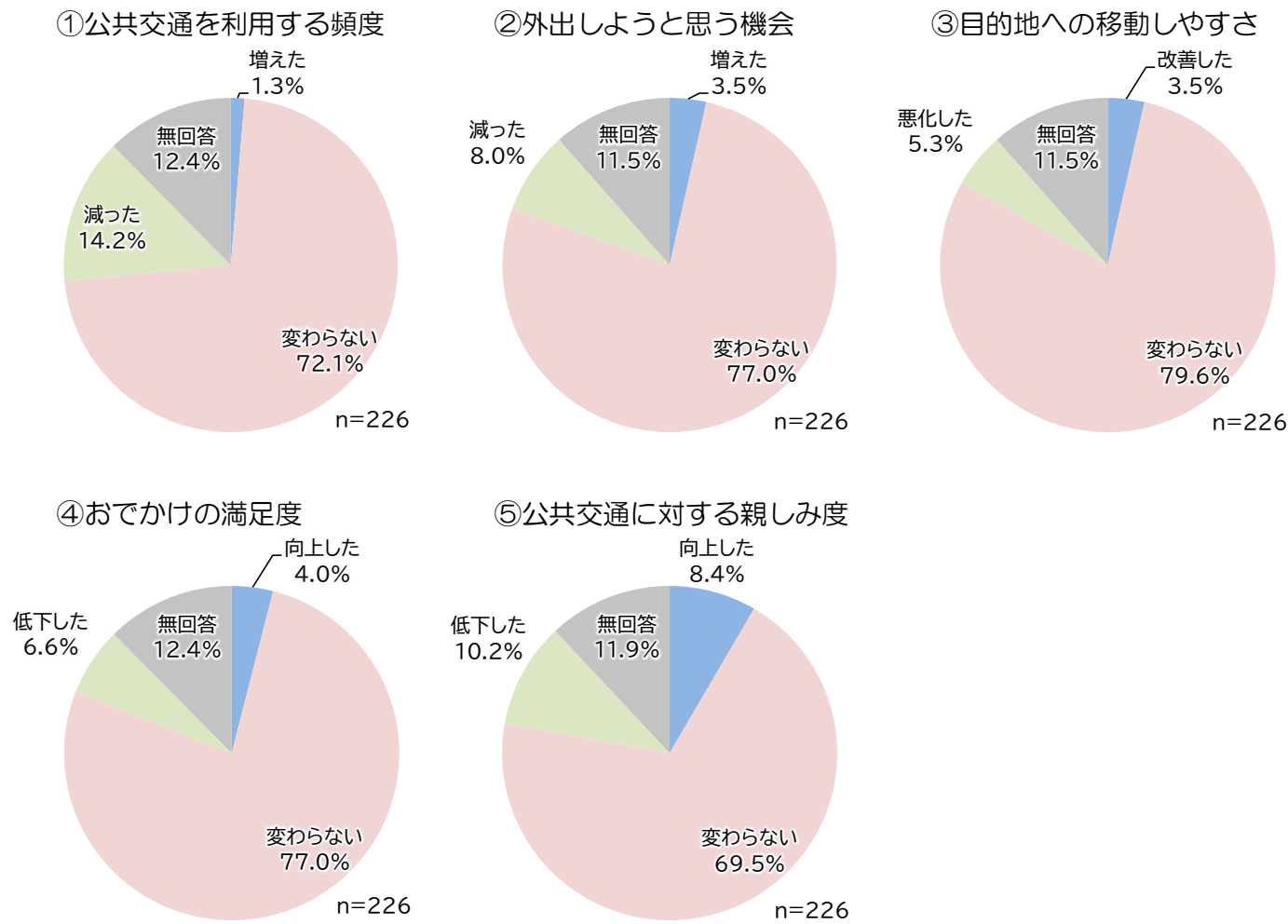


図 取り組みを知った後の公共交通の利用の変化

1. 実態・ニーズ把握調査

1-1 高校生アンケートの調査結果（概要）

1-1-1 調査の概要

- 自由な移動手段を持たない高校生は、鉄道等の公共交通を利用して通学する可能性がある。
- また、県立南会津高等学校と県立田島高等学校の高校再編による通学流動の変化が見込まれる中で、その影響を把握する上では現状の通学実態を的確に把握することが重要である。
- そこで、高校生の通学実態や公共交通の利用実態等を把握するため、町内の高校生を対象としてアンケート調査を実施した。

表 調査の概要

項目	概要
対象者	通学先は町内及び町外の高校が想定されるため、町内に居住する高校生（15～17 歳）とその保護者を対象
調査方法	郵送による配布、オンライン経由による回収
配布票数・回収票数	配布：325 票 高校生 回収：86 票（26.5%） 保護者 回収：112 票（34.5%）
調査期間	令和5年7月24日（月）～8月4日（金）

1-1-2 調査結果

1) 高校の通学実態について

① 登校・下校の時間帯

○登校時の学校に到着する時間を高校別にみると、南会津高等学校は「8:00」が39.3%（11 人）と最も高く、次いで「7:30」が28.6%（8 人）と続いている。南会津高等学校南郷校舎は「8:00 以降」が81.8%（9 人）と最も高く、次いで「8:00」が18.2%（2 人）と続いている。町外の高等学校は「7:30」が50.0%（23 人）と最も高く、次いで「8:00」が34.8%（16 人）と続いている。

○下校時の学校を出発する時間を高校別にみると、では、南会津高等学校は「18:00」が39.3%（11 人）と最も高く、次いで「18:30」が21.4%（6 人）と続いている。南会津高等学校南郷校舎は「18:00」「18:30」が27.3%（3 人）と最も高く、次いで「16:00」「16:30」が18.2%（2 人）と続いている。町外の高等学校は「19:00」が19.6%（9 人）と最も高く、次いで「18:30」が15.2%（7 人）と続いている。

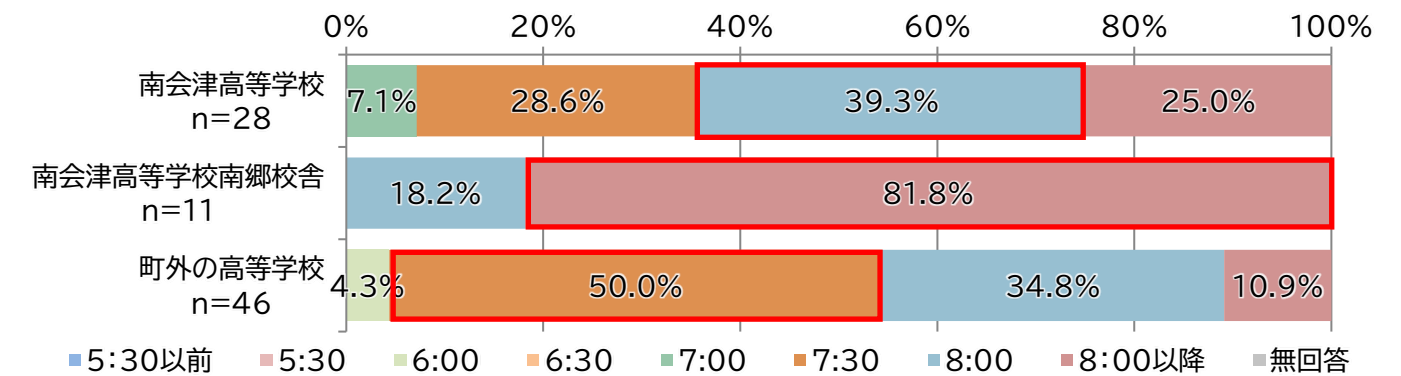


図 高校別の【登校時】学校に到着する時間

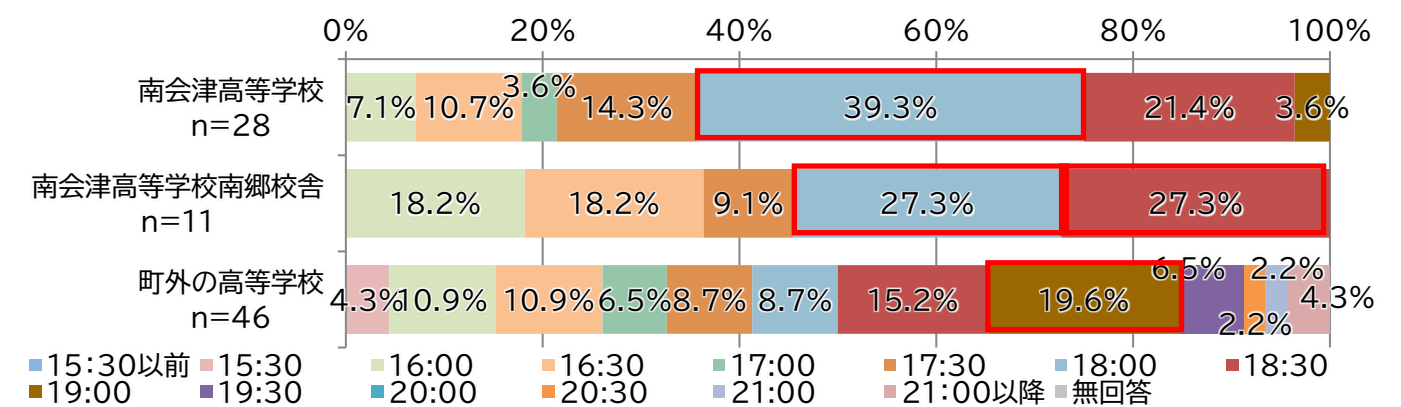


図 高校別の【下校時】学校を出発する時間

② 通学手段

■好天時の登下校手段

○通学時の好天時の登校で最も多い移動手段を高校別にみると、南会津高等学校は「自転車」が32.1%（9人）と最も高く、次いで「家族の送迎」が25.0%（7人）と続いている。南会津高等学校南郷校舎は「自転車」が45.5%（6人）と最も高く、次いで「家族の送迎」が36.4%（4人）と続いている。町外の高等学校は「自転車+会津鉄道」が56.5%（26人）と最も高く、次いで「自転車」「家族等の送迎+会津鉄道」が13.0%（6人）と続いている。

○通学時の好天時の下校で最も多い移動手段を高校別にみると、南会津高等学校は「自転車」が32.1%（9人）と最も高く、次いで「家族の送迎」が25.0%（7人）と続いている。南会津高等学校南郷校舎は「自転車」が54.5%（6人）と最も高く、次いで「家族の送迎」が27.3%（3人）と続いている。町外の高等学校は「自転車+会津鉄道」が56.5%（26人）と最も高く、次いで「自転車」「家族等の送迎+会津鉄道」が13.0%（6人）と続いている。

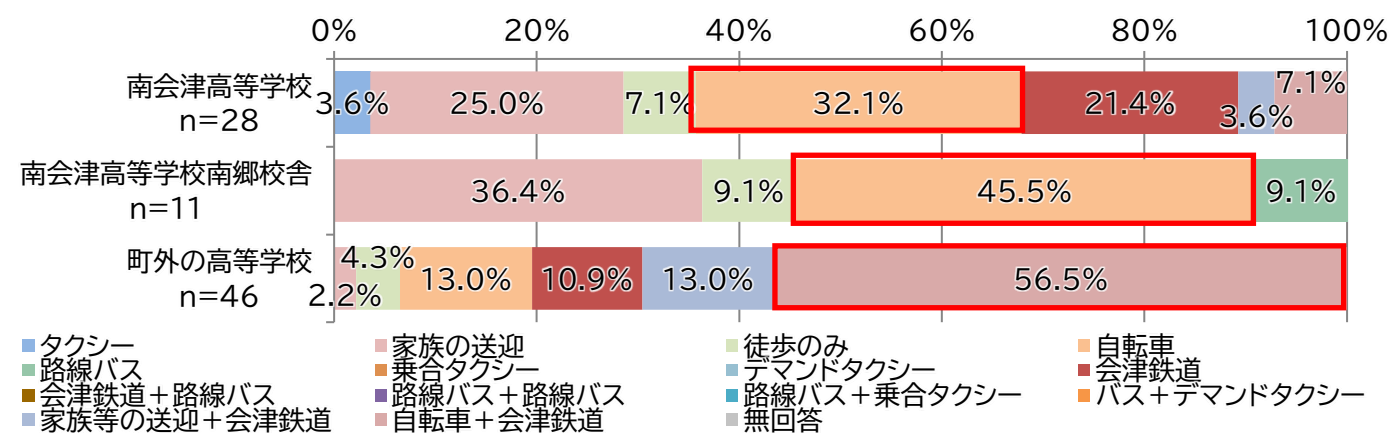


図 高校別の【好天時の登校】最も多い移動手段

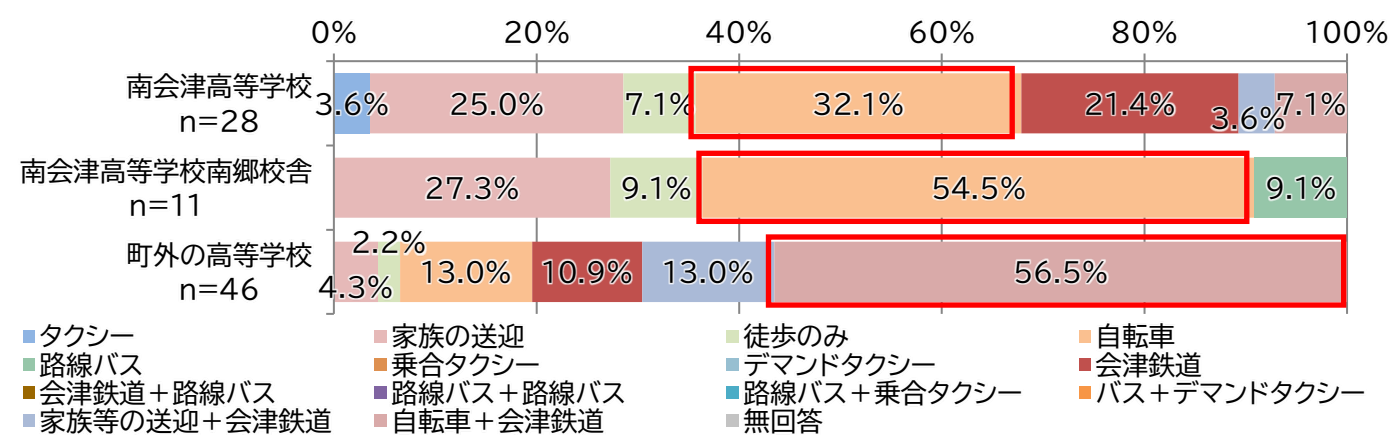


図 高校別の【好天時の下校】最も多い移動手段

■悪天時の登下校手段

○通学時の悪天時の登校で最も多い移動手段を高校別にみると、南会津高等学校は「家族の送迎」が53.6%（15人）と最も高く、次いで「会津鉄道」が28.6%（8人）と続いている。南会津高等学校南郷校舎は「家族の送迎」が81.8%（9人）と最も高く、次いで「徒歩のみ」「路線バス」が9.1%（1人）と続いている。町外の高等学校は「自転車+会津鉄道」が30.4%（14人）と最も高く、次いで「会津鉄道」が28.3%（13人）と続いている。

○通学時の悪天時の下校で最も多い移動手段を高校別にみると、南会津高等学校は「家族の送迎」が53.6%（15人）と最も高く、次いで「会津鉄道」が28.6%（8人）と続いている。南会津高等学校南郷校舎は「家族の送迎」が81.8%（9人）と最も高く、次いで「徒歩のみ」「路線バス」が9.1%（1人）と続いている。町外の高等学校は「会津鉄道」「自転車+会津鉄道」が30.4%（14人）と最も高く、次いで「家族等の送迎+会津鉄道」が21.7%（10人）と続いている。

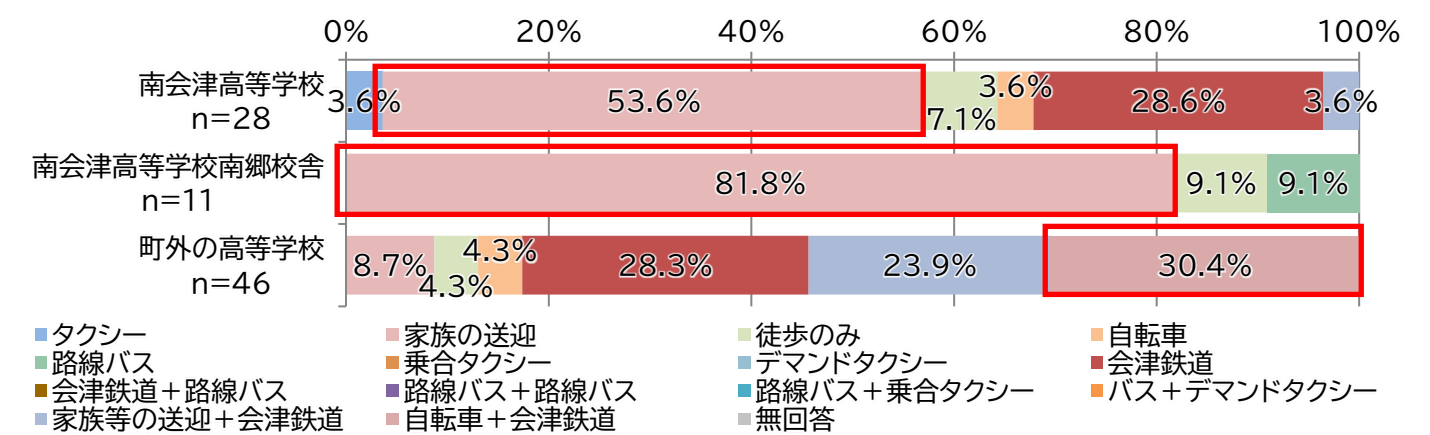


図 高校別の【悪天時の登校】最も多い移動手段

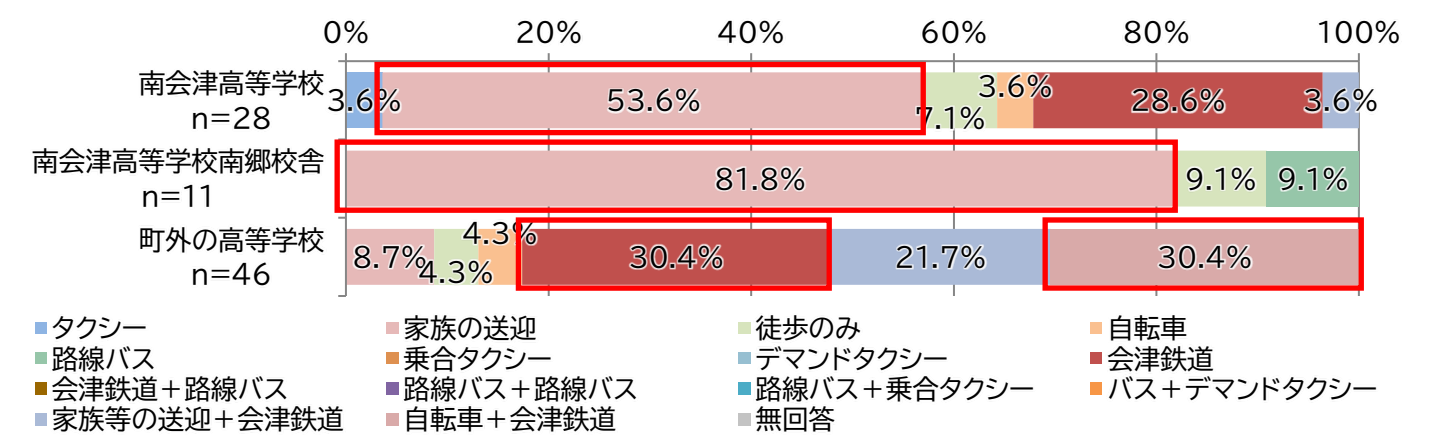


図 高校別の【悪天時の下校】最も多い移動手段

③ 公共交通利用の有無

○好天時・悪天時の登下校で回答した移動手段の利用状況を高校別にみると、南会津高等学校と南会津高等学校南郷校舎では「公共交通を利用していない」が6.5割以上と最も高くなっているが、町外の高等学校では、「公共交通を利用している」が82.6%（38人）と最も高くなっている。

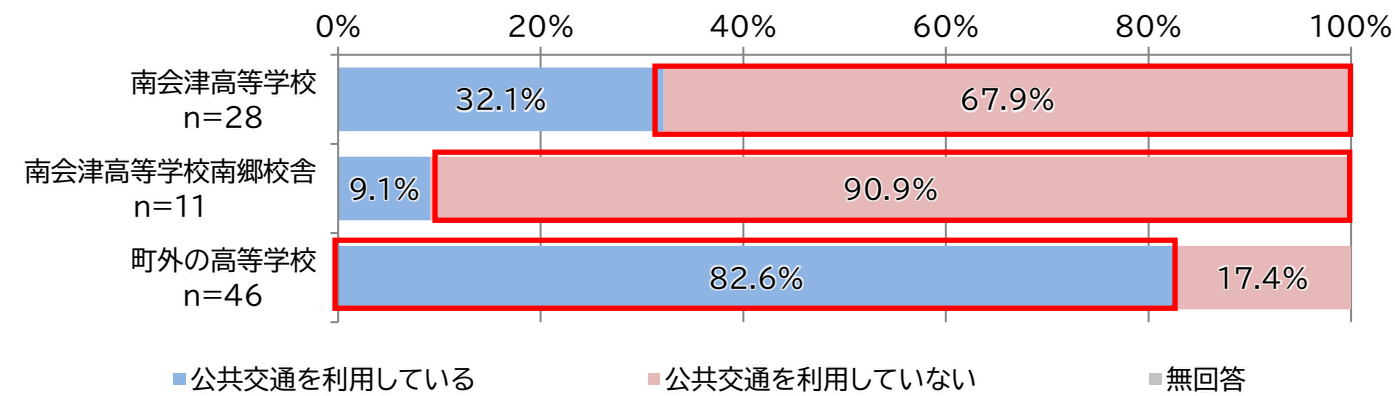


図 高校別の好天時・悪天時の登下校で回答した移動手段の利用状況

④ 公共交通に対する不満

○公共交通を利用した人の公共交通に対する不満は、「運賃が高い」が64.6%（31人）と最も高く、次いで「登校時（朝）の運行時間が早い」が33.3%（16人）と続いている。

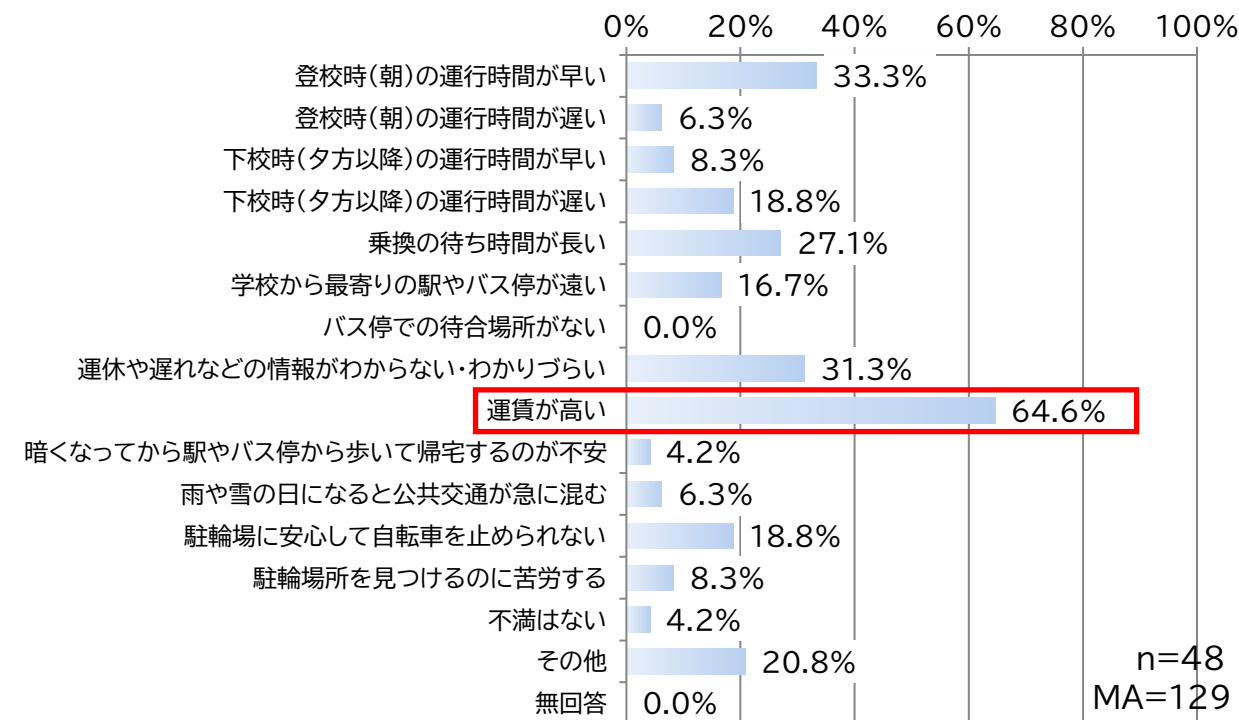


図 公共交通を利用した人の公共交通に対する不満

⑤ 公共交通を利用しない理由

○公共交通を利用しない理由は、「徒歩や自転車で通学できるから」「家族などに送迎してもらえるから」が59.5%（22人）と最も高く、次いで「自宅付近を公共交通が運行していないから」が13.5%（5人）と続いている。

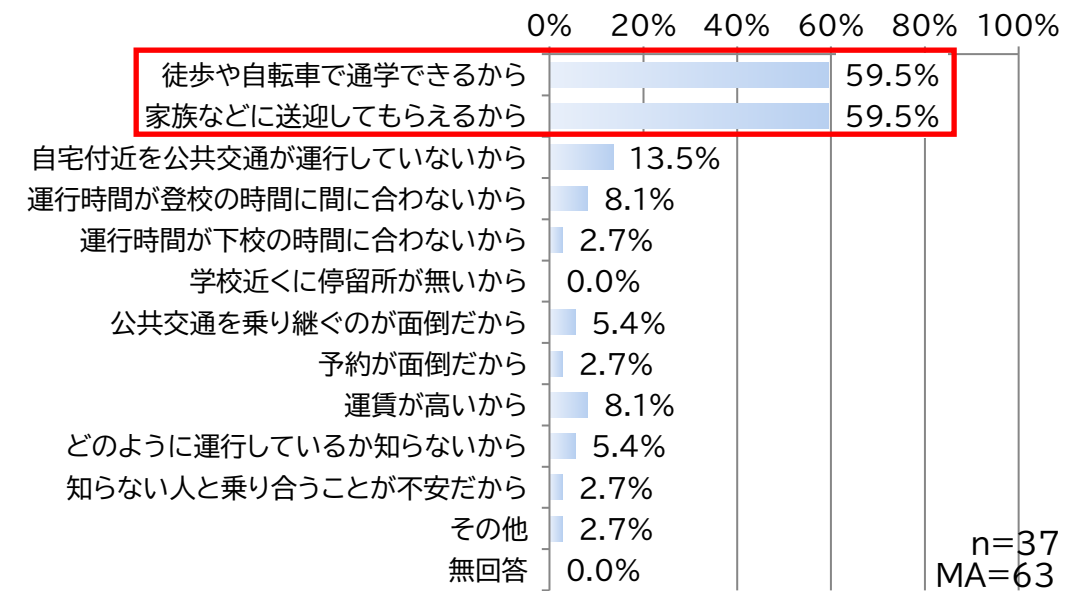


図 公共交通を利用しない理由

2) 学校から帰宅するまでの行動について

① 通学以外の移動目的、移動手段

○放課後や部活動後に通学以外で移動する目的は、「まったくない」が57.6%（49人）と最も高く、次いで「娯楽・遊び」が17.6%（15人）と続いている。
○通学以外で移動する目的地までの移動手段は、「自転車」が66.7%（24人）と最も高く、次いで「徒歩」が19.4%（7人）と続いている。

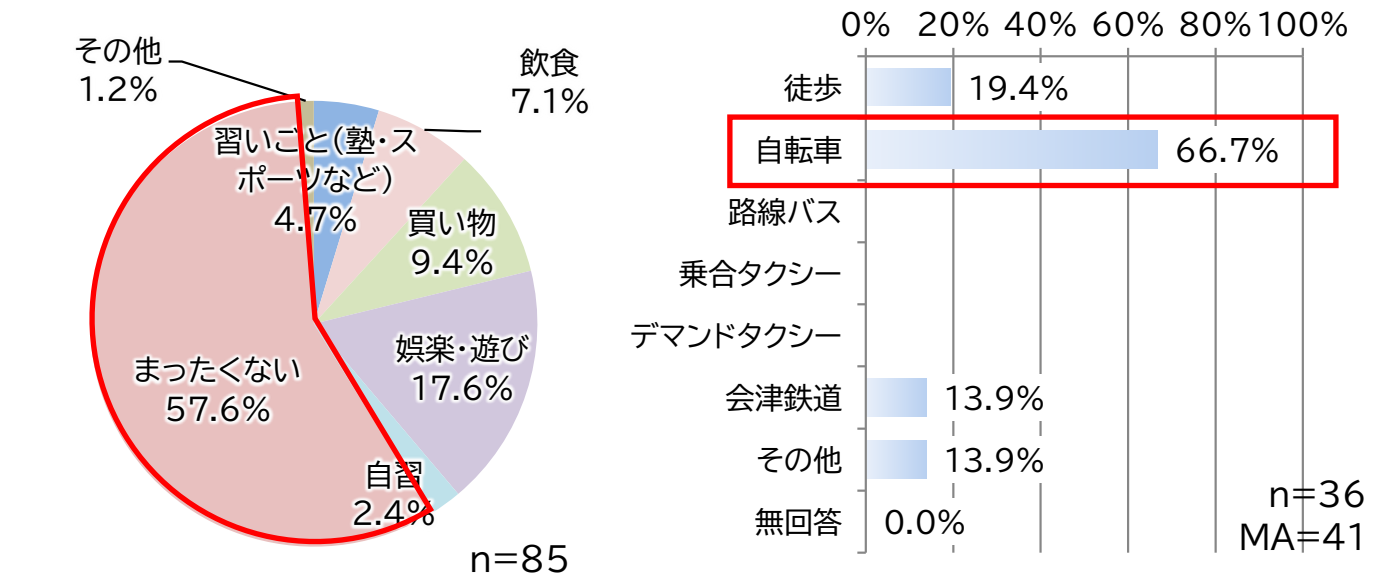


図 放課後や部活動後に通学以外で移動する目的

図 通学以外で移動する目的地までの移動手段

② 学校から帰宅する時間、移動頻度

○学校から帰宅する時間は、「19:00」が30.6%（11人）と最も高く、次いで「18:30」が27.8%（10人）と続いている。
○通学以外で移動する目的地までの移動頻度（最近30日以内）は、「週1～2日程度（4～8日程度）」が38.9%（14人）と最も高く、次いで「週1回未満（1～3日程度）」が36.1%（13人）と続いている。

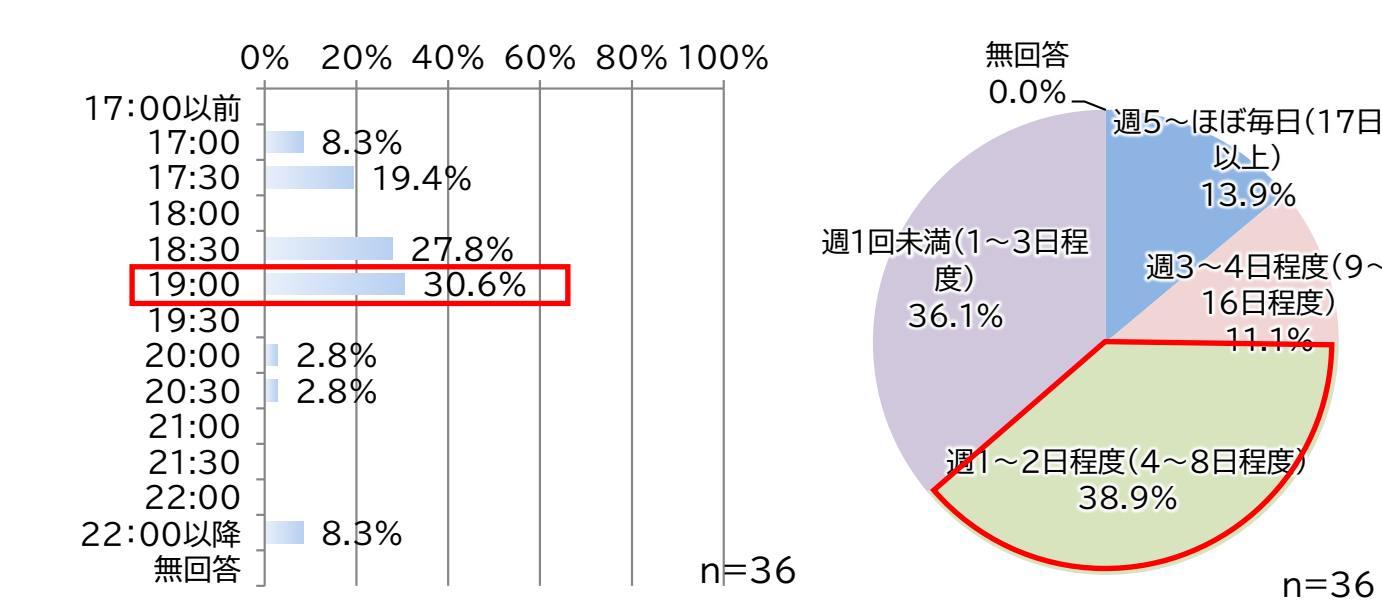


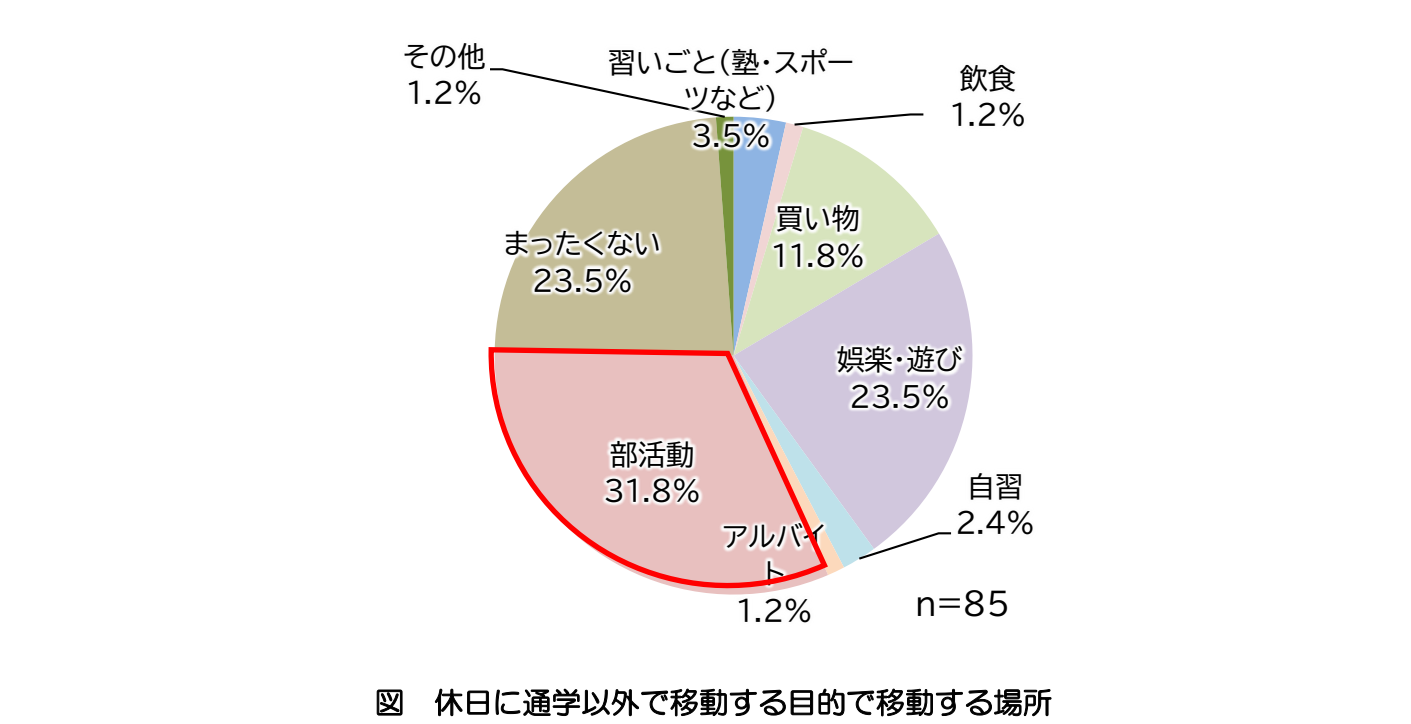
図 学校から帰宅する時間

図 通学以外で移動する目的地までの移動頻度

3) 通学以外（休日など）の公共交通の利用について

① 休日の移動目的、移動場所

○休日に通学以外で移動する目的で移動する場所は、「部活動」が31.8%（27人）と最も高く、次いで「娯楽・遊び」「まったくない」が23.5%（20人）と続いている。



② 休日の移動目的の地域

○休日に移動する目的場所がある地域は、「南会津町外」が67.7%（44人）と最も高く、次いで「南会津町内」が32.3%（21人）と続いている。
○南会津町外の方の市町村名では、「会津若松市」が90.9%（40人）と最も高く、次いで「白河市」が4.5%（2人）と続いている。

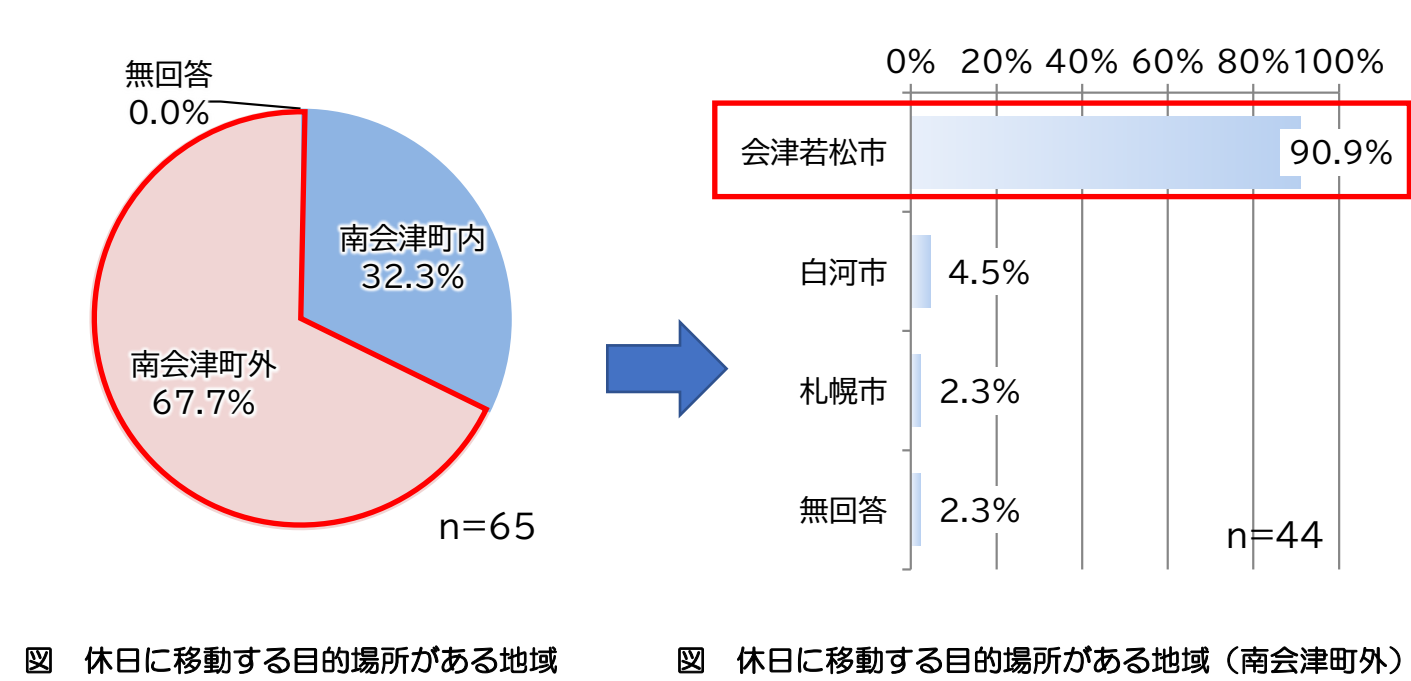


図 休日に移動する目的場所がある地域

図 休日に移動する目的場所がある地域（南会津町外）

③ 休日の移動頻度、移動手段

○休日に通学以外で移動する目的地までの移動頻度（最近 30 日以内）は、「月に数回（月 5 回未満）」が 30.8%（20 人）と最も高く、次いで「隔週（月 1～7 日）」が 15.4%（10 人）と続いている。
○休日に通学以外で移動する目的地までの移動手段は、「会津鉄道」が 43.1%（28 人）と最も高く、次いで「自転車」が 38.5%（25 人）と続いている。

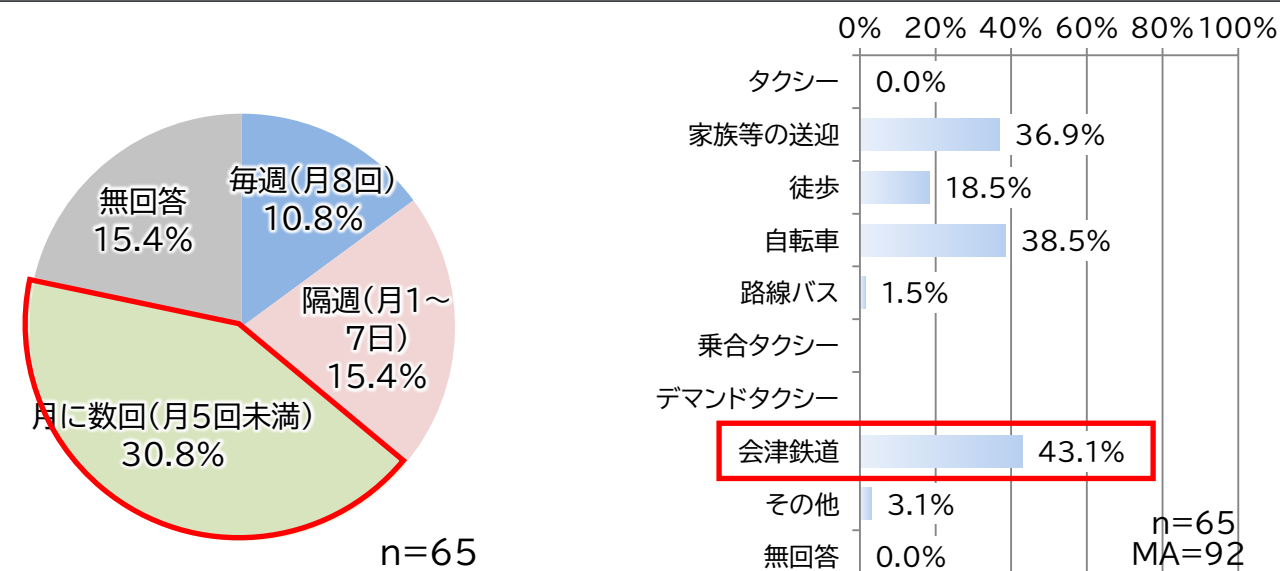


図 休日に通学以外で移動する目的地までの移動頻度 図 休日に通学以外で移動する目的地までの移動手段

④ 休日の公共交通の利用状況

○休日に通学以外で移動する目的地までの移動手段について、通学以外の目的別にみると、「習いごと（塾・スポーツなど）」「買い物」では「家族等の送迎」が 6.5 割以上と最も高く、「自習」「アルバイト」では「自転車」が 10 割と最も高くなっている。また、「会津鉄道」の利用も多くみられた。

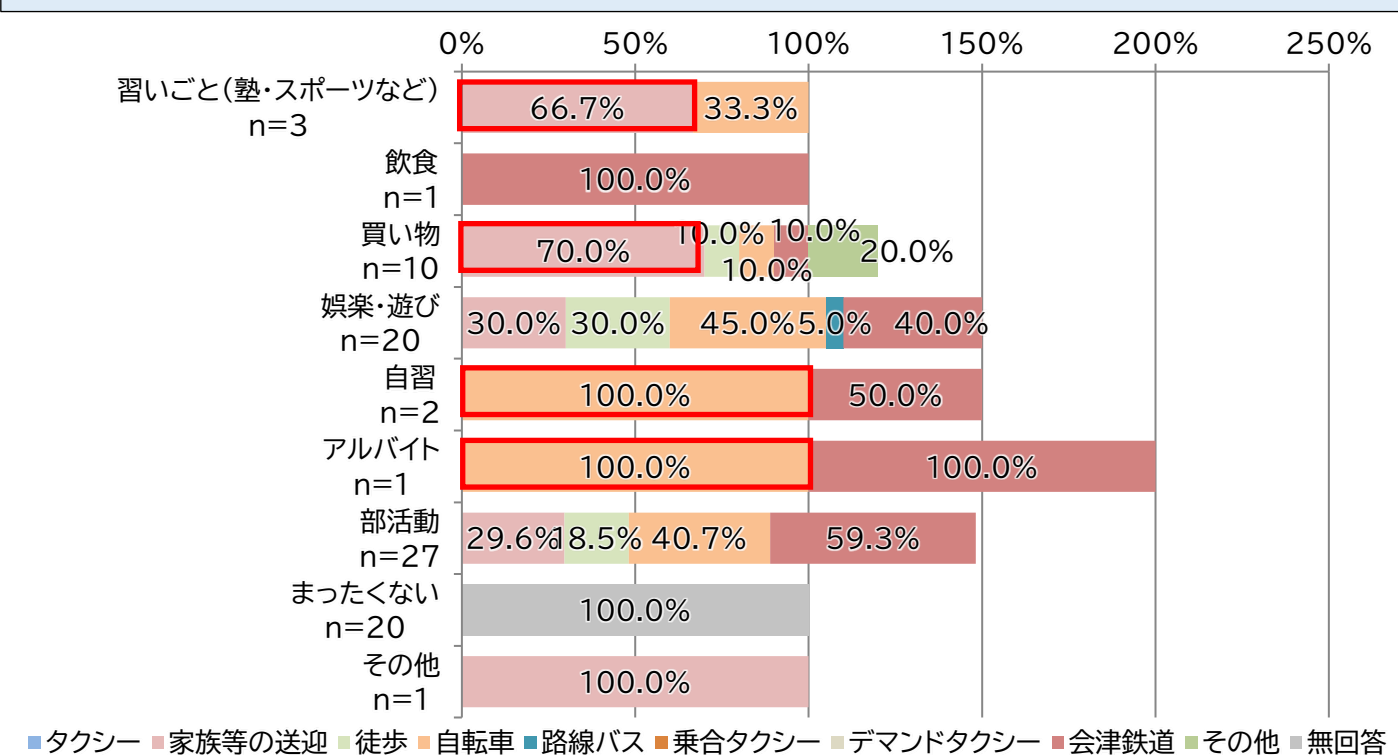


図 目的別の休日に通学以外で移動する目的地までの移動手段

4) 通学に関する保護者のご意向について

① お子様の通学手段、通学費

○お子様の登下校時の公共交通利用については、「普段から利用している」が 58.0%（65 人）と最も高く、次いで「利用していない」が 38.4%（43 人）と続いている。
○通学移動にかかる 1 か月あたりの利用料金では、「20,000 円以上」が 79.7%（55 人）と最も多く、次いで「10,000～15,000 円」が 10.1%（7 人）と続いている。
○1 か月あたりの公共交通の利用料金についての通学費はどの程度負担と感じるかは、「高い」が 87.0%（60 人）、と最も高く、次いで「妥当な金額」が 8.7%（6 人）と続いている。

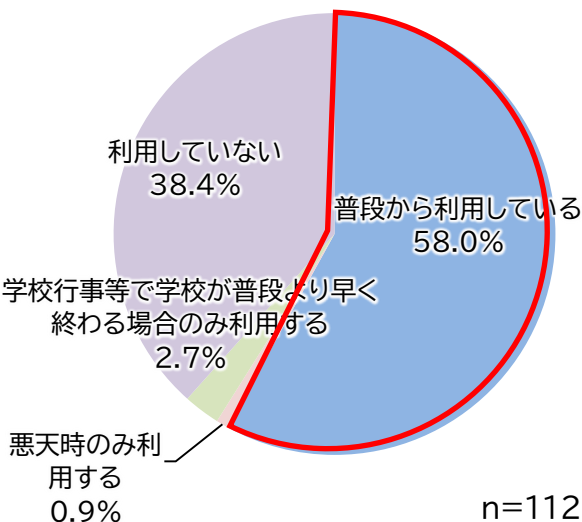


図 お子様の登下校時の公共交通利用について

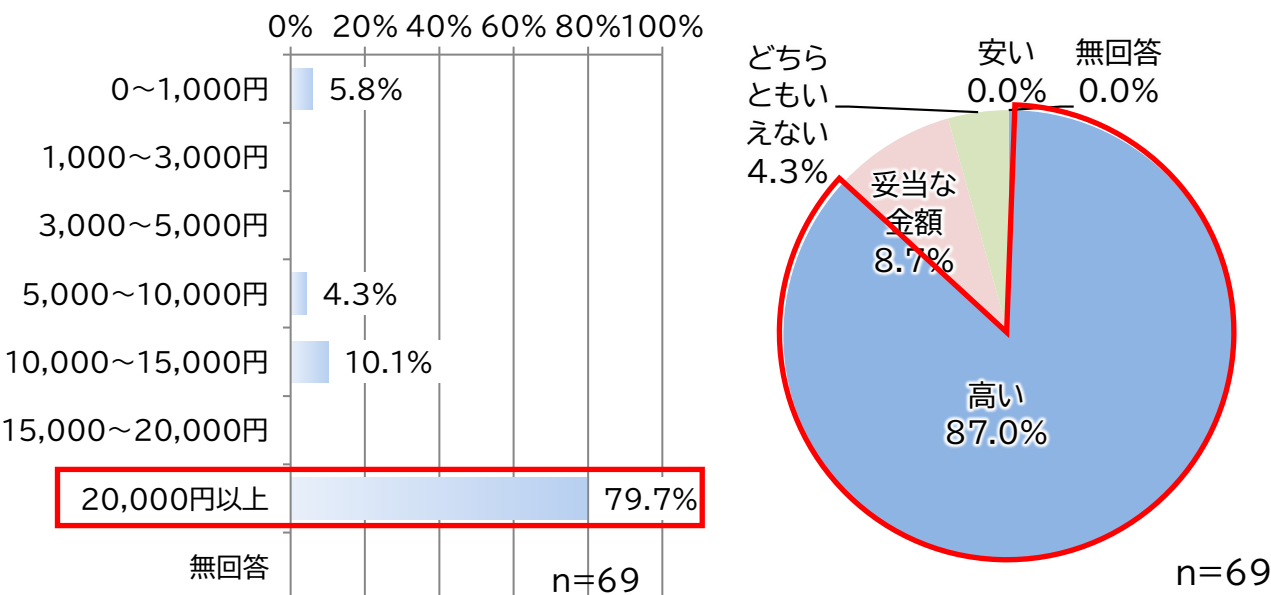


図 通学移動にかかる 1 か月あたりの利用料金 図 通学費はどの程度負担と感じるか

② お子様の通学時の送迎有無、続柄、頻度

○最近30日以内の通学時のお子様の送迎有無は、「送迎している」が70.5%（79人）と最も高く、次いで「送迎していない」が29.5%（33人）と続いている。

○送迎者の続柄は、「母」が89.9%（71人）と最も高く、次いで「父」が63.3%（50人）と続いている。

○通学時の送迎については、「事情があるときに、送迎をしている（悪天候時など）」が44.3%（35人）と最も高く、次いで「日常的に、通学のためだけに送迎している」が31.6%（25人）と続いている。

○送迎の頻度は、「ほぼ毎日（週5日以上）」が40.5%（32人）と最も高く、次いで「月に数回」が29.1%（23人）と続いている。

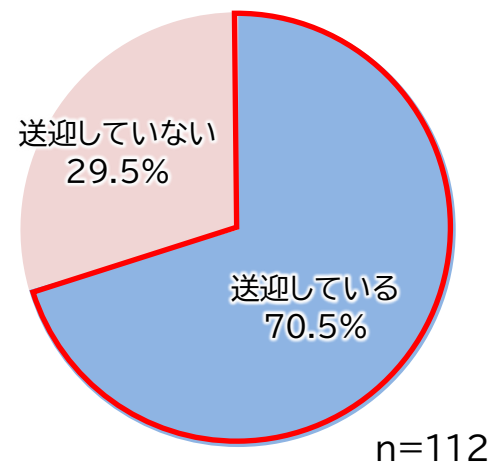


図 最近30日以内の通学時のお子様の送迎有無

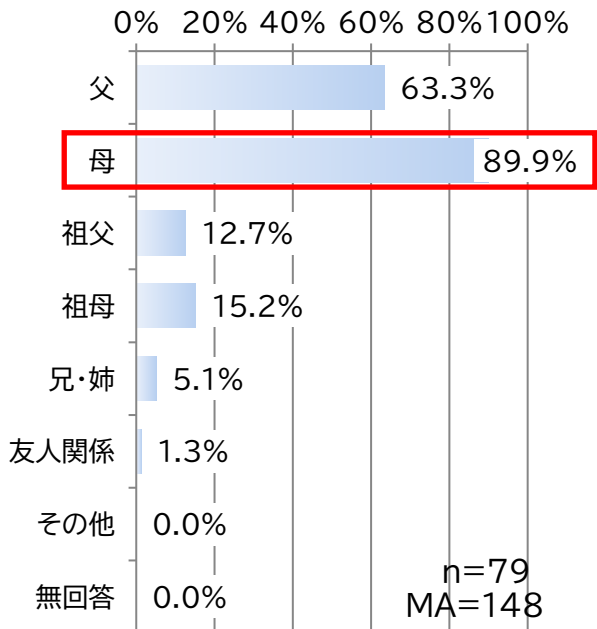


図 送迎者の続柄

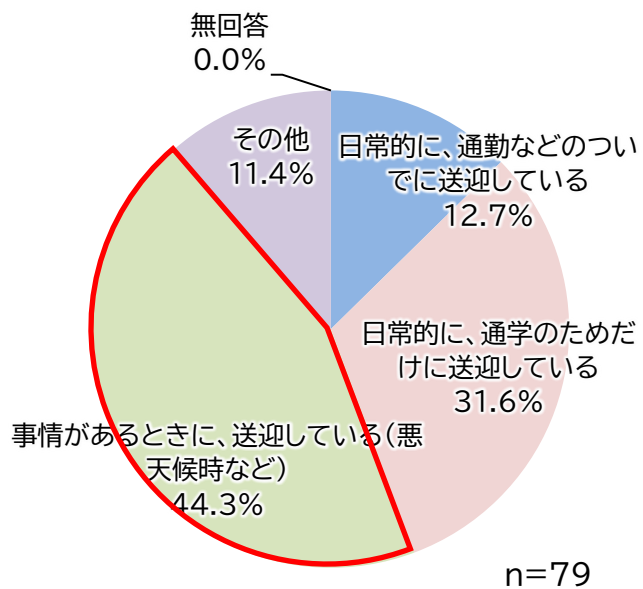


図 通学時の送迎について

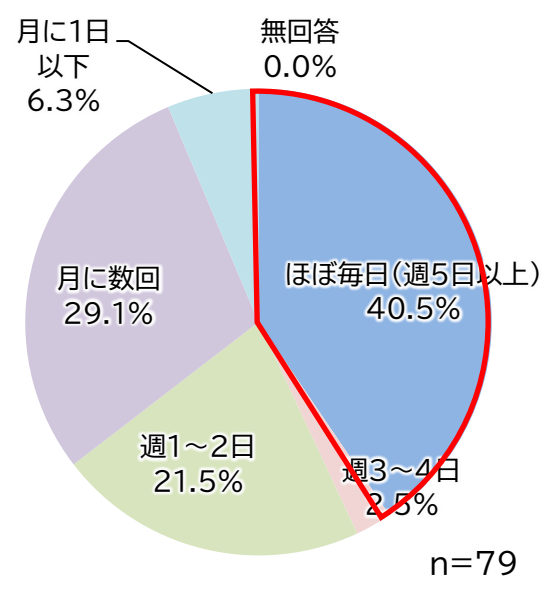


図 送迎の頻度

③ お子様の通学時の送迎先

○通学時の送迎先は、「学校」が70.9%（56人）と最も高く、次いで「駅」が55.7%（44人）と続いている。

○通学時の送迎先で「駅」と回答した人は、「会津田島駅」が61.4%（27人）と最も高く、次いで「西若松駅」が15.9%（7人）と続いている。

○通学時の送迎先で「バス停」と回答した人は0.0%（0人）だった。

○通学時の送迎先で「施設」と回答した人は、「南会津高等学校」が51.7%（15人）と最も高く、次いで「若松商業高等学校」が17.2%（5人）と続いている。

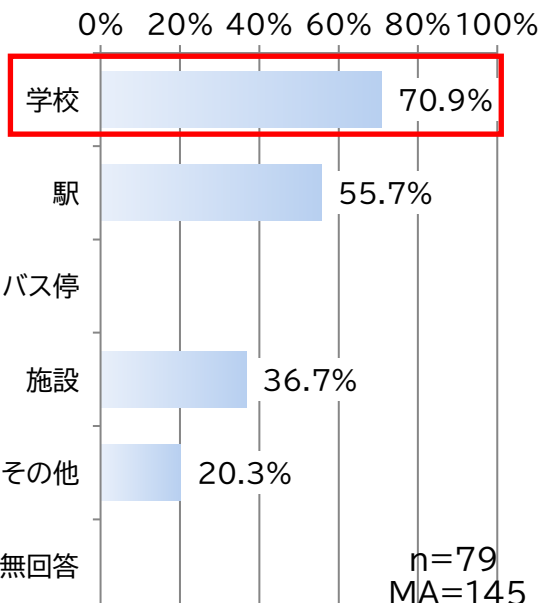


図 通学時の送迎先

・通学時の送迎先で「バス停」を回答した人

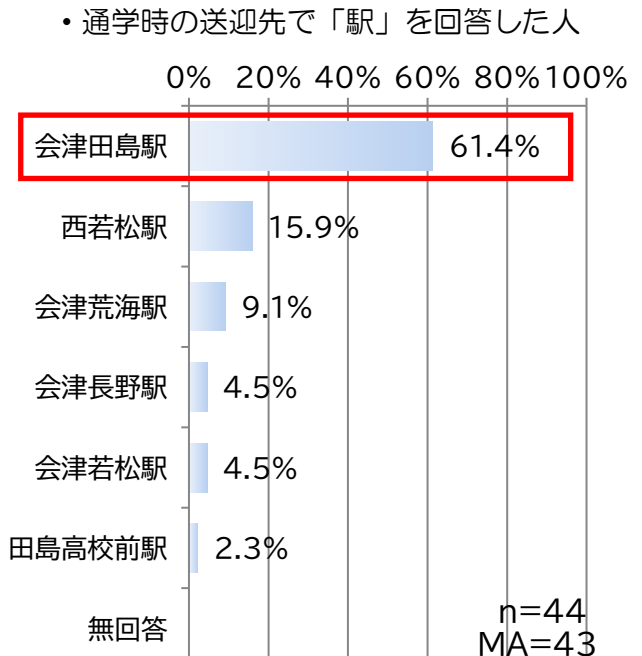


図 通学時の送迎先（駅名）

・通学時の送迎先で「施設」を回答した人

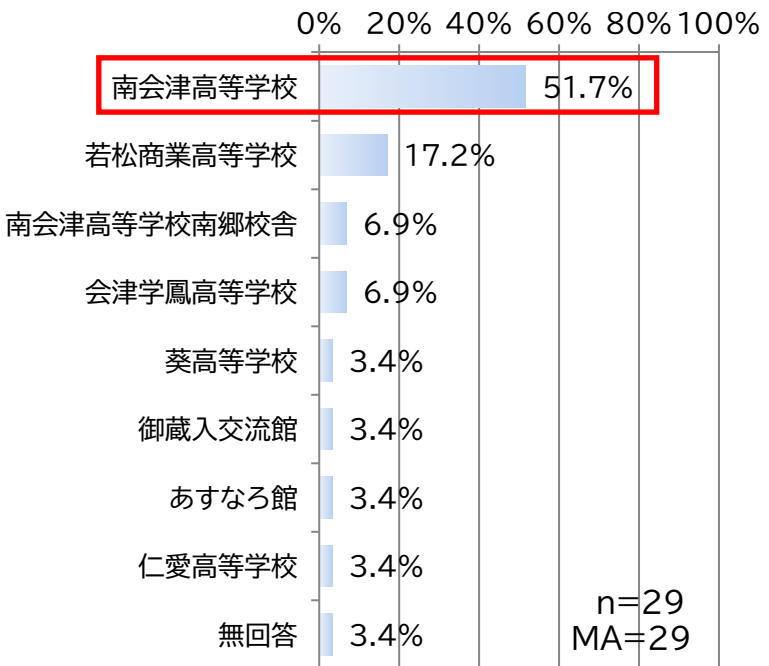


図 通学時の送迎先（施設名）

図 通学時の送迎先（バス停名）

該当なし

④ お子様を送迎する理由、負担、高校選択への影響について

○お子様の送迎を行っている理由は、「部活等があり、公共交通の時間が合わないから」が 49.4%（39 人）と最も高く、次いで「最寄りの乗降場まで距離が遠いから」が 20.3%（16 人）と続いている。
○送迎の負担については、「負担になっていると感じたことがある」が 72.2%（57 人）と最も高い。
○公共交通による高校選択への影響は、「特に高校の選択に影響はなかった」が 58.2%（165 人）と最も高く、次いで「自宅から公共交通などで通学できれば望ましいと考えていた（必須ではない）」が 22.8%（18 人）と続いている。

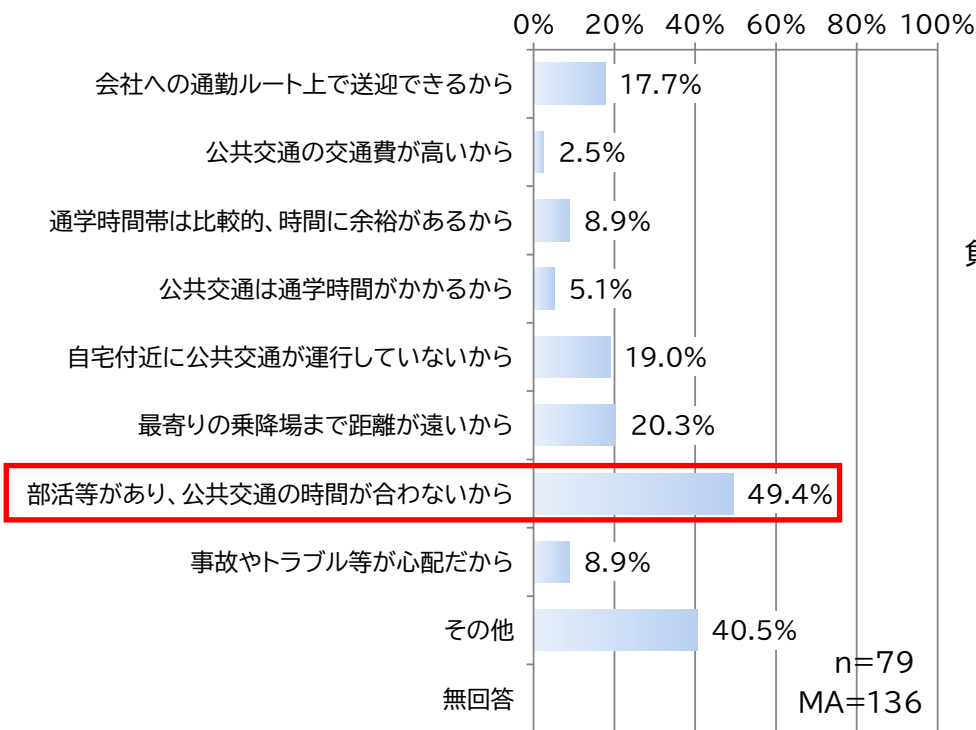


図 お子様の送迎を行っている理由

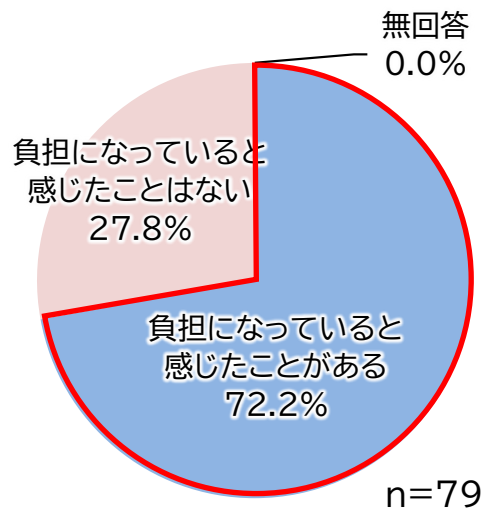


図 送迎の負担について

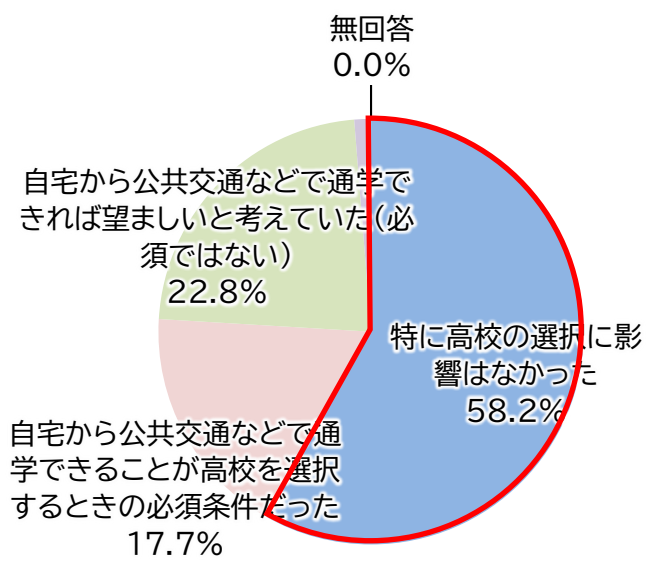


図 公共交通による高校選択への影響

○送迎が負担だと感じる理由（ご自身のこと）は、「お子さんの活動時間に合わせて、仕事や家事等の都合を合わせなければいけない」が 64.6%（51 人）と最も高く、次いで「自動車の燃料代などがかかるため経済的に負担を感じる」が 35.4%（28 人）と続いている。
○送迎が負担だと感じる理由（お子様のこと）は、「待たせなければいけない時間があるため、負担を感じさせていると思う」が 48.1%（38 人）と最も高く、次いで「通勤時間などに合わせて送迎しているため、活動を制限させていると思う」が 16.5%（13 人）と続いている。

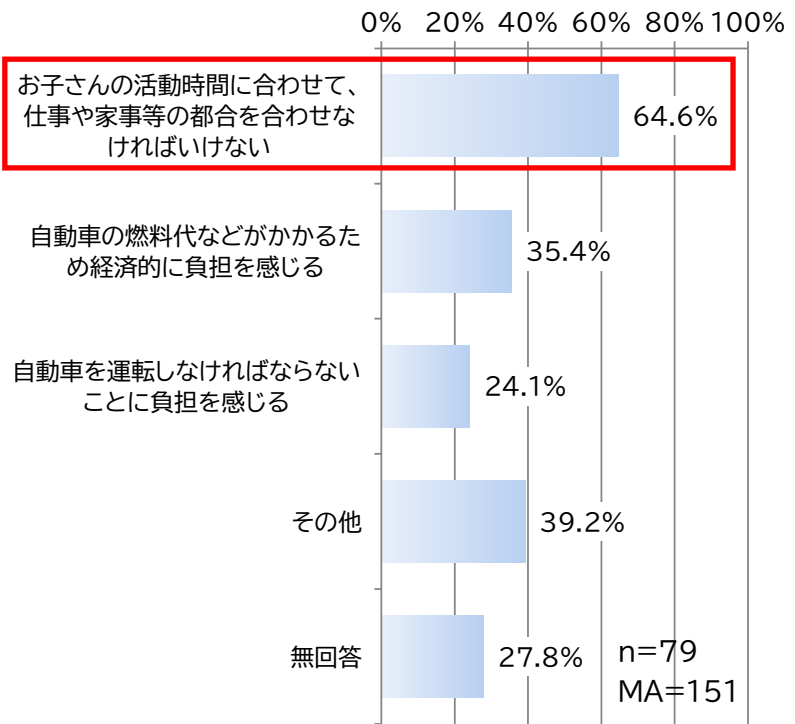


図 送迎が負担だと感じる理由（ご自身のこと）

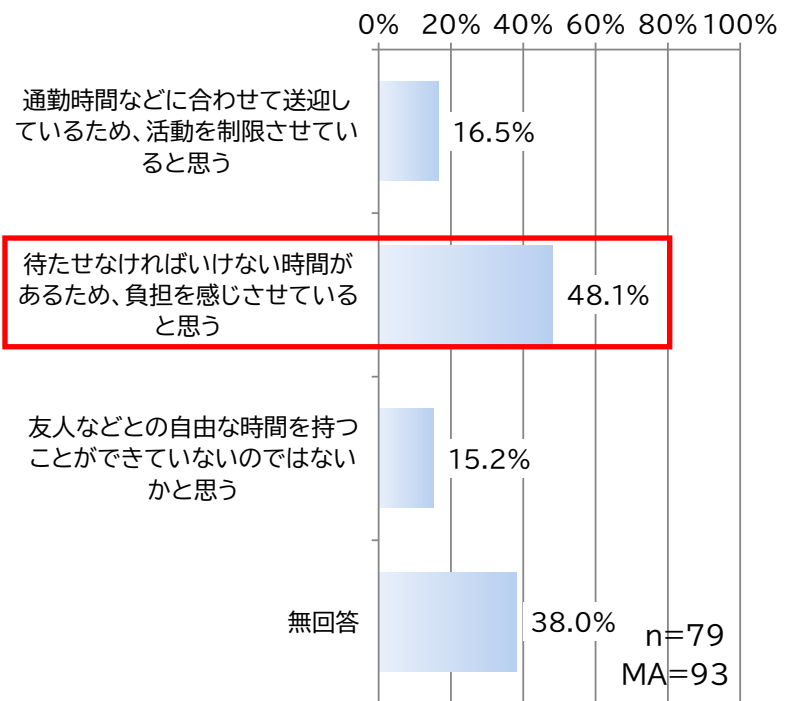
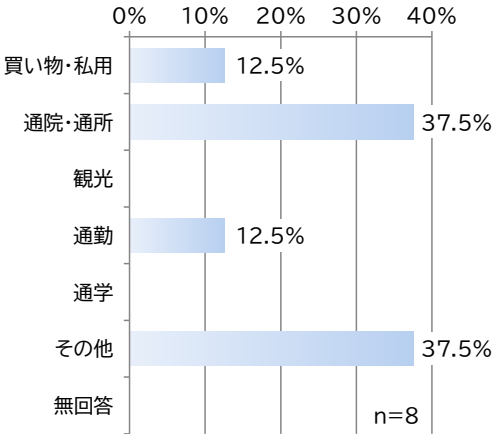


図 送迎が負担だと感じる理由（お子様のこと）

●路線名：田島・内川線【乗降調査実施日：令和5年7月19日（水）】

○路線の利用特性

始点・終点		会津田島駅前⇄内川
主な経由地		県立南会津病院、福米沢学校前、駒止湿原入口、山口温泉きらら 289、古町温泉入口、宮沢公民館前
運行 便数	平日	往路（上り）5便、復路（下り）4便
	休日	往路（上り）5便、復路（下り）4便 ※日・祝運休
利用 者数	利用全体	9.0 人/日
	1 便平均	1.0 人/便



	往路	復路
1便	3人	2人
2便	1人	2人
3便	0人	0人
4便	0人	1人
5便	0人	—
合計	4人	5人

図 便別利用者数

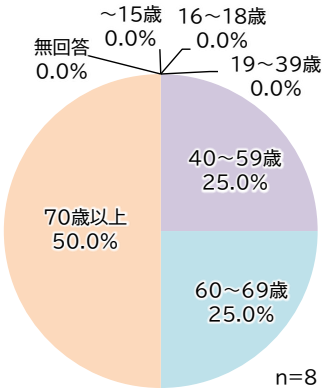


図 利用者の年齢

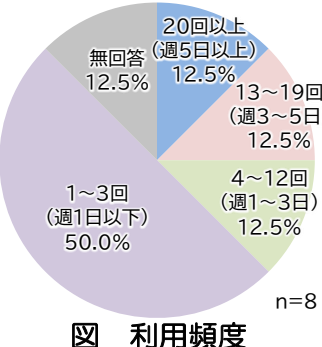
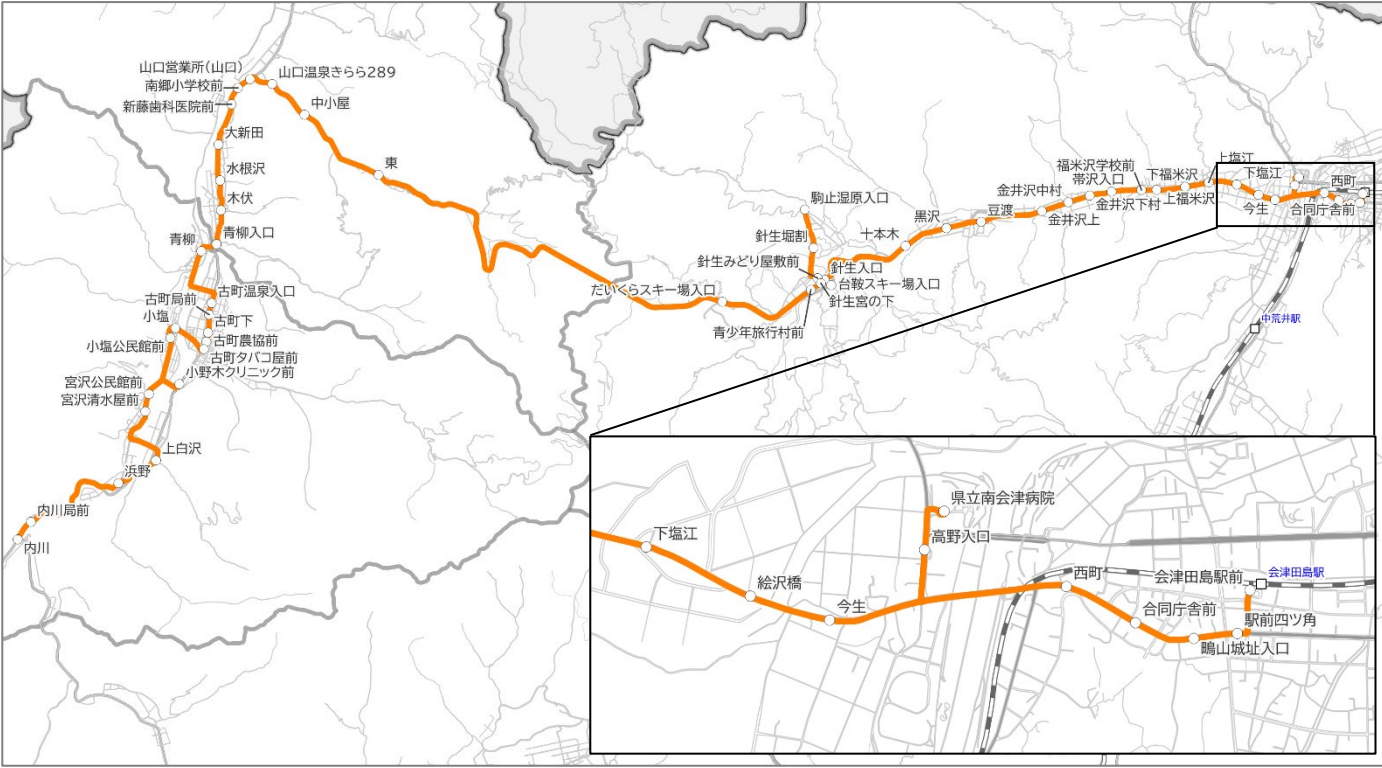


図 利用頻度

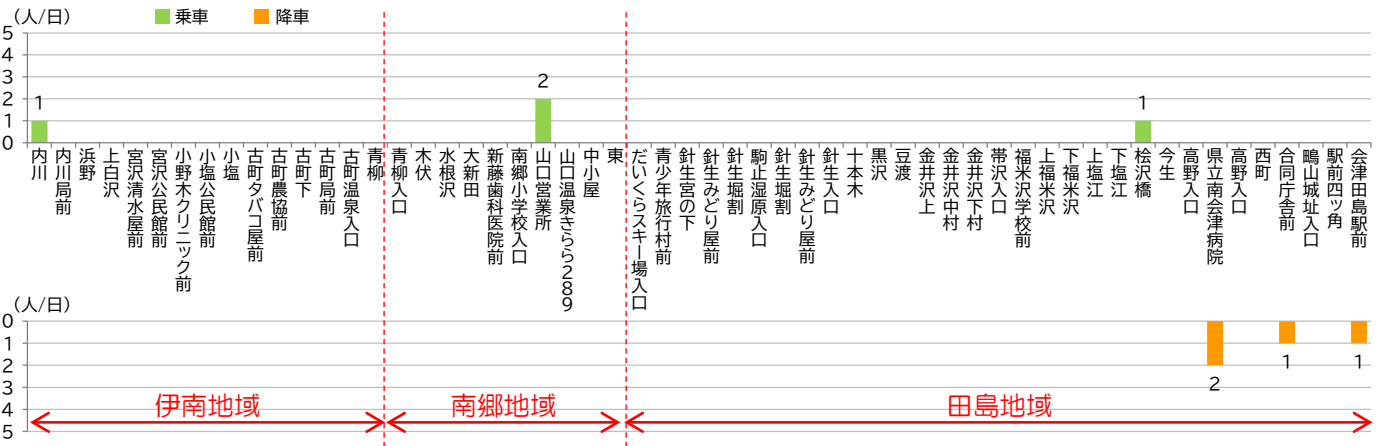
○路線図



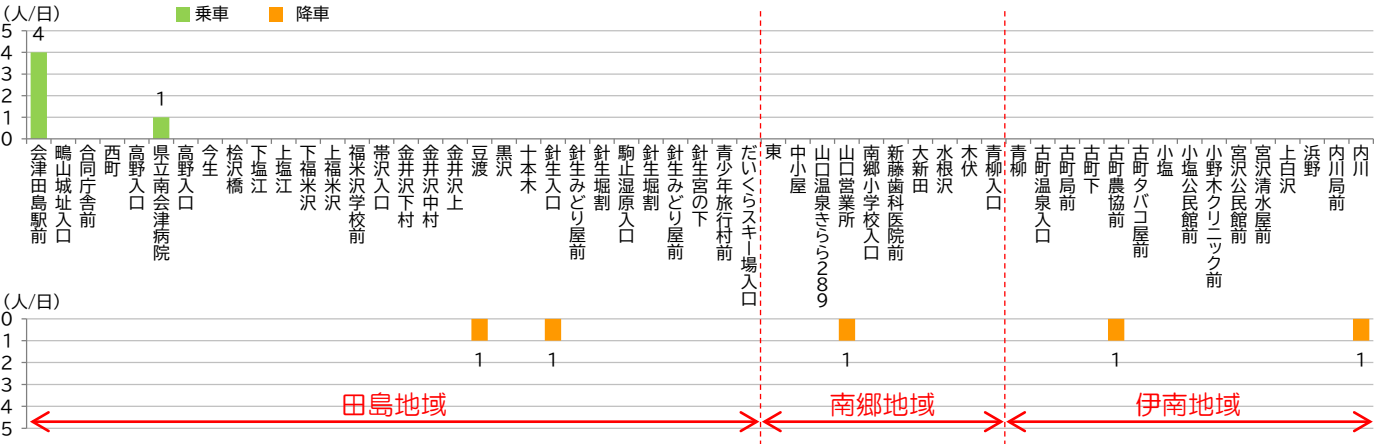
※調査協力拒否 1 名のため、 $n=8$

○バス停乗降者数

◆往路（上り）

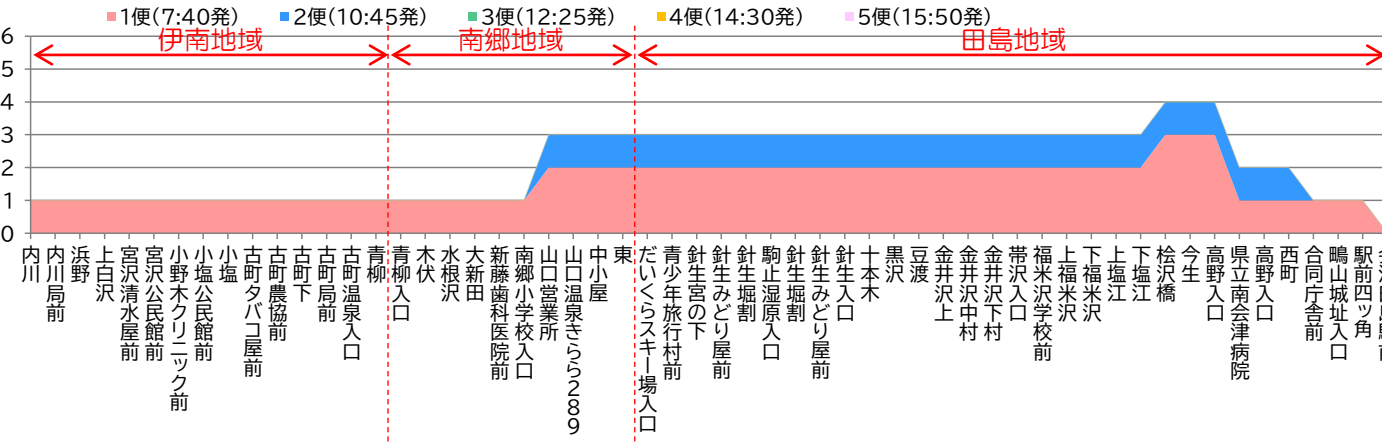


◆復路（下り）

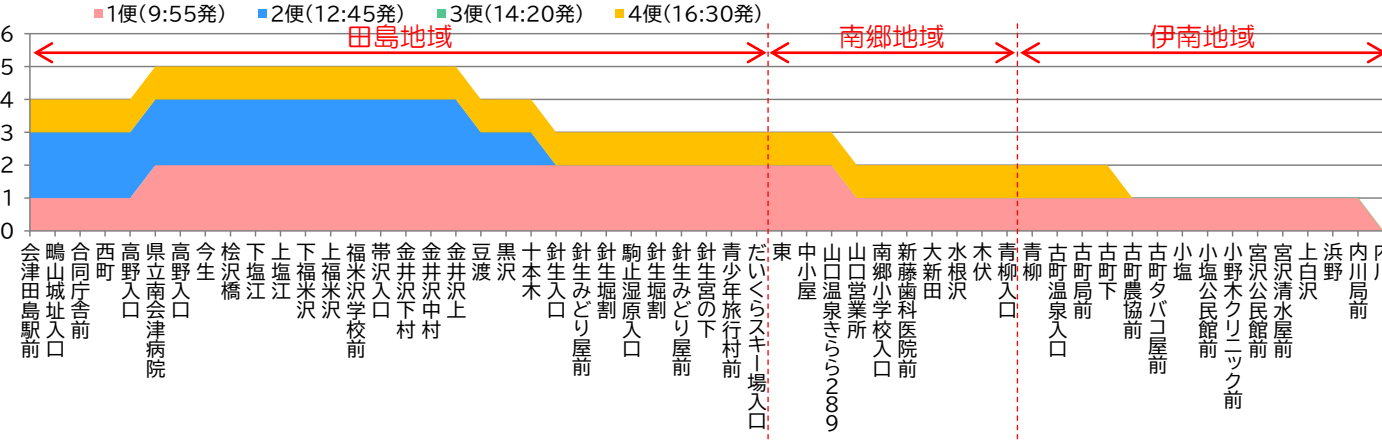


○便別車内乗車人員

◆往路（上り）



◆復路（下り）



●路線名：檜枝岐線【乗降調査実施日：令和5年7月19日（水）】

○路線の利用特性

始点・終点		会津高原尾瀬口駅⇄尾瀬沼山峠
主な経由地		たかつえスキー場（冬季のみ）、館岩観光案内所前、内川清水屋前、高畑スキー場、道の駅尾瀬檜枝岐前
運行便数	平日	往路（上り）4便、復路（下り）4便
	休日	往路（上り）4便、復路（下り）4便
利用者数	利用全体	102.0 人/日
	1便平均	12.75 人/便

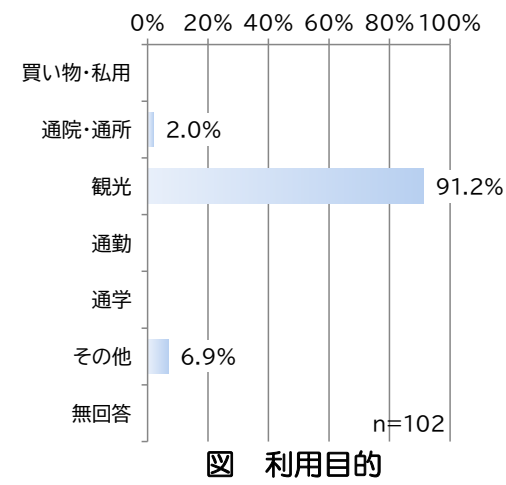
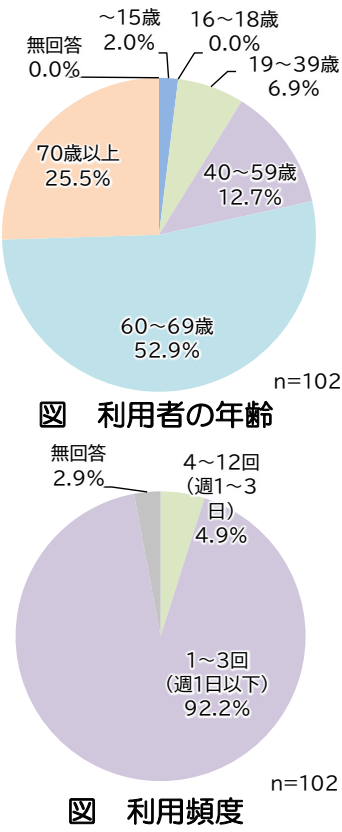


図 利用目的

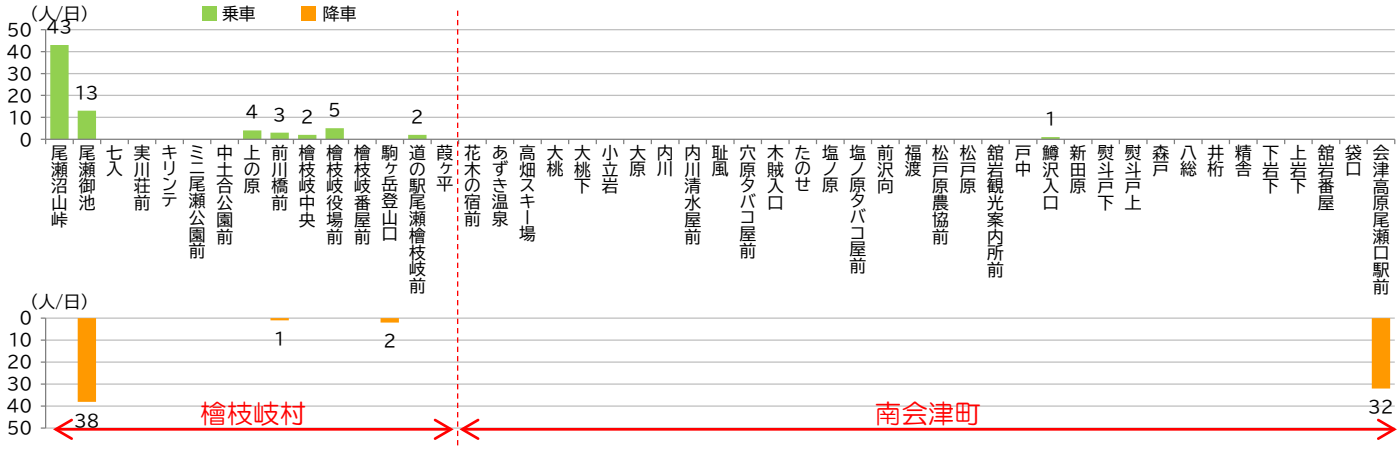
	往路	復路
1便	19人	9人
2便	22人	8人
3便	4人	4人
4便	28人	8人
合計	73人	29人

図 便別利用者数

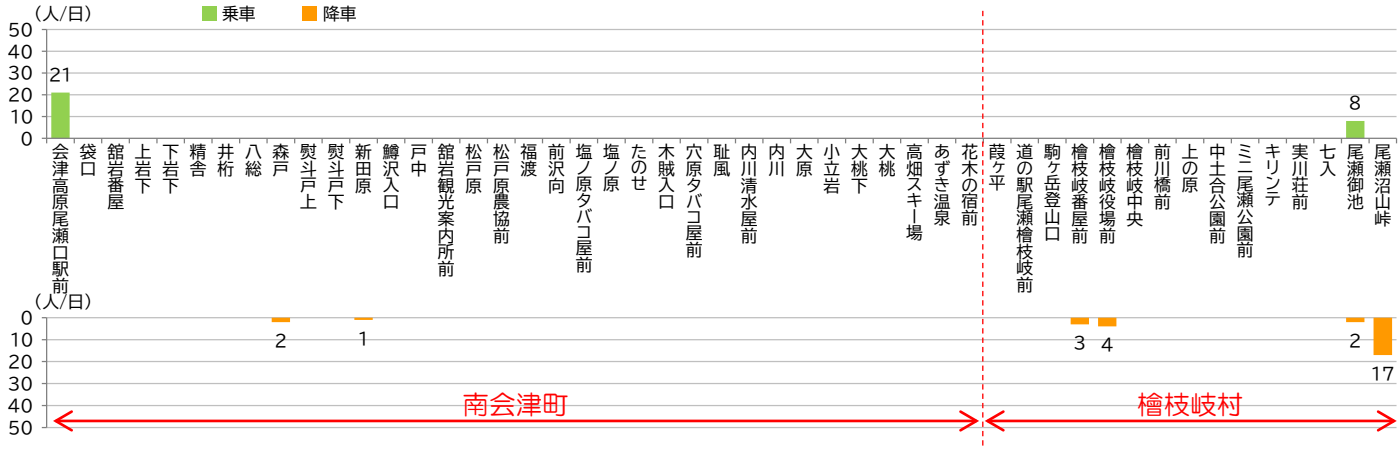


○バス停乗降者数

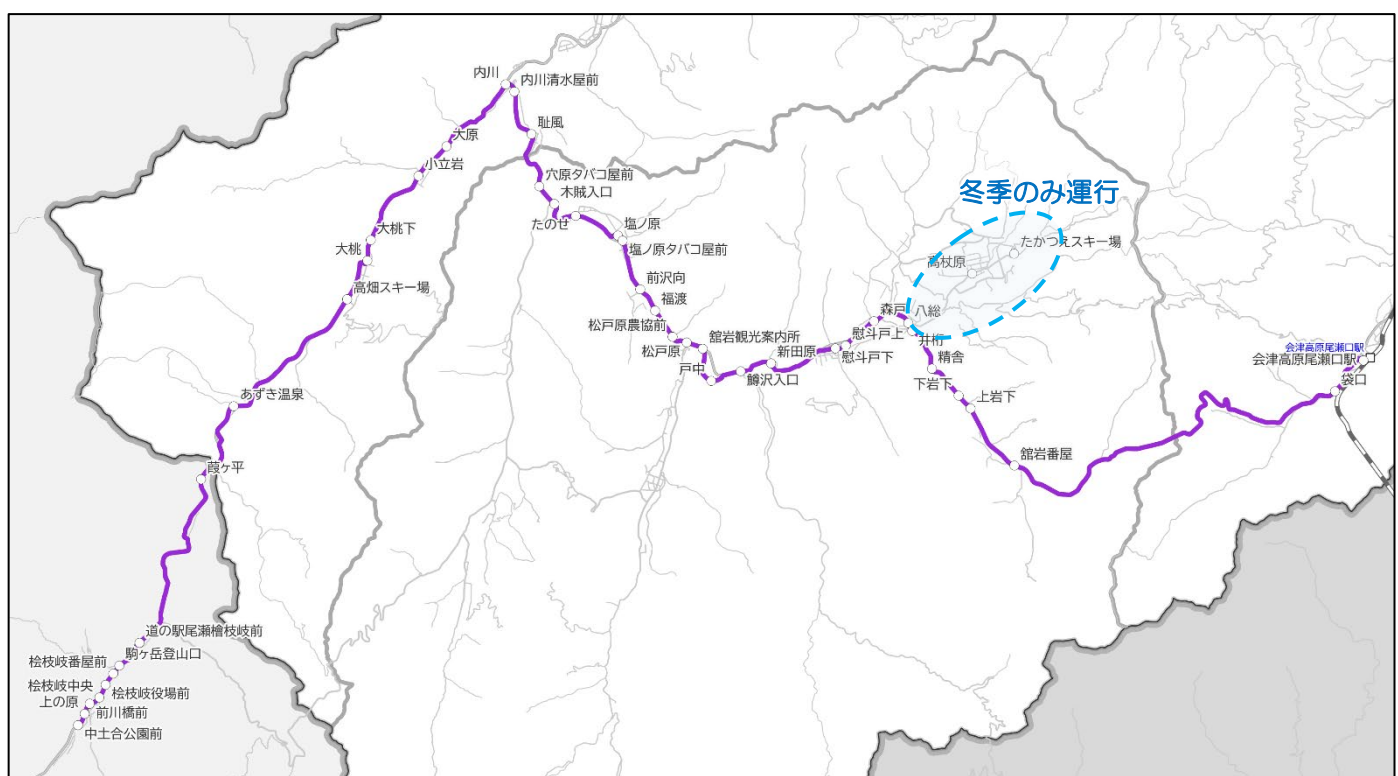
◆往路（上り）



◆復路（下り）

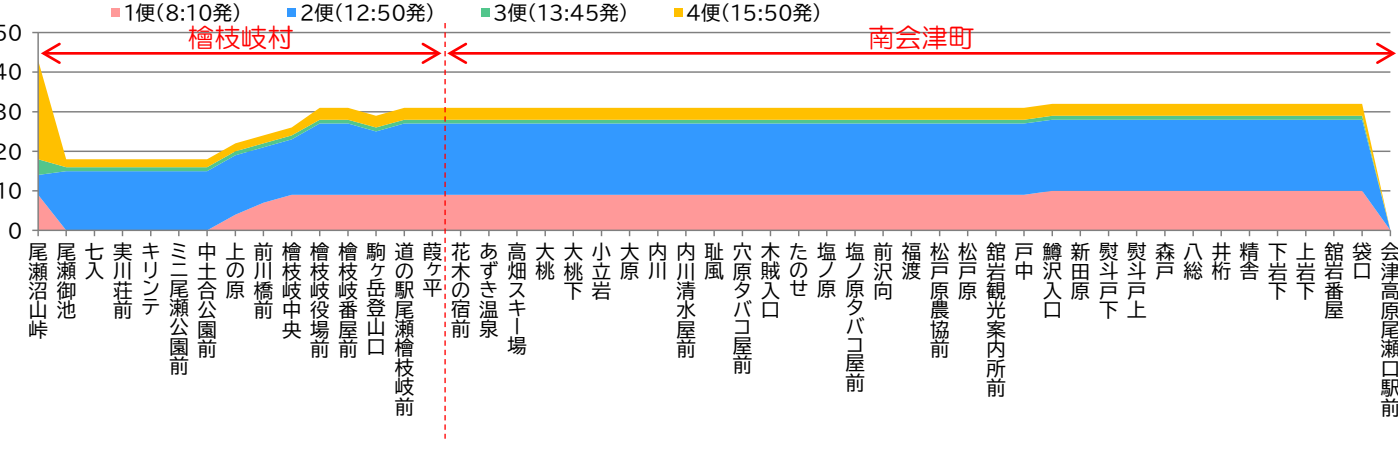


○路線図

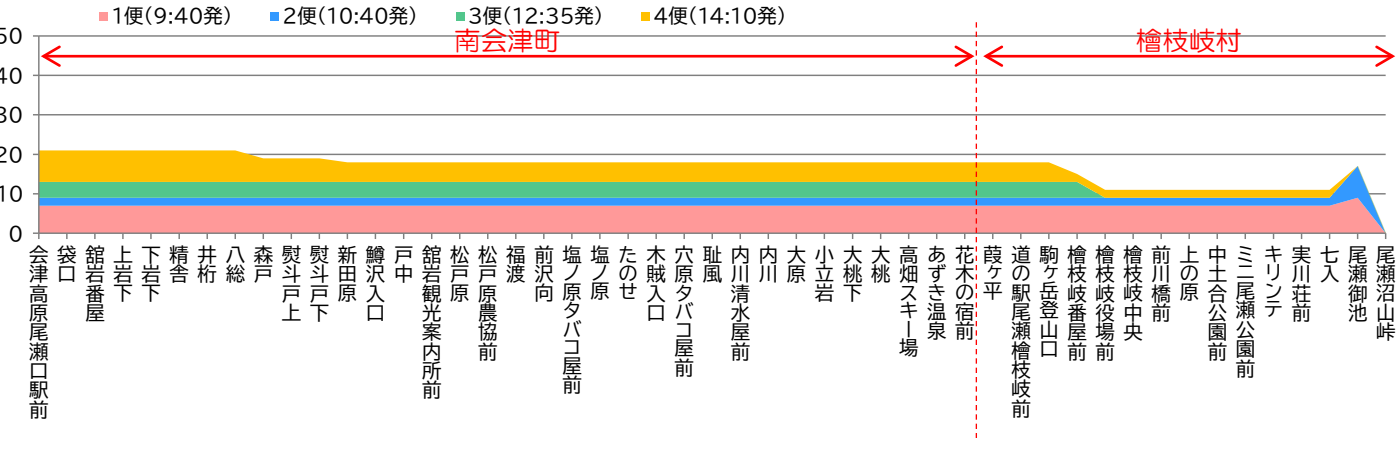


○便別車内乗車人員

◆往路（上り）



◆復路（下り）



1. 実態・ニーズ把握調査

1-1 主要拠点乗り継ぎ実態調査の調査結果（概要）

1-1-1 調査の概要

- 会津田島駅・会津高原尾瀬口駅を対象に町内⇄町外の行政域を跨いだ、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、町内の周遊経路等を把握した。
- 併せて、乗り継ぎ環境や待合環境の整備状況から交通結節機能を十分に機能しているか把握した。

表 調査の概要

項目	概要
対象者	鉄道駅 2 箇所（会津田島駅・会津高原尾瀬口駅）
調査方法	調査員による直接聞き取り形式 会津田島駅・会津高原尾瀬口駅の改札口を通過する人数をカウントした（会津線の始発～終発前後まで）。
調査時期	令和 5 年 7 月 19 日（平日 1 日） ※バス利用実態調査を同日に実施した。
調査時間	調査時間は各駅の 1 日の運行開始から終了時刻までとした。

1-1-2 調査結果 ※会津田島駅の場合

1) 回答者の属性について

- 年齢は、「10～18 歳」が 38.7%（46 人）と最も高く、次いで「30～59 歳」が 29.4%（35 人）と続いている。
- 居住地は、「田島地域」が 63.9%（76 人）と最も高く、次いで「南会津町外」が 32.8%（39 人）と続いている。

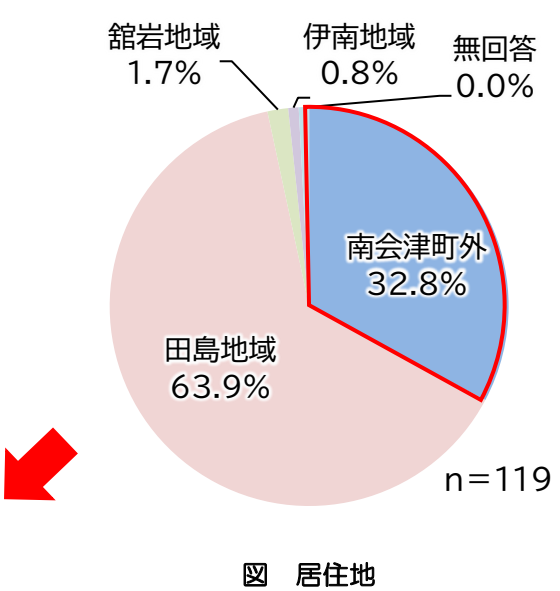
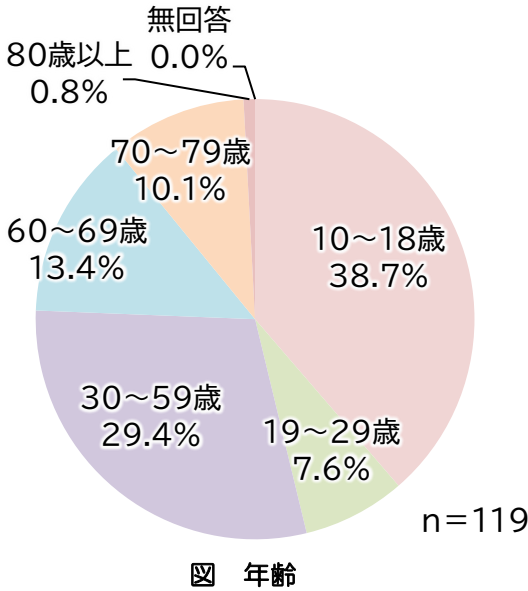


表 町外の居住地

	回答数	割合		回答数	割合
福島県会津若松市	10	25.6%	千葉県千葉市	1	2.6%
神奈川県横浜市	4	10.3%	栃木県日光市	1	2.6%
東京都台東区	4	10.3%	福島県会津坂下町	1	2.6%
埼玉県さいたま市	2	5.1%	宮城県仙台市	1	2.6%
東京都江東区	2	5.1%	東京都北区	1	2.6%
東京都墨田区	2	5.1%	福島県下郷町	1	2.6%
埼玉県春日部市	2	5.1%	埼玉県川口市	1	2.6%
東京都足立区	2	5.1%	東京都杉並区	1	2.6%
福島県只見町	1	2.6%	無回答	0	0.0%
千葉県市川市	1	2.6%	合計	39	100.0%
東京都町田市	1	2.6%			

2) 今回の移動について

○鉄道・路線バスへ乗車する利用者（以下、【乗車】と言う。）は、「行きの移動」が66.2%（45人）と最も高く、次いで「帰りの移動」が33.8%（23人）と続いている。

○鉄道・路線バスから降車した利用者（以下、【降車】と言う。）は、「帰りの移動」が62.7%（32人）と最も高く、次いで「行きの移動」が37.3%（19人）と続いている。

○【乗車】の「帰りの移動」の利用者がどこから移動したかは、「田島地域」が91.3%（21人）と最も高く、次いで「南郷地域」が4.3%（1人）と続いている。

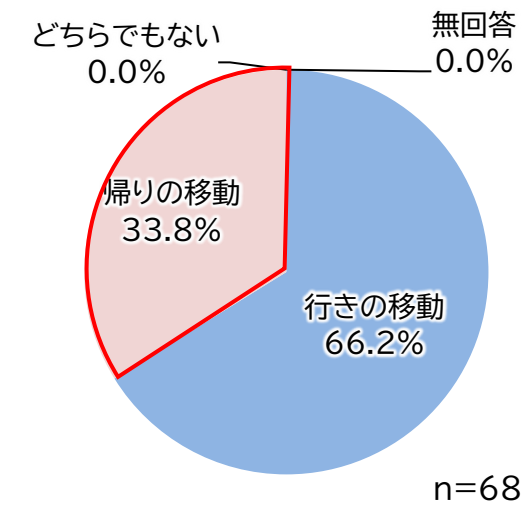


図 鉄道・路線バスから乗車した利用者

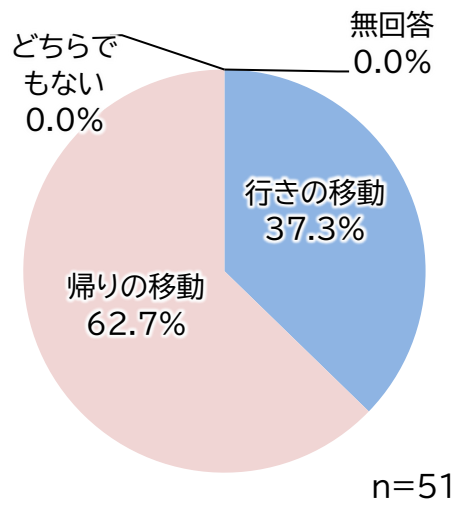


図 鉄道・路線バスから降車した利用者

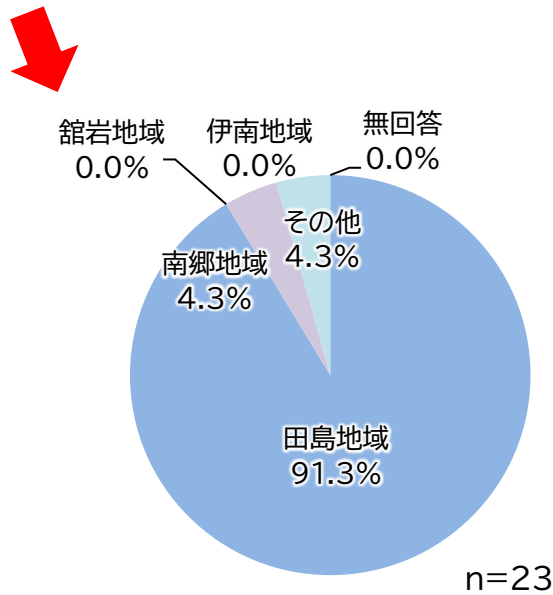


図 【乗車】どこから移動したか

表 【乗車】目的地はどこか

	回答数	割合
自宅	11	16.2%
南会津高等学校	9	13.2%
葵高等学校	5	7.4%
高校	5	7.4%
会社	4	5.9%
会津若松市内	3	4.4%
会津若松市内の自宅	3	4.4%
会津学鳳高等学校	2	2.9%
病院	2	2.9%
職場	2	2.9%
横浜市	2	2.9%
七日町の学校	1	1.5%
会津高等学校	1	1.5%
会津若松ザベリオ学園高等学校	1	1.5%
会津学鳳中学校	1	1.5%
若松商業高等学校	1	1.5%
会津工業高等学校	1	1.5%
鶴ヶ城周辺	1	1.5%
埼玉の娘の家	1	1.5%
会津中央病院	1	1.5%
東日本国際大学附属昌平高等学校	1	1.5%
実家	1	1.5%
築地の病院	1	1.5%
三鷹市	1	1.5%
西若松市	1	1.5%
東横イン会津若松駅前	1	1.5%
東京都北区の自宅	1	1.5%
埼玉県川口市の自宅	1	1.5%
東京都内の自宅	1	1.5%
東京都江東区の自宅	1	1.5%
中荒井の自宅	1	1.5%
無回答	0	0.0%
合計	68	100.0%

n=68

表 【降車】目的地はどこか

	回答数	割合
田島地域の会社	3	15.8%
田島地域の実家	3	15.8%
田島地域の知人宅	2	10.5%
田島地域の親戚宅	2	10.5%
ヨークベニマル	2	10.5%
鬼怒川温泉郷	2	10.5%
あいづ整形外科リハビリテーションクリニック	1	5.3%
会津若松市(観光)	1	5.3%
会津田島駅周辺	1	5.3%
親戚の家	1	5.3%
会津若松市内郵便局(郵便局巡り)	1	5.3%
無回答	0	0.0%
合計	19	100.0%

n=19

3) 乗車・降車した場所について

- 【乗車】降車する駅・バス停は、「西若松駅」が27.9%（19人）と最も高く、次いで「会津若松駅」が17.6%（12人）と続いていることから会津若松市内の駅と会津田島駅間を跨ぐ利用が多い。
- 【降車】乗車した駅・バス停は、「西若松駅」が21.6%（11人）と最も高く、次いで「会津若松駅」が19.6%（10人）と続いていることから会津若松市内の駅と会津田島駅間を跨ぐ利用が多い。

表 【乗車】降車する駅・バス停		
	回答数	割合
西若松駅	19	27.9%
会津若松駅	12	17.6%
七日町駅	6	8.8%
田島高校前駅	6	8.8%
南会津高校前(スクールバス利用)	4	5.9%
会津荒海駅	3	4.4%
春日部駅	2	2.9%
会津長野駅	1	1.5%
養鰯公園いこいの広場	1	1.5%
館岩(乗合・デマンドタクシー)	1	1.5%
菊名駅	1	1.5%
横浜駅	1	1.5%
豆渡	1	1.5%
築地駅	1	1.5%
北千住駅	1	1.5%
三鷹駅	1	1.5%
会津高原尾瀬口駅	1	1.5%
王子駅	1	1.5%
会津下郷	1	1.5%
西川口駅	1	1.5%
井荻駅	1	1.5%
門前仲町駅	1	1.5%
中荒井駅	1	1.5%
無回答	0	0.0%
合計	68	100.0%

n=68

表 【降車】乗車した駅・バス停		
	回答数	割合
西若松駅	11	21.6%
会津若松駅	10	19.6%
田島高校前駅	6	11.8%
浅草駅	4	7.8%
会津高原尾瀬口駅	3	5.9%
大宮駅	2	3.9%
七ヶ岳登山口駅	2	3.9%
只見駅	2	3.9%
七日町駅	2	3.9%
会津荒海駅	1	2.0%
押上駅	1	2.0%
上三依塩原温泉口駅	1	2.0%
関東方面	1	2.0%
鬼怒川温泉	1	2.0%
塔のへつり	1	2.0%
西新井駅	1	2.0%
町田駅	1	2.0%
湯野上温泉	1	2.0%
無回答	0	0.0%
合計	51	100.0%

n=51

4) 乗り継ぎについて

- 【乗車】乗り継ぎの有無は、「乗り継いでいない」が94.1%（64人）と最も高く、次いで「乗り継いだ」が5.9%（4人）と続いている。
- 【降車】乗り継ぎの有無は、「乗り継がない」が64.7%（33人）と最も高く、次いで「乗り継ぐ」が35.3%（18人）と続いている。
- 【乗車】この前に乗っていた公共交通は、「鉄道」が50.0%（2人）と最も高く、次いで「路線バス」「乗合・デマンドタクシー」が25.0%（1人）と続いている。
- 【降車】乗り継ぐ公共交通は、「鉄道」が83.3%（15人）と最も高く、次いで「路線バス」が16.7%（3人）と続いている。
- 【乗車】ここまでの移動手段は、「徒歩」が43.8%（28人）と最も高く、次いで「送迎（家族等）」が35.9%（23人）と続いている。
- 【降車】目的地までの移動手段は、「徒歩」「送迎（家族等）」が48.5%（16人）と最も高く、次いで「自家用車」が3.0%（1人）と続いている。

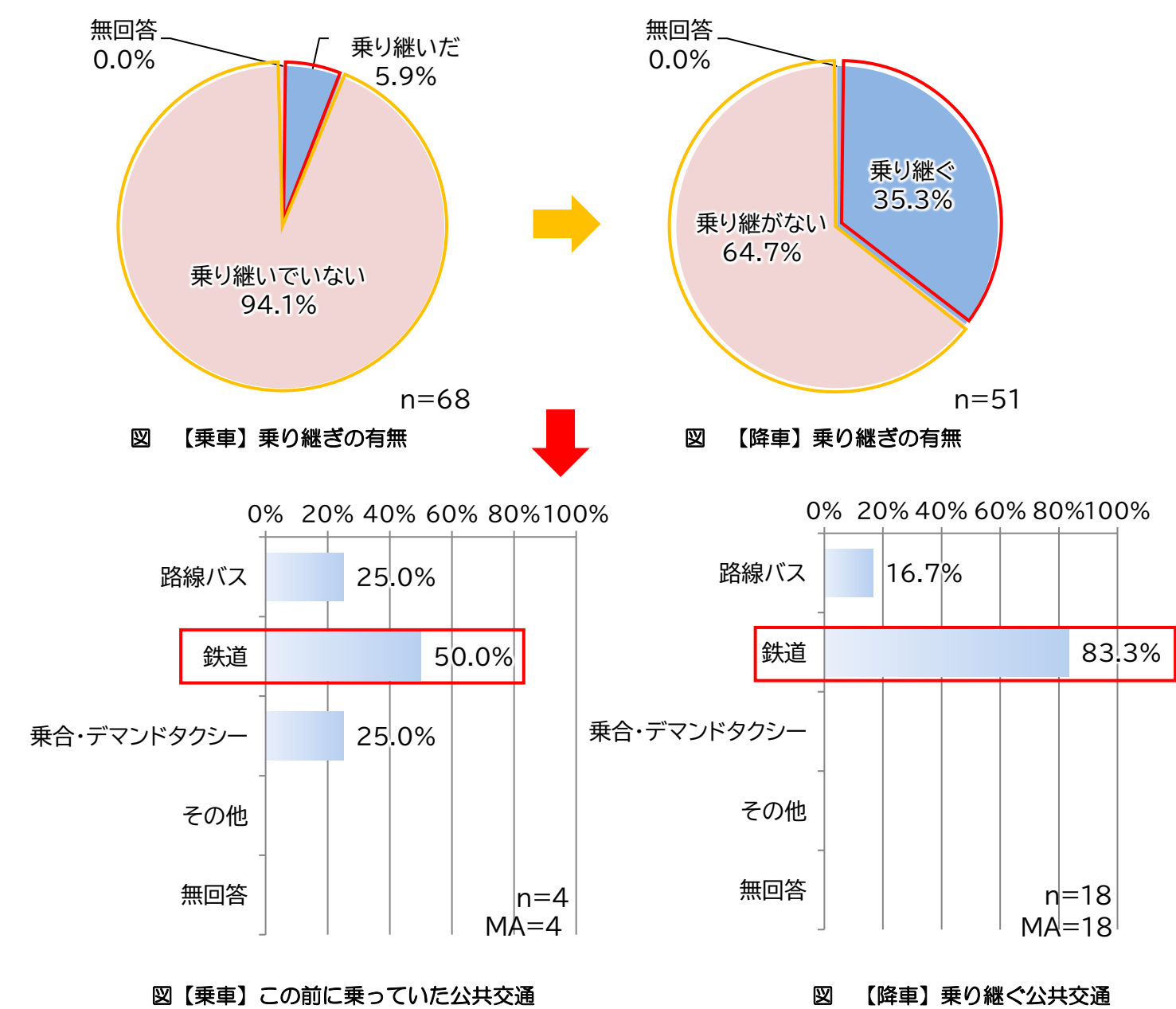


表 【乗車】乗車した場所

	回答数	割合
会津若松駅	2	50.0%
南会津病院	1	25.0%
山口営業所	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%

n=4

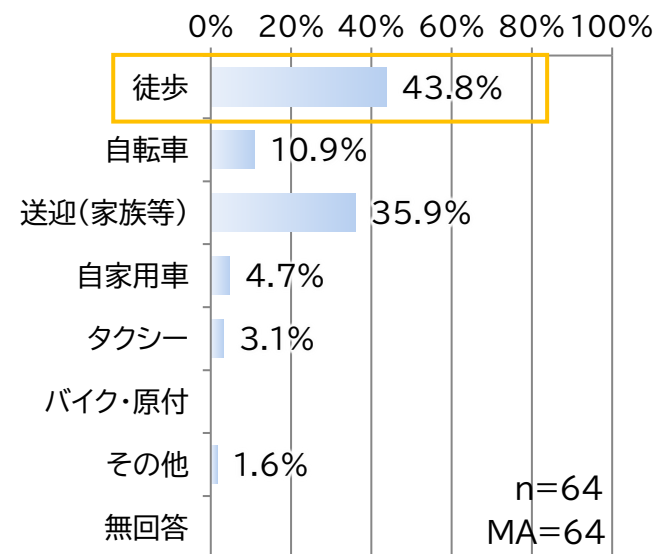


図 【乗車】ここまでの移動手段

表 【降車】降車する場所

	回答数	割合
鬼怒川温泉	3	16.7%
会津荒海駅	2	11.1%
会津若松駅	2	11.1%
浅草駅	2	11.1%
稲毛駅	1	5.6%
春日部駅	1	5.6%
京急新子安駅	1	5.6%
センター北駅	1	5.6%
只見駅	1	5.6%
西大島駅	1	5.6%
古町農協前	1	5.6%
南千住駅	1	5.6%
山口営業所	1	5.6%
無回答	0	0.0%
合計	18	100.0%

n=18

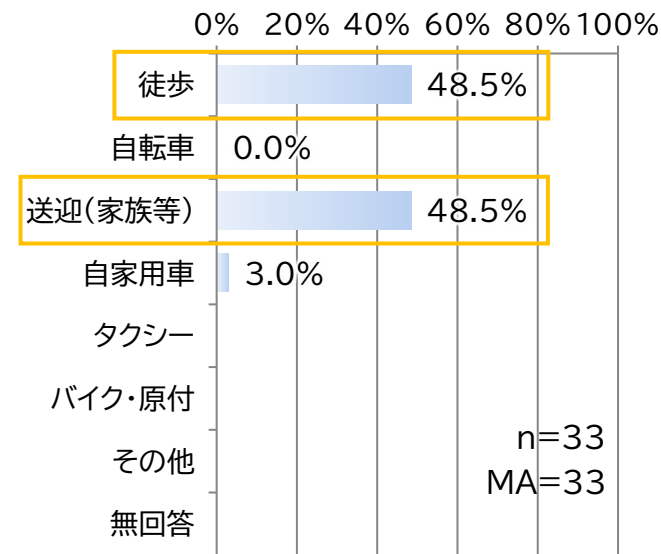


図 【降車】目的地までの移動手段

5) 乗り継ぎする上での問題点等について

- 【乗車】乗り継ぎする上での問題点等は、「乗り継ぎの時間が長い」が8.8%（6人）と最も高く、次いで「乗り継ぎ時間がわかりにくい」が7.4%（5人）と続いている。
- 【降車】乗り継ぎする上での問題点等は、「乗り継ぎの時間が長い」が21.6%（11人）と最も高く、次いで「待ち合い場所の機能が不便」が2.0%（1人）と続いている。

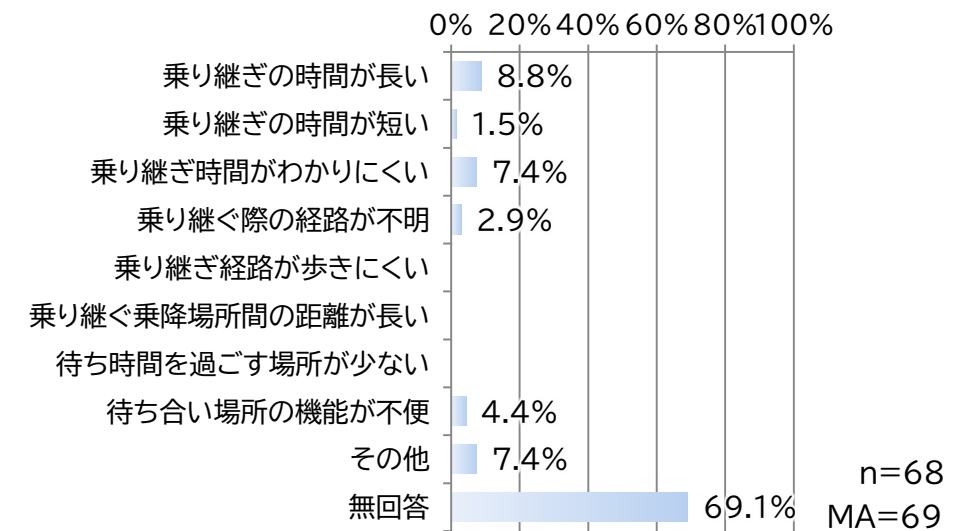
n=68
MA=69

図 【乗車】乗り継ぎする上での問題点等

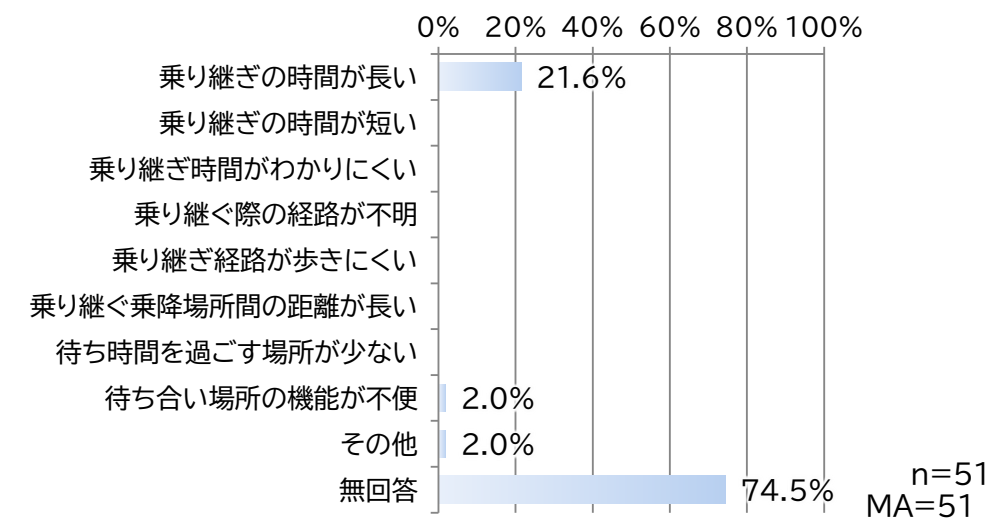
n=51
MA=51

図 【降車】乗り継ぎする上での問題点等

1-1-3 調査結果 ※会津高原尾瀬口駅の場合

1) 回答者の属性について

○年齢は、「60～69 歳」が 34.3%（23 人）と最も高く、次いで「70～79 歳」が 28.4%（19 人）と続いている。
○居住地は、「南会津町外」が 83.6%（56 人）と最も高く、次いで「田島地域」が 10.4%（7 人）と続いている。

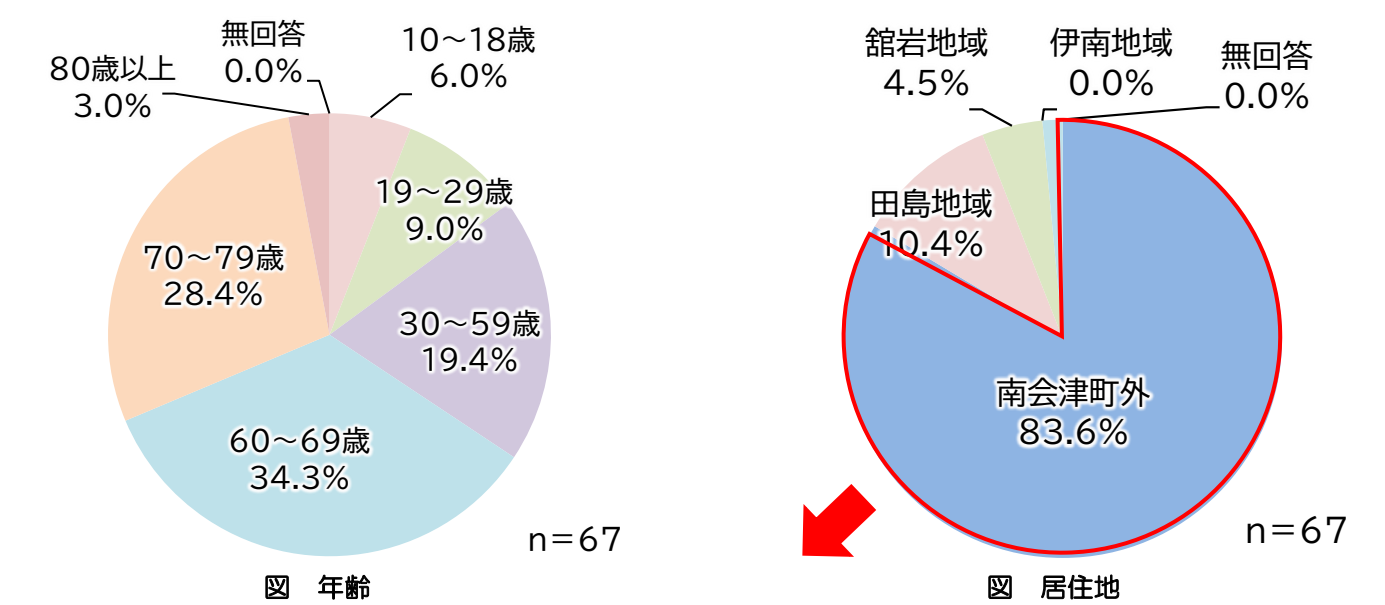
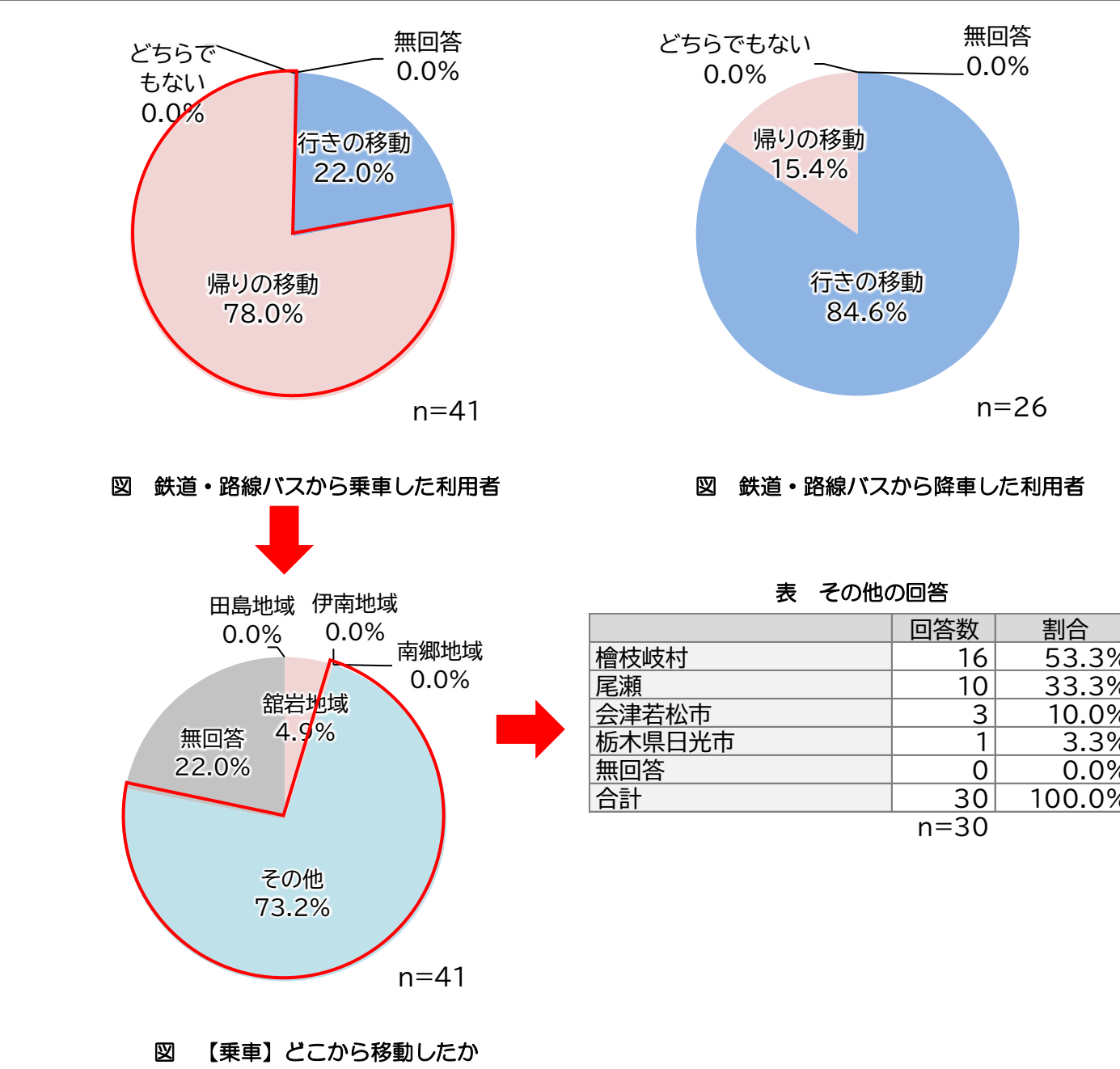


表 町外の居住地

	回答数	割合
東京都練馬区	4	7.1%
東京都新宿区	4	7.1%
神奈川県横浜市	4	7.1%
東京都港区	3	5.4%
埼玉県さいたま市	3	5.4%
神奈川県川崎市	3	5.4%
大阪府東大阪市	3	5.4%
東京都府中市	2	3.6%
東京都立川市	2	3.6%
東京都江東区	2	3.6%
千葉県柏市	2	3.6%
神奈川県横須賀市	2	3.6%
愛媛県八幡浜市	2	3.6%
北海道札幌市	1	1.8%
北海道恵庭市	1	1.8%
福島県只見町	1	1.8%
栃木県那須町	1	1.8%
栃木県宇都宮市	1	1.8%
東京都中野区	1	1.8%
東京都品川区	1	1.8%
東京都足立区	1	1.8%
千葉県船橋市	1	1.8%
千葉県君津市	1	1.8%
千葉縣市川市	1	1.8%
埼玉県所沢市	1	1.8%
埼玉県越谷市	1	1.8%
埼玉県川口市	1	1.8%
埼玉県春日部市	1	1.8%
神奈川県真鶴町	1	1.8%
神奈川県茅ヶ崎市	1	1.8%
外国	1	1.8%
愛媛県松山市	1	1.8%
無回答	0	0.0%
合計	56	100.0%

2) 今回の移動について

○鉄道・路線バスへ乗車する利用者は、「帰りの移動」が 78.0%（32 人）と最も高く、次いで「行きの移動」が 22.0%（9 人）と続いている。
○鉄道・路線バスから降車した利用者は、「行きの移動」が 84.6%（22 人）と最も高く、次いで「帰りの移動」が 15.4%（4 人）と続いている。
○【乗車】の「帰りの移動」の利用者がどこから移動したかは、「その他」が 73.2%（30 人）と最も高く、次いで「館岩地域」が 4.9%（2 人）と続いている。



	回答数	割合
檜枝岐村	16	53.3%
尾瀬	10	33.3%
会津若松市	3	10.0%
栃木県日光市	1	3.3%
無回答	0	0.0%
合計	30	100.0%

表 【乗車】目的地はどこか

	回答数	割合
自宅	31	75.6%
浅草駅	2	4.9%
会津若松の病院	2	4.9%
芦ノ牧温泉	1	2.4%
御徒町の会社	1	2.4%
職場	1	2.4%
新宿駅	1	2.4%
田島の病院	1	2.4%
若松商業高等学校	1	2.4%
無回答	0	0.0%
合計	41	100.0%

n=41

表 【降車】目的地はどこか

	回答数	割合
尾瀬	11	50.0%
檜枝岐村(宿)	7	31.8%
南会津町森戸(実家)	2	9.1%
夢の湯	1	4.5%
檜枝岐村(実家)	1	4.5%
無回答	0	0.0%
合計	22	100.0%

n=22

3) 乗車・降車した場所について

- 【乗車】降車する駅・バス停は、「西新宿駅」が9.8%（4人）と最も高く、次いで「会津田島駅」が7.3%（3人）と続いている。
- 【降車】乗車した駅・バス停は、「さいたま市内の駅」「泉岳寺駅」「東花園駅」が11.5%（3人）と最も高く、次いで「新千歳空港」「西若松駅」「府中駅」「八幡浜駅」が7.7%（2人）と続いている。

表 【乗車】降車する駅・バス停

	回答数	割合
西新宿駅	4	9.8%
会津田島駅	3	7.3%
浅草駅	2	4.9%
大泉学園駅	2	4.9%
追浜駅	2	4.9%
柏駅	2	4.9%
亀戸駅	2	4.9%
京急川崎駅	2	4.9%
立川駅	2	4.9%
横浜駅	2	4.9%
会津若松駅	1	2.4%
宇都宮駅	1	2.4%
大川ダム公園駅	1	2.4%
大袋駅	1	2.4%
御徒町駅	1	2.4%
春日部駅	1	2.4%
北千住駅	1	2.4%
弘明寺	1	2.4%
新宿駅	1	2.4%
新所沢駅	1	2.4%
茅ヶ崎駅	1	2.4%
戸越公園	1	2.4%
豊原駅	1	2.4%
中村橋駅	1	2.4%
西若松駅	1	2.4%
東川口駅	1	2.4%
船橋駅	1	2.4%
妙典駅	1	2.4%
無回答	0	0.0%
合計	41	100.0%

n=41

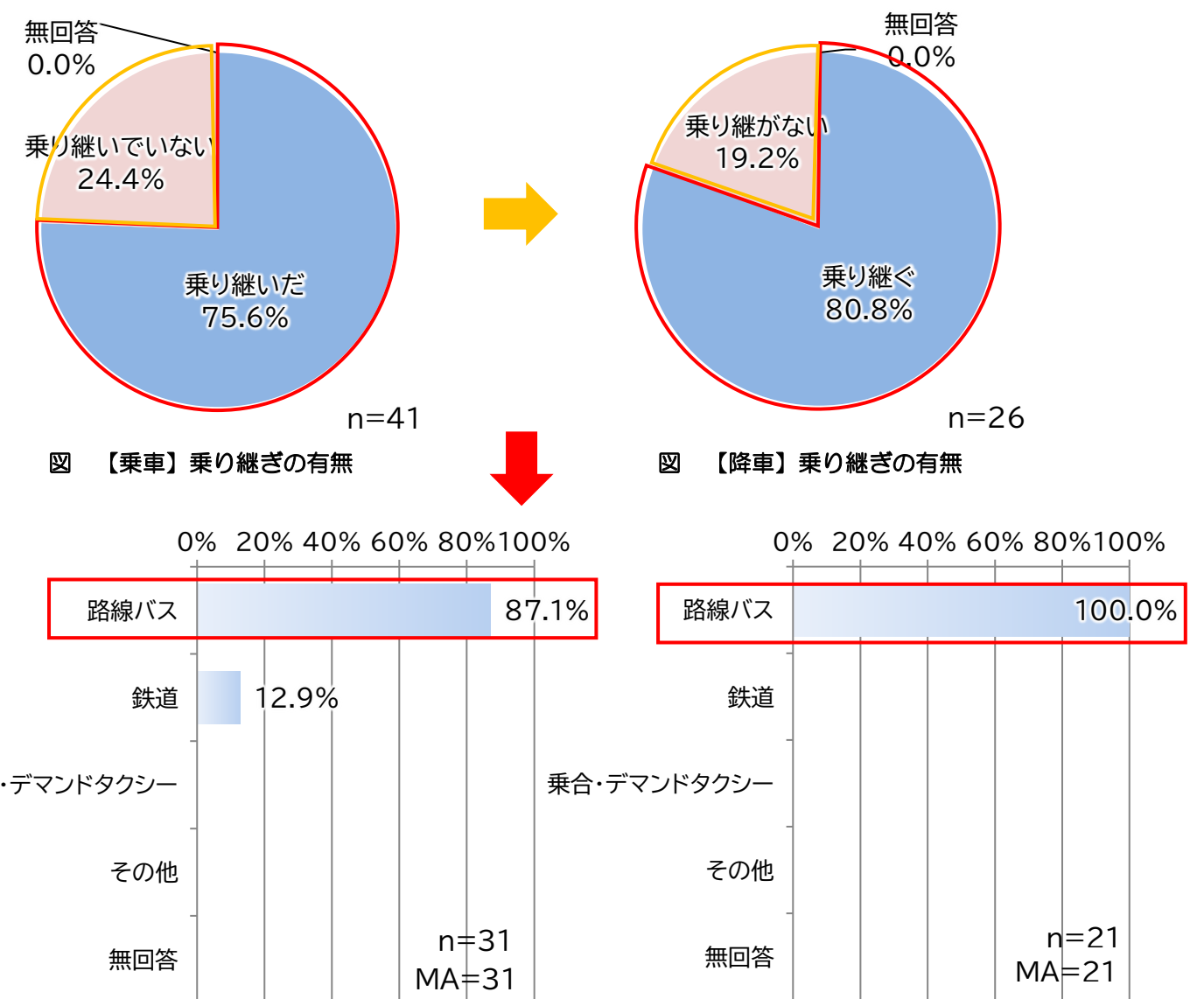
表 【降車】乗車した駅・バス停

	回答数	割合
さいたま市内の駅	3	11.5%
泉岳寺駅	3	11.5%
東花園駅	3	11.5%
新千歳空港	2	7.7%
西若松駅	2	7.7%
府中駅	2	7.7%
八幡浜駅	2	7.7%
会津田島駅	1	3.8%
君津バスターミナル	1	3.8%
田島高校前	1	3.8%
只見駅	1	3.8%
中野駅	1	3.8%
西川越駅	1	3.8%
松山駅	1	3.8%
真鶴駅	1	3.8%
光が丘駅	1	3.8%
無回答	0	0.0%
合計	26	100.0%

n=26

4) 乗り継ぎについて

- 【乗車】乗り継ぎの有無は、「乗り継いだ」が75.6%（31人）と最も高く、次いで「乗り継いでいない」が24.4%（10人）と続いている。
- 【降車】乗り継ぎの有無は、「乗り継ぐ」が80.8%（21人）と最も高く、次いで「乗り継がない」が19.2%（5人）と続いている。
- 【乗車】この前に乗っていた公共交通は、「路線バス」が87.1%（27人）と最も高く、次いで「鉄道」が12.9%（4人）と続いている。
- 【降車】乗り継ぐ公共交通は、「路線バス」が100.0%（21人）と最も高くなった。
- 【乗車】ここまでの移動手段は、「送迎（家族等）」が60.0%（6人）と最も高く、次いで「徒歩」が20.0%（2人）と続いている。
- 【降車】目的地までの移動手段は、「徒歩」が80.0%（4人）と最も高く、次いで「送迎（家族等）」が20.0%（1人）と続いている。



図【乗車】この前に乗っていた公共交通

図【降車】乗り継ぐ公共交通

表 【乗車】乗車した場所

	回答数	割合
尾瀬御池	5	12.2%
尾瀬沼山峠	5	12.2%
檜枝岐役場前	5	12.2%
上の原	4	9.8%
前川橋前	3	7.3%
会津若松駅	3	7.3%
檜枝岐中央	2	4.9%
道の駅尾瀬檜枝岐前	2	4.9%
鱒沢入口	1	2.4%
鬼怒川温泉	1	2.4%
無回答	10	24.4%
合計	41	100.0%

n=41

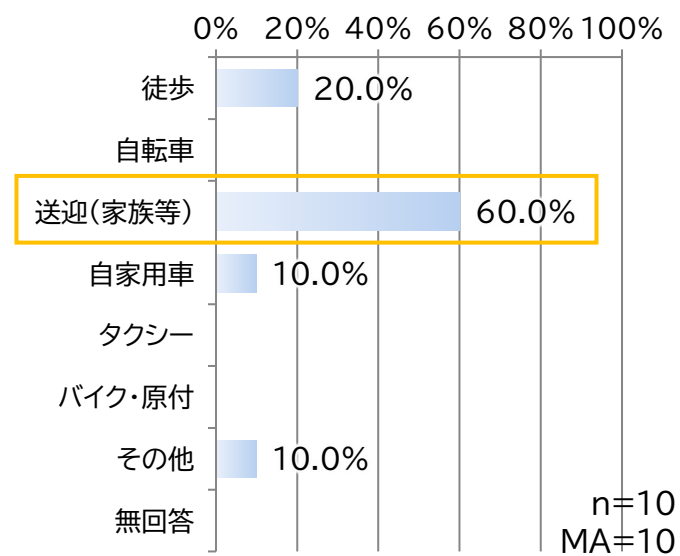


図 【乗車】ここまでの移動手段

表 【降車】降車する場所

	回答数	割合
尾瀬沼山峠	9	42.9%
檜枝岐役場前	4	19.0%
檜枝岐番屋前	3	14.3%
尾瀬御池	2	9.5%
森戸	2	9.5%
新田原	1	4.8%
無回答	0	0.0%
合計	21	100.0%

n=21

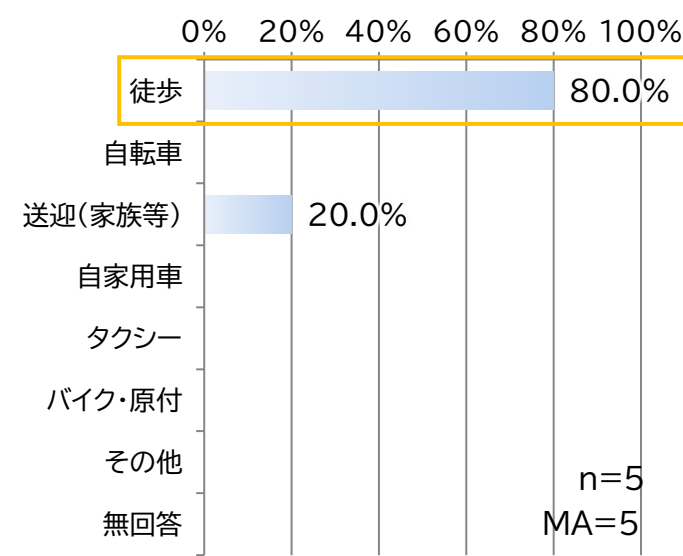


図 【降車】目的地までの移動手段

5) 乗り継ぎする上での問題点等について

- 【乗車】乗り継ぎする上での問題点等は、「乗り継ぎの時間が長い」が24.4%（10人）と最も高く、次いで「乗り継ぎの時間が短い」が7.3%（3人）と続いている。
- 【降車】乗り継ぎする上での問題点等は、「乗り継ぎの時間が長い」「乗り継ぎ時間がわかりにくい」が11.5%（3人）と最も高く、次いで「乗り継ぐ際の経路が不明」が3.8%（1人）と続いている。

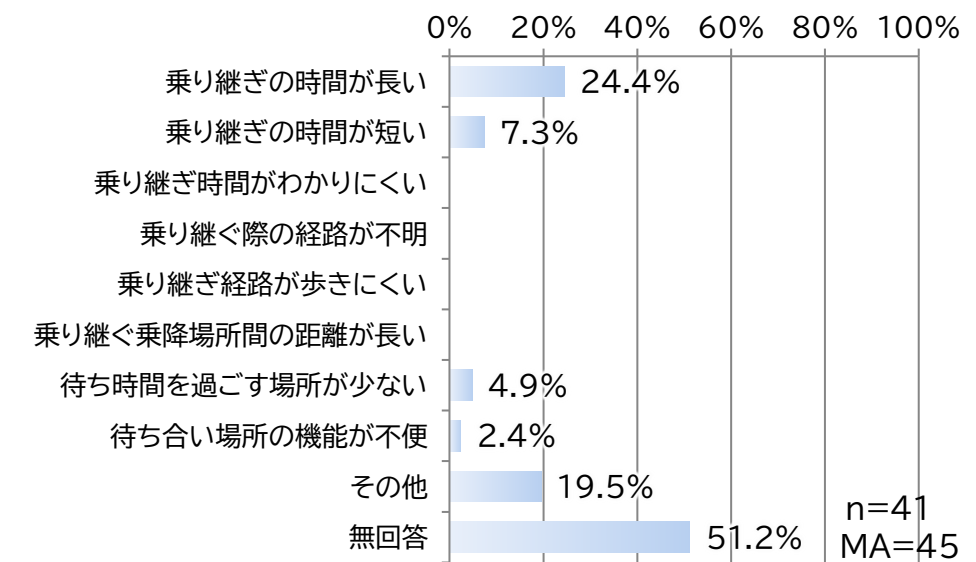
n=41
MA=45

図 【乗車】乗り継ぎする上での問題点等

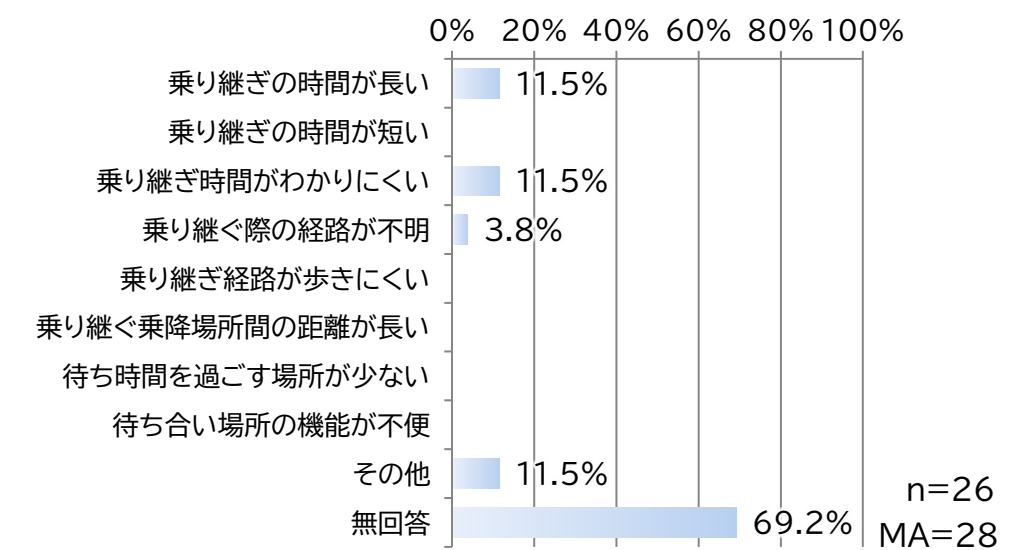
n=26
MA=28

図 【降車】乗り継ぎする上での問題点等

1. 実態・ニーズ把握調査

1-1 乗合・デマンドタクシー利用者アンケート調査の調査結果（概要）

1-1-1 調査の概要

○これまで便別・バス停別利用者といった定量的データの把握に努めてきた一方で、定性的なデータは把握していないことから乗合・デマンドタクシーを利用している方々の意見を把握する「乗合・デマンドタクシー利用者アンケート調査」を実施した。

○なお、調査実施にあたっては、交通事業者である「(有)祇園タクシー」「会津交通(株)」「田島タクシー(有)」「会津乗合自動車(株)」の運転手の協力をいただき調査を実施した。

表 調査の概要

項目	概要
対象者	町内の乗合タクシー及びデマンドタクシーの利用者
実施方法	運転手にご協力いただき、利用者が乗車する際、運転手から直接アンケート調査票を手渡す。 乗車中に記入しきれない方には返信用封筒を手渡し、後日郵送にて回収する。 ※未就学児（幼児や乳児は除く）、スクール利用が想定される小・中学生は対象外とする。
調査時期	令和5年7月19日（水）～7月28日（金）
回答票数	回答票 37 票

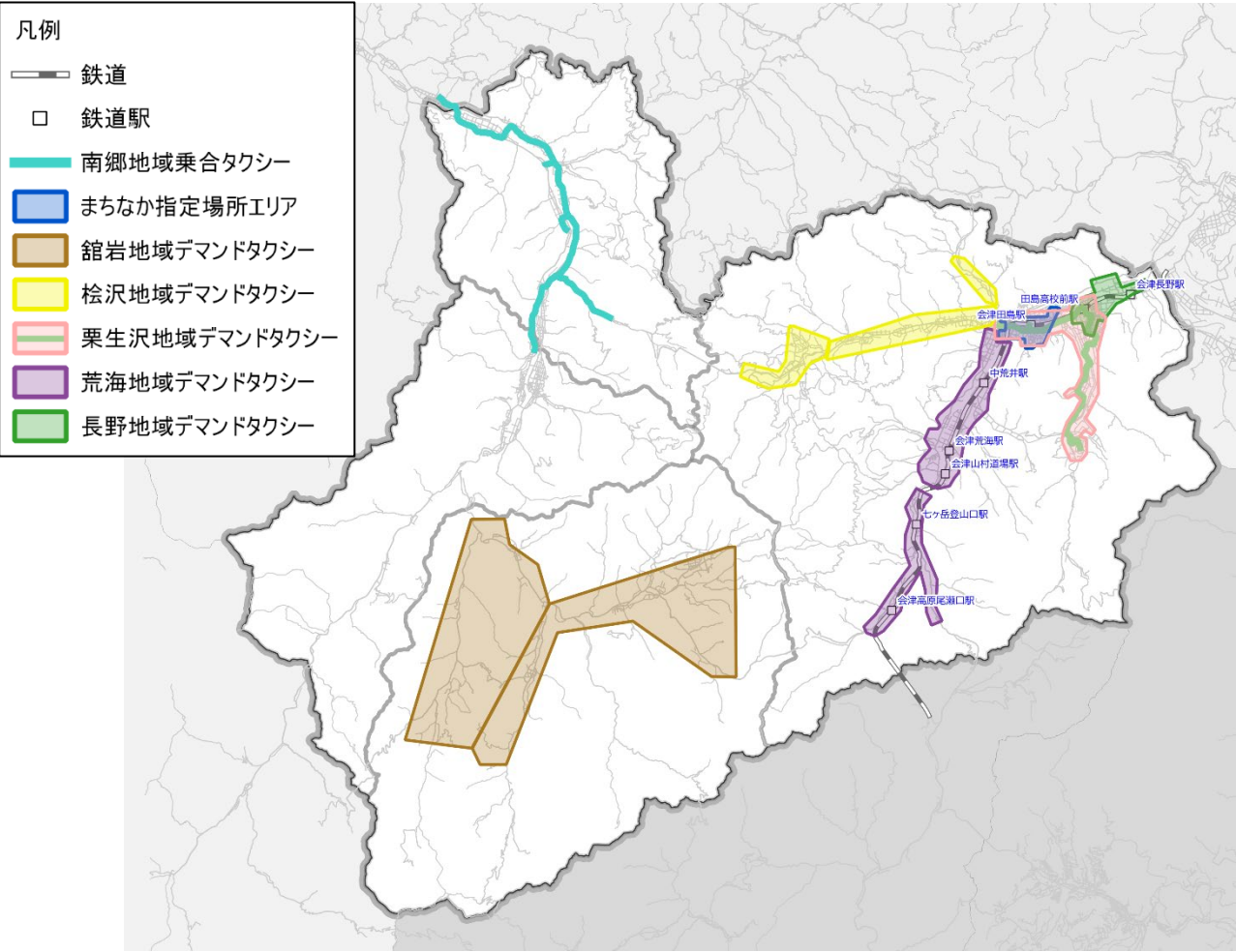


図 デマンド交通・乗合タクシー運行図

1-1-2 調査結果

1) 乗車した時間帯

○乗車した時間帯を運行エリア別にみると、「午前」の時間帯での乗車が多くを占めており、南郷地域乗合タクシーでは「午後」の時間帯での乗車も多くみられた。

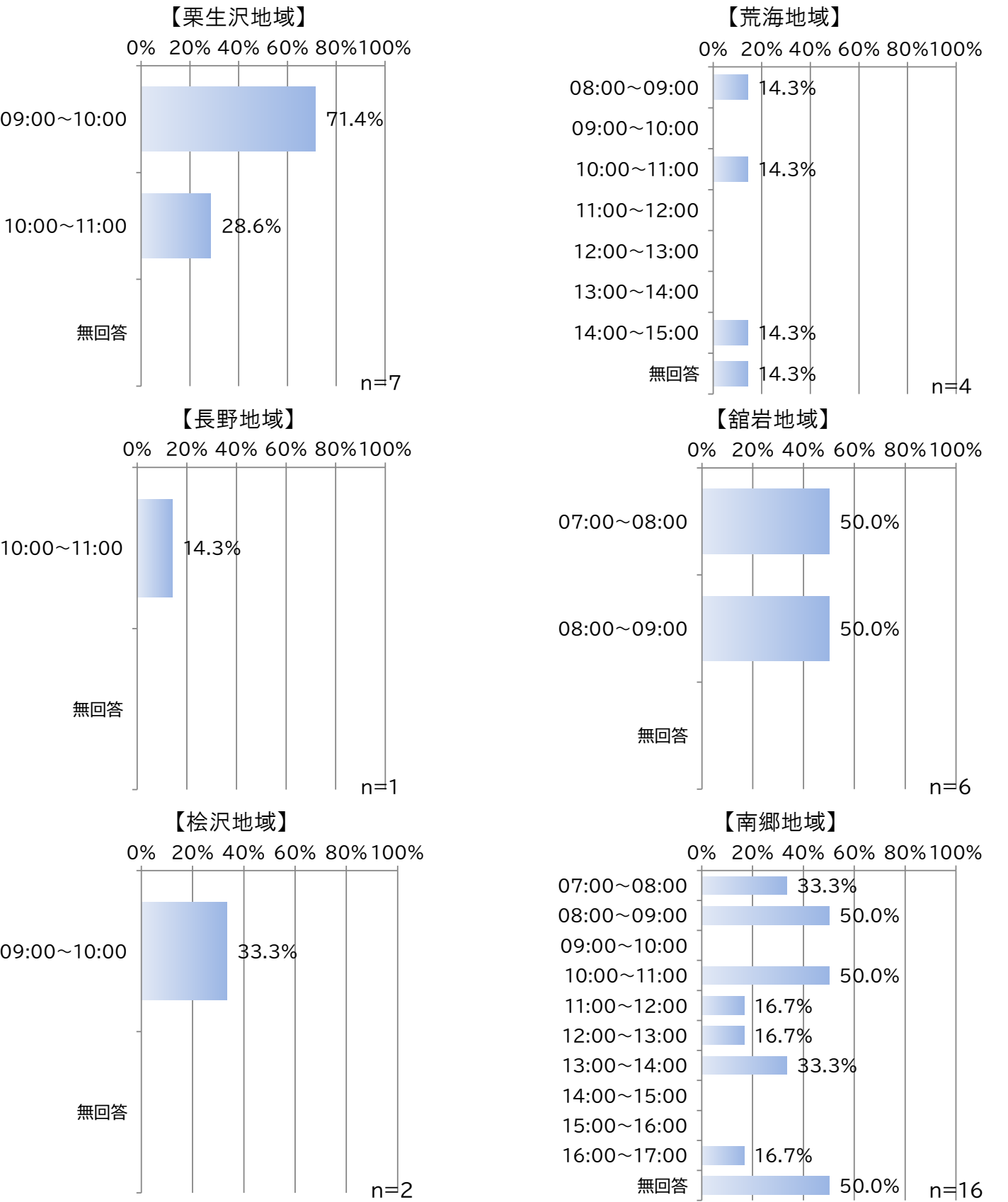


図 乗車した時間帯

2) 外出目的

○外出目的を運行エリア別にみると、全路線に共通する項目は「通院」であり、栗生沢・荒海・桧沢地域は「買い物」の回答もみられ、生活利用が中心であると考えられる。
○一方で、「通勤・通学」や「観光」目的の利用は少ない。

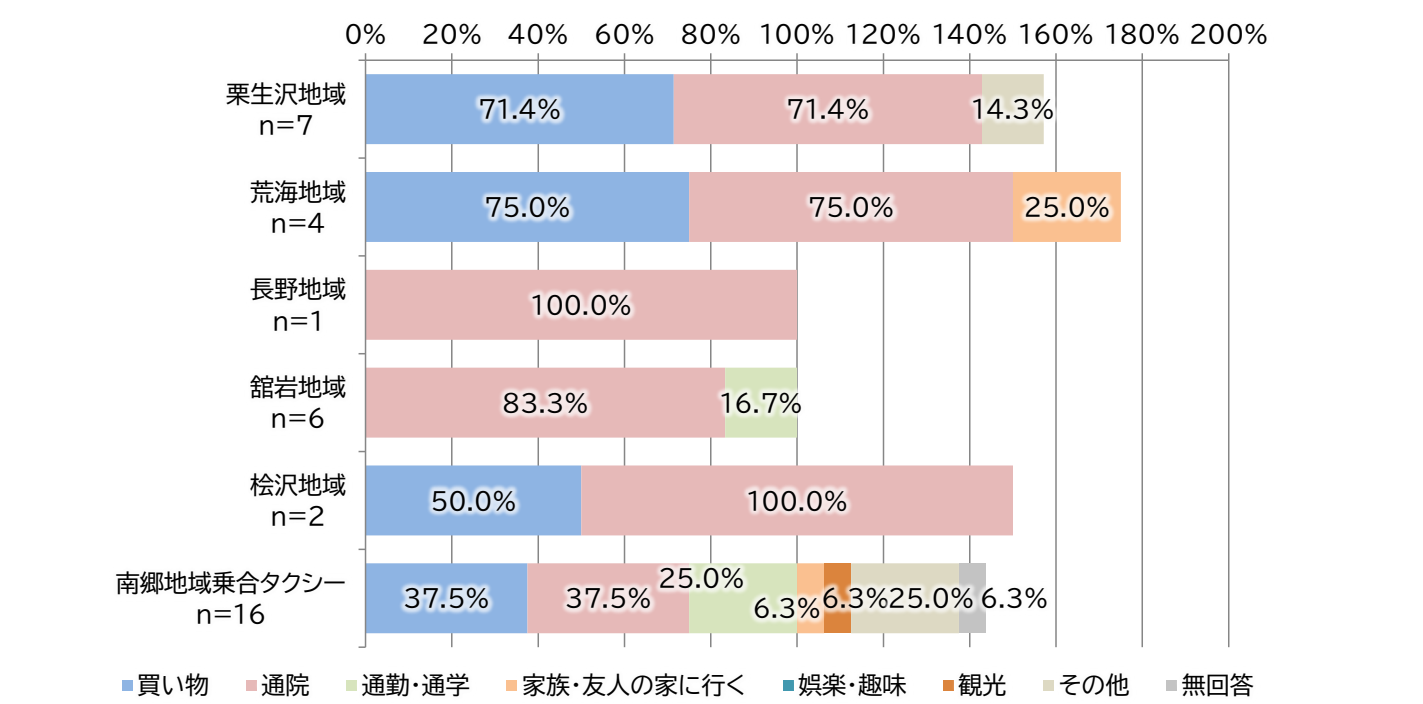


図 運行エリア別の外出目的

3) 利用する上で不便に感じていること

○長野地域を除き、利用する上で不便に感じることがあると回答している。
○利用する上で不便に感じている点を運行エリア別にみると、「行きの運行時間が合わない」「帰りの運行時間が合わない」が荒海・長野地域からもみられ、運行時間と移動時間のミスマッチがみられる。

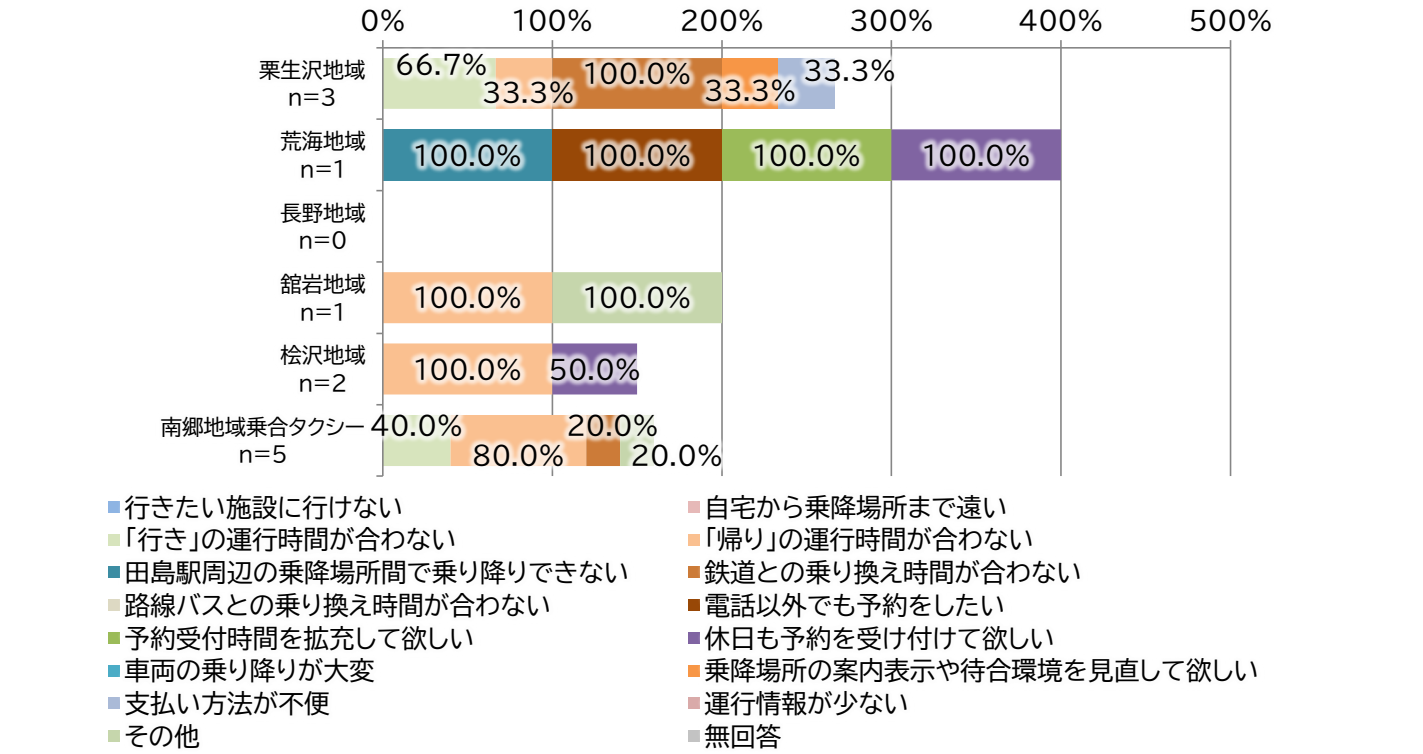


図 運行エリア別の利用する上で不便に感じる内容

4) どのような媒体で情報を知りたいか

○現在の情報取得方法と今後の取得方法をみると、各地区共通して「広報誌」の回答が多く挙げられた。
○一方で、今後の取得方法として「スマートフォンアプリ」の回答は南郷地域のみとデジタル媒体による情報発信はあまり求められていない。

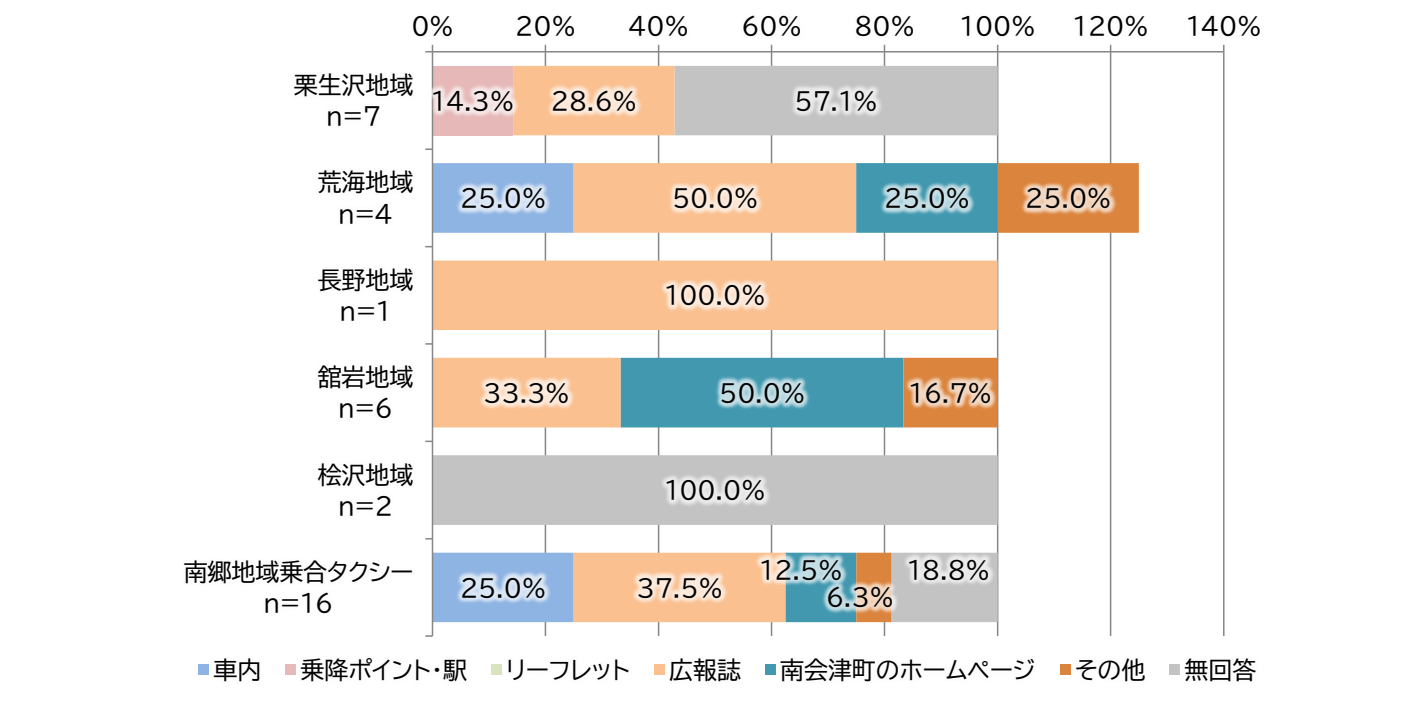


図 運行エリア別のどこで情報を知ったか

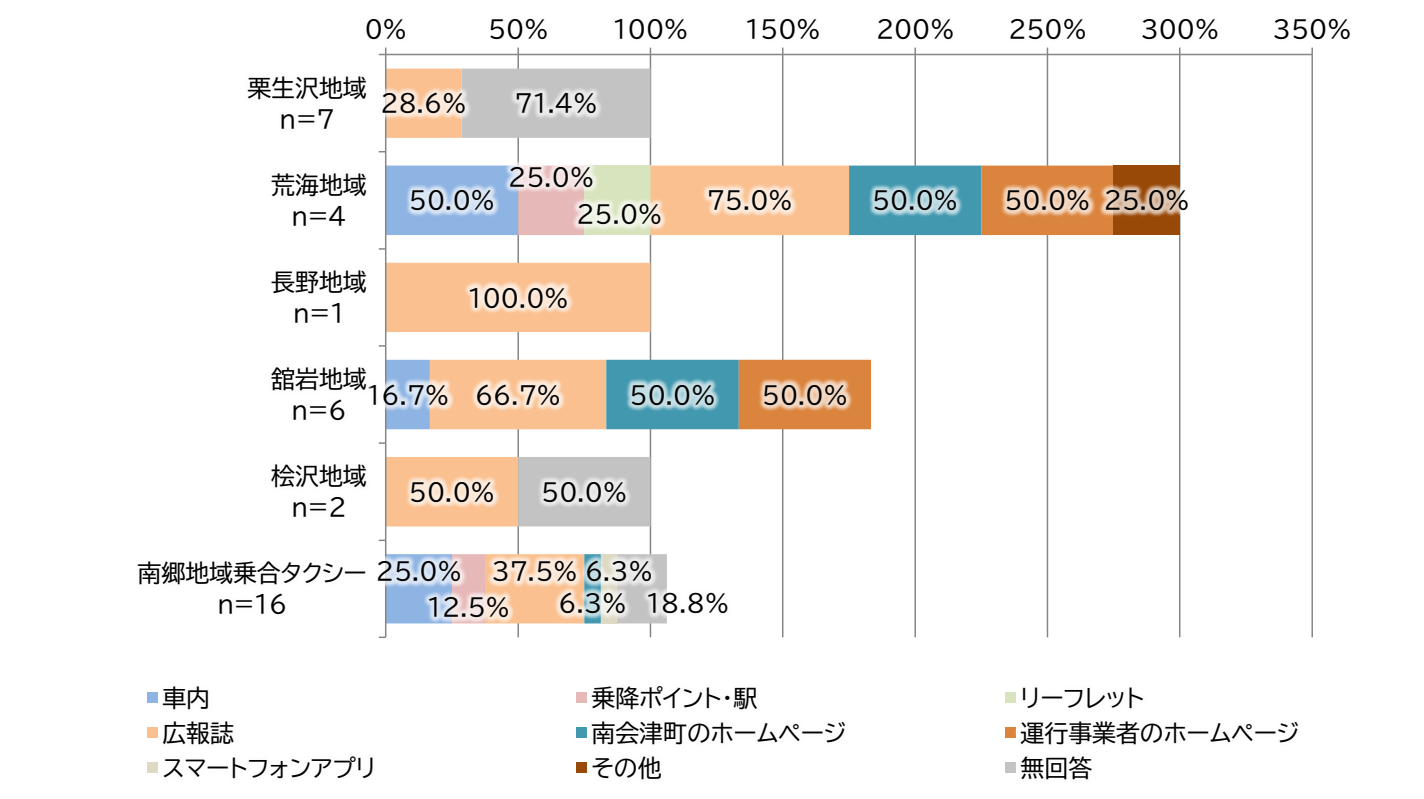


図 運行エリア別のどのような媒体で情報を知りたいか

1. 実態・ニーズ把握調査

1-1 交通事業者ヒアリング調査の調査結果（概要）

1-1-1 調査の概要

- 交通事業者が普段から把握している公共交通の実態や問題点及び今後の運行に対する意向を確認するためヒアリング調査を実施した。
- 地域公共交通網形成計画に基づき実施している各種事業の「効果（要因も含めて）」及び、交通事業者の人材不足が社会的課題となっている中で、事業の継続性などを含めた「体制等」について調査した。

表 調査概要

項目	概要
対象者	会津鉄道株式会社、野岩鉄道株式会社、会津乗合自動車株式会社、有限会社祇園タクシー、会津交通株式会社、田島タクシー有限会社、山口タクシー
調査方法	事前に調査票を送付し、オンライン形式で聞き取り

1-1-2 調査結果

1) 鉄道

会津鉄道株式会社		聞き取り調査 9月4日(月)			
経営上の課題					
○沿線人口の減少（少子化含む）による利用客の減少、通学定期券（収入）の減少 ○新規採用者の減少（少子化、給与水準の低迷） ○コロナ禍による生活様式の変化（マイカー移動の増加、首都圏への移動自粛、団体客の減少） ○日本国有鉄道より譲り受けた設備の老朽化（まくら木交換、駅ホーム改修、踏切改修、変電所更新等） ○車両の老朽化（お座トロ 1978 年製、普通車 2004 年製）					
会津線の利用状況					
○令和 4 年度の輸送人員は以下のとおりである。					
	定期外	通勤定期	通学定期	定期計	合計
輸送人員	183, 202	37, 200	148, 020	185, 220	368, 422
割 合	49. 7%	10. 1%	40. 2%	50. 3%	100%
○季節的な変化は、定期外利用が、他の月に比べ 3, 848 人増の 18, 473 人／月で推移している。					
○時間帯別にみると、平日は、通学・通勤時間帯の 6 時～7 時台、16 時～19 時台の便の利用が多い。休日は、チェックアウト時間帯の 9 時～10 時台の利用が多い。旅行客は、観光地に向かう時間帯（又、イベント列車運行時間帯）の 9 時～10 時の利用が多い。					
利用促進に向けた取り組み					
■運賃施策					
○「地域応援きっぷ（割引きっぷ）」と称し、沿線地域のイベントを盛り上げるべく割引きっぷを発売し、イベントへの集客と地域活性化、利用促進に取り組んでいる。					
○観光二次交通の取り組みとして、大内宿共通割引きっぷを販売している。					
■待合環境整備					
○特になし。バリアフリー化の予定もなし。					
町民等の要望					
○特になし。					
地域公共交通計画の策定にあたり、記載して欲しい事項					
○駅から病院、庁舎、公共施設へのアクセス（二次交通）の充実化					
○駅駐車場の整備、管理の充実化（駅利用以外の駐車禁止）					
○駅ホーム屋根の設置に伴う助成又は支援等					

野岩鉄道株式会社	聞き取り調査 9月4日(月)
経営上の課題	
○慢性的な赤字のため、県および沿線自治体の補助金を活用し、輸送設備等の更新のうえ安全・安定輸送を図っている。 ○退職者の発生や新入社員の確保が難しい状況の中、不足分については、本社員が兼務し要員を確保している。 ○新入社員の採用が難しいことから、人員構成がベテラン社員に偏っており、後継者の育成や世代交代が進んでいない。 ○バリアフリー化、IC 化といった設備投資は多額の費用がかかるため、実施が困難である。	
会津鬼怒川線の利用状況（利用属性、利用の傾向）	
○利用者の 98%が定期外（観光）利用で、ビジネス（通勤・通学）利用はほとんどない。季節によって乗車人員の波があり、土日祝日の利用者が多い傾向にある。また、尾瀬及びスキー夜行列車を運行し、首都圏からの誘客に力を入れている。 ○沿線に多くの温泉地を有しており、宿泊施設のチェックアウト時間（午前 9 時～11 時頃）およびチェックイン時間（午後 2 時～4 時頃）の利用が多い。観光利用が主となるため平日は利用者が減るが、時間帯別では平日・休日で大差はない。	
利用促進に向けた取り組み	
■運賃関係 ○関係交通機関や沿線施設と連携したお得な企画乗車券（通年および期間限定のもの）を発売している。 ○令和 5 年 9 月 15 日から、那須塩原市が運行するコミュニティバス「ゆーバス」と野岩鉄道を組み合わせた企画乗車券「塩原温泉・野岩鉄道満喫切符」を発売開始する。 ■事業者連携 ○二次交通確保に向けた事業者との連携は特に予定していない。 ■待合環境の整備 ○新藤原駅（栃木県日光市）待合室にエアコンを設置した。 ○新藤原駅に飲料およびアイスクリームの自動販売機を新たに設置した。今後、食品（パン・スナック等）の自動販売機を設置予定。 ○会津高原尾瀬口駅の待合室整備は予定されていない。 ○バリアフリー化は国の補助制度を利用するとしても補助割合や条件等のハードルがあり、取り組みが難しいのが実情。 ■路線の見直し ○特になし。	
町民等の要望	
○特にないが、「駅前にタクシーは停まっているのか」といった問い合わせが、年に数件ある。	
地域公共交通計画の策定にあたり、記載して欲しい事項	
○特になし。	

2) 路線バス事業者

会津乗合自動車株式会社	聞き取り調査 9月8日(金)
会社概要	
○南会津管内の車両台数は30台保有している。 ○人員は田島営業所が20名、山口営業所が28名である。なお、事務員は3名在籍している。 ○南郷地域乗合タクシーの運営体制はジャンボタクシー車両を2台(うち1台は予備車)保有している。乗務員は専任で1名と兼任で1名の2名が担当している。	
経営上の課題	
○乗務員の高齢化が深刻な課題である。乗務員の平均年齢は50～60歳がメインである。自社のHPとハローワークで募集しているが、なかなか採用に至っていないのが実情である。 ○最近是他地域から採用した職員に社宅を提供し、南会津町の運行を担っているケースもある。 ○除雪材による車両の劣化を防ぐため高圧温水洗浄で対応している。	
路線バスの現状の問題点・課題・改善点	
■田島・桧枝岐線 ○観光利用に特化したダイヤと経路を見直しているが、減便している中で特に利用が見込める時間帯に苦慮している。 ■田島・内川線 ○利用者数の低迷による減収から路線の維持が難しいため運行の効率化が必要と感じている。具体には運行経路の見直し(経路縮小・迂回ルートの見直しなど)である。また、伊南・南郷地域は乗合タクシーも運行しているため、路線バスと地域内交通との役割分担が必要と感じている。 ○なお、2路線ともに地域間幹線系統であるが、要件緩和が終了し通常要件が適用となった場合、今の運行内容では通常要件を満たすことが出来ず、町の財政負担が増加すると考えられるため早急な対応が迫られていると感じている。	
交通拠点や待合環境の整備	
○特になし。	
利用促進に向けた取り組み	
■車両環境 ○低床バスは既に導入し運行している。また車両更新のタイミングで低床バスに切り替えている。 ○田島・桧枝岐線は脱炭素社会の実現に配慮し、一部のダイヤで電気バスを運行している。 ■支払い環境 ○ICカードは令和6年3月までに一般乗合バス全車両に導入し、ICカード決済も導入する。なお、地域連携ICカードではなく、ハウスカードとする方針である。 ○そのほか、キャッシュレス決済(Paypay)も可能とする。	

3) デマンドタクシー・南郷地域乗合タクシー

有限会社祇園タクシー	聞き取り調査 9月6日(水)
会社概要	
○車両は2台(普通車:1台、ジャンボタクシー:1台)を保有している。 ○乗務員は、代表含め4名を在籍している。	
デマンドタクシーの問題点・課題・改善点	
○乗務員不足が喫緊の課題と感じている。運行時は1～2名体制で対応しているため、乗務員の休息に余裕が無い状態である。 ○近年、会津若松市や下郷町へデマンドタクシーから鉄道に乗り継いでいる利用がみられ、鉄道と円滑に接続できるダイヤが必要と感じている。 ○栗生沢線の7:30発は利用者が少ないため、減便が妥当と感じる。また、9:30発を9:00に見直せば鉄道との接続がしやすいと感じる。 ○乗降ポイントの新設・移設に関する利用者ニーズは見られないため、現状維持で良いと感じる。なお、これ以上増えると、場所を覚えることや乗降時間に時間を要して1運行当たりの運行時間が増大するため増やさないで欲しい。	
一般タクシーの問題点・課題・改善点	
○一般乗用タクシーに関してもデマンドタクシーと同じく乗務員不足が課題と感じている。 ○一般乗用タクシーからデマンドタクシーに利用者が移行し、一般乗用タクシーの売上が減っている。 ○全国的な燃料費高騰の中で、町の補助を受け、ハイブリッド車を導入できて助かっている。	
利用促進に向けた取り組み	
○車両の導入以外は特になし。 ○支払い方法の利便性を高めるためにキャッシュレス決済はあるものの、クレジット会社への手数料が発生するため、一長一短と感じている。なお、デマンドタクシーの利用者は高齢者が中心のためキャッシュレス決済は馴染まないと感じる。	
公共交通以外の委託事業	
○南会津病院との契約により医師の送迎業務を担っている。 ○小中学校スクールバスの業務を担っている。	

会津交通株式会社	聞き取り調査 9月6日(水)
会社概要	
○車両は16台(普通車:10台、ジャンボタクシー:6台)を保有している。 ○乗務員は、10名を在籍している。	
デマンドタクシーの問題点・課題・改善点	
○舘岩・田島線の第2便である11:00発を10:00発に変更すれば、11:07の特急リバティに接続でき、野岩鉄道を利用するビジネスマンや観光客の利用が見込めると感じている。 ○乗降ポイントの新設・移設に関する利用者ニーズは見られないため、現状維持で良いと感じる。 ○運賃は妥当と感じている。支払い方法はキャッシュレス決済への拡充も対応可能であるが、町内の事業者が同様のサービスを提供できないと、利用者が不便を感じるため各社の合意形成が必要と考える。 ○デマンド交通への移行により、受付業務が発生しているが特に大きな影響はない。 ○今後、増便対応は今の運行ダイヤをずらせれば対応できる。しかし、運行エリアの拡充は難しい。	
一般タクシーの問題点・課題・改善点	
○デマンドタクシーと一般乗用タクシーは確かに競合する関係ではあるが、デマンドタクシー利用者が一般乗用タクシーも利用してくれているため、大きな影響は感じていない。 ○全国的な燃料費高騰の中で、町の補助を受け、ハイブリッド車を導入できて助かっている。	
利用促進に向けた取り組み	
○クーポン券の販売を行っているが、今のところそれ以上の予定はない。	
公共交通以外の委託事業	
○スクールバス及びスクールタクシーの業務を担っている。	

田島タクシー有限会社	聞き取り調査 9月6日(水)
会社概要	
○車両は7台（普通車：4台、ジャンボタクシー：2台、福祉車両1台）を保有している。 ○乗務員は5名在籍している。	
デマンドタクシーの問題点・課題・改善点	
○乗務員不足が喫緊の課題と感じている。 ○募集に対し、応募が数件みられるが採用には至っていないのが実情である。 ○栗生沢線の7：30発は利用者が少ないため、減便が妥当と感じる。また、荒海は回送対応の関係で14：00の便を見直して欲しい。ただし、見直した場合は他のダイヤも見直しが必要と感じている。	
一般タクシーの問題点・課題・改善点	
○デマンドタクシーと一般乗用タクシーは確かに競合する関係ではあるが、公共交通に不便を感じている人への移動手段であるため、致し方ないと感じている。 ○全国的の燃料費高騰の中で、町の補助を受け、ハイブリッド車を導入できて助かっている。	
利用促進に向けた取り組み	
○福祉タクシー車両を所有しており、特定の方が利用している。 ○支払い方法の利便性を高めるためにキャッシュレス決済はあるものの、クレジット会社への手数料が発生するため、積極的にアピールしていない。問い合わせを受けた場合は回答するようにしている。	
公共交通以外の委託事業	
○南会津病院との契約により医師の送迎業務を担っている。 ○スクールバスの業務を担っている。	

山口タクシー	アンケート回答
一般乗用タクシーの利用状況	
○なかやクリニック、コスモ調剤南郷店や新道歯科医院に行き来する利用客が8割を占めている。 ○一方、会津田島駅の利用は全体の1割程度である。 ○そのほか、観光客の利用が全体の1割程度である。 ○利用時間は10時～14時が中心で病院の診察終了後や薬局の用事が終わったタイミングで連絡を受けることが多い。	
一般乗用タクシーの問題点・課題・改善点	
○動かせる車両は1台しかない状況のなか、経営状況から今後の車両更新は難しい状況である。 ○車両台数に余力がない状況のため、南郷地域乗合タクシーもっと利用して欲しい。	

1-2 庁内関係部署ヒアリング調査結果概要

1-2-1 調査の概要

- 公共交通に求める役割を把握するため、公共交通に関する事業内容や今後の展望をヒアリングした。その内容を踏まえて、“公共交通が果たすべき役割”や基本方針を検討する。
- また、町の公共交通ネットワークを検討する上では、他の関連する分野との連携・協働や行政が主導する移動サービス（スクールバス等）のリソースの把握も重要であることからや町が把握する移動サービスや隣接自治体が運行している移動サービスの実態を把握した。

表 調査概要

項目	概要
対象者	・健康福祉課：福祉面での高齢者の移動手段の住み分けについて ・建設課：将来的なまちづくりの方向性について ・商工観光課：今後の観光施策における観光二次交通について ・学校教育課：スクールバスの今後の在り方について ・檜枝岐村：田島・桧枝岐線の今後の在り方について ・只見町：自然首都・只見号の利用状況及び今後の方向性について ・昭和村：昭和村南会津町生活バスの利用状況及び今後の方向性について
調査方法	オンライン形式で聞き取り

1-2-2 調査結果

商工観光課	聞き取り調査 8月9日（水）
観光客の移動実態	
○観光客のメインは55歳以上の女性が多い。目的地は尾瀬沼が多く、シャトルバスや路線バスのほか観光タクシープランを利用し移動している傾向が多い。 ○そのほか、少数であるが釣り目的の男性の方も見受けられる。	
関連する施策や事業の実施状況・問題点・課題	
■移動手段確保に向けた取り組み ○商工観光課としては、二次交通の確保を目的に観光タクシープランを展開している。主な設定コースは、群生地や田代⇄前沢、湿原など公共交通で行けないところを設定している。 ■インバウンド対応 ○観光客の多くは国内のため、受け入れ環境の整備が行き届いていないが、問い合わせがあった際に対応できるようにポケトークを購入した。	
公共交通に求める役割	
○観光タクシープランの財政負担は6割程度である。現時点は特段の問題がみられないものの、今後は分らないので、公共交通分野においても観光施設へのアクセス等の検討をお願いしたい。 ○豪雪地帯により冬期間にたかつえスキー場を訪れる人は路線バスで移動している。スキー客はバスを使っているので、車の運転が苦手な方が多い。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○特になし。	

建設課	聞き取り調査 8月9日（水）
関連する施策や事業の実施状況・問題点・課題	
■拠点整備・道路整備 ○現段階として、拠点整備や道路整備は特段予定していない。 ■商業施設の建設・移設 ○ダイユーエイト周辺にツルハドラッグとガソリンスタンドが建設される予定である。	
公共交通に求める役割	
○都市計画マスタープランの中で、豪雪地域、または町内全域に自動運転システムの導入を位置付けている。 ○コンパクトシティを推進していくよりは、現状の都市構造の維持を優先している。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○新技術を活用した交通モードの導入を検討して欲しい。	

健康福祉課	聞き取り調査 8月9日（水）
関連する施策や事業の実施状況・問題点・課題	
■公共交通以外の移動サービス ○車イスの方を乗せられる自動車は町で2台保有しており、無料で家族の方に貸し出ている（ガソリンを満タンにして返却）。電話による事前予約制である。 ■見守り支援事業 ○社会協議会主体で高齢者見守り支援事業を実施。費用は1,200万円/年で、安否確認等も実施している。 ○集落ごとのサロンを支援（企画・運営支援）しているが、自宅から会場までの送迎サービスは実施していない。 ■問題点・課題 ○ドア・ツー・ドアの公共交通を求めている声が多い。また、買い物と通院の移動に困っているという声はよく耳にする。	
公共交通に求める役割	
○南郷地域で乗合タクシーから路線バスへの乗り継ぎ抵抗があると聞いているため、円滑な乗り継ぎ環境の整備をお願いしたい。できれば、伊南・南郷地域から田島地域まで乗り換えなしで移動できると望ましいと感じる。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○高齢者の外出支援が促進できる施策を位置付けて欲しい。	

学校教育課	聞き取り調査 8月9日（水）
関連する施策や事業の実施状況・問題点・課題	
■公共交通以外の移動サービス ○町内全域で小中学生を対象にしたスクールバスを運行している。 ○田島中学校と桧沢中学校は文部科学省の「へき地児童生徒援助費等補助金」を活用していたが、その補助がなくなり全ての路線が一般財源となっている。 ○利用状況をみると荒海方面は利用が少ない。 ○スクールバスは校外学習でも使用している。舘岩中学校は修学旅行で電車を利用した学習旅行をしている。 ■問題点・課題 ○スクールバスに乗せてくれるのが当たり前！と思われている。また、人口減少に伴い、スクールバスの利用要件を2km以下も対象に緩和したが、これにより利用者が変化したため運行時間も変化し、結果的にと学校到着時間が朝会に間に合わないというケースが発生している。 ○学校行事により、帰りの時間が変動しやすい点に苦慮している。	
公共交通に求める役割	
○特になし。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○特になし。	

檜枝岐村	聞き取り調査 8月29日（火）
田島・桧枝岐村線の利用状況・問題点・課題	
■利用実態 ○乗降調査をしていないので正確な数値ではないが、観光利用が中心の路線であり、会津駒ヶ岳から縦走するため、会津高原尾瀬口駅で乗車し中土合公園前で降車する利用がメインと感じている。 ○地域公共交通網形成計画時代と比べ、減便となっているが需要集約は図られていると感じている。 ○財政負担は、地域公共交通網形成計画時代よりも軽減されている。 ○その一歩で生活利用が減っており、田島地域にある病院へ移動するために、公用車を出して内川バス停まで送迎して田島・内川線に乗り換えて移動する村民がいる。 ■問題点・課題 ○地域公共交通網形成計画策定後に経路を会津高原尾瀬口駅まで縮小したことにより、生活利用を目的とした利用者数が減少している。	
田島・桧枝岐線の今後の方向性	
○会津高原尾瀬口駅と会津田島駅間は15分程度であり、たかつえスキー場や湯の花を経由せずに会津高原尾瀬口駅から内川までの時間も概ね15分程度と大きな支障もみられないことから、田島・内川線を桧枝岐村まで延伸するプランを村内で協議している。また、このプランは乗務員の安全配慮の観点からも緩やかなカーブや登り坂を運行するため有効であると考えている。ただし、交通事業者や南会津町との協議を踏まえた合意がないと再編出来ないと認識している。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○特になし。	

只見町	聞き取り調査 8月30日（水）
自然首都・只見号の利用状況・問題点・課題	
■利用実態 ○利用者の中心は町内在住の高齢者女性である。利用目的は田島地域への買い物及び通院利用である。主な利用時間帯は9：00頃に田島方面へ移動し15：00頃に只見方面へ移動する利用がみられる。南会津町内は南郷地域と田島地域を運行しているが、南郷地域の利用者はあまり多くない20人/年程度である。また、田島地域内の利用はほとんど見られない。 ○季節的な利用の変化として秋頃は田島地域から只見方面の利用も見られる。はっきりと断言できないが、会津鉄道を利用した観光客が只見号を利用しているものと想定している。 ■問題点・課題 ○1日1往復と運行本数が少ない点が問題である。増便したいところではあるが、収支のバランスや財政負担を考慮する必要がある。	
自然首都・只見号の今後の方向性	
○JR只見線が運行を再開したことにより、JR只見線と只見号のダイヤ接続を見直したいと考えている。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○特になし。	

昭和村	聞き取り調査 8月29日（火）
昭和村南会津町生活バスの利用状況・問題点・課題	
■利用実態 ○利用者の中心は村内在住の高齢者女性である。利用目的は田島地域への通院利用である。主な利用時間帯は6：00頃に田島方面へ移動し11：00頃に昭和村方面へ移動する利用がみられる。 ○南会津町内は田島地域を運行しており、午後の便の利用がみられる。 ○収支バランスの推移をみると、コロナ禍は利用低迷による減収の影響で財政負担が一時的に増加したが、現在は利用も回復傾向にあり収支バランスが取れている。 ■問題点・課題 ○現状は特になし。	
昭和村南会津町生活バスの今後の方向性	
○村内でAI オンデマンド交通の検討が進んでいる。検討を進める上で費用面が大きな課題になると感じている。	
地域公共交通計画に位置付けて欲しい内容	
○特になし。	

1. 南会津町の公共交通の課題の整理（案）

これまでの実施した調査や現状整理を踏まえて、本町における公共交通の課題を整理しました。

1-1 公共交通ネットワークに関する課題

1-1-1 中心部の公共交通ネットワーク

■課題①:会津田島駅周辺に点在する空白地域の解消と利便性向上

- 町役場や県立南会津病院をはじめ、様々な商業・医療・行政施設が集積する会津田島駅周辺は地域間の往来や回遊する動きが発生しています。
- これに対して、地域間の往来を確保する移動手段として田島・山口・内川線の運行や会津田島駅と県立南会津病院間を結ぶ自主運行路線に加え、網形成計画策定後から田島地域を運行する定時定路線型乗合タクシーをドア・ツー・ドア型デマンドタクシーへ再編し田島地域へ導入し、町民の利便性向上を図ってきました。
- しかし、公共交通サービスが行き届いていない交通空白地域が後原地区、中町甲地区、本町地区等は、中心部に居住する移動手段を持たない町民はデマンドタクシーによる回遊利用が出来ないため交通費がかかり移動の制約を受けている状況が懸念されます。
- また、長野地域及び桧沢地域デマンドタクシーの運行区域内に住む町民は、運行間隔の開きにより午前中の行き来がしづらい状況や利用が低迷している時間帯があり、使いづらい状況が考えられます。
- よって、公共交通空白地域の解消や会津田島駅周辺の回遊性向上、デマンドタクシーの利便性向上に向けて路線バス及びデマンドタクシーの見直しや利用しづらいエリアに対する移動手段の確保などの対策が必要です。

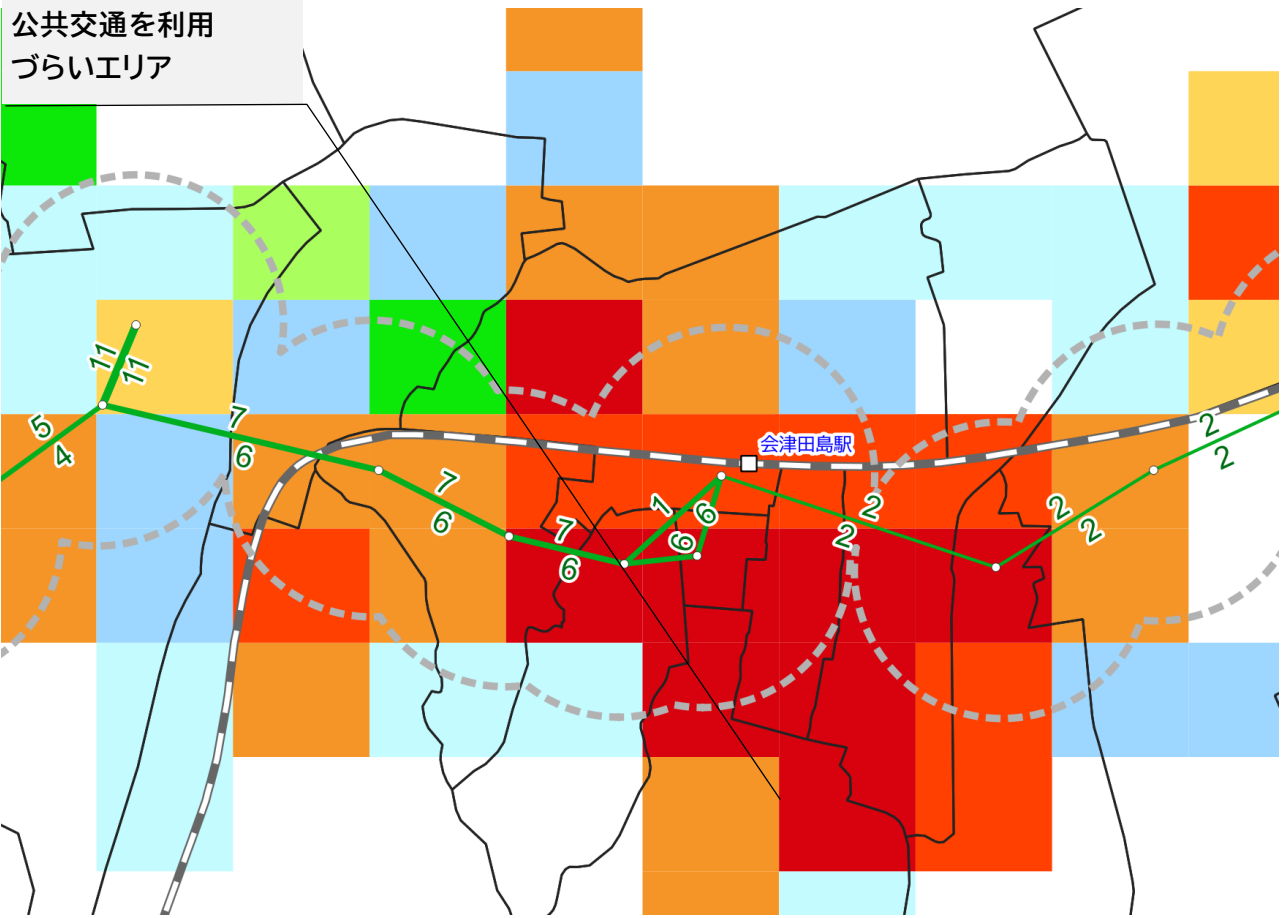


図 会津田島駅周辺の公共交通カバー状況

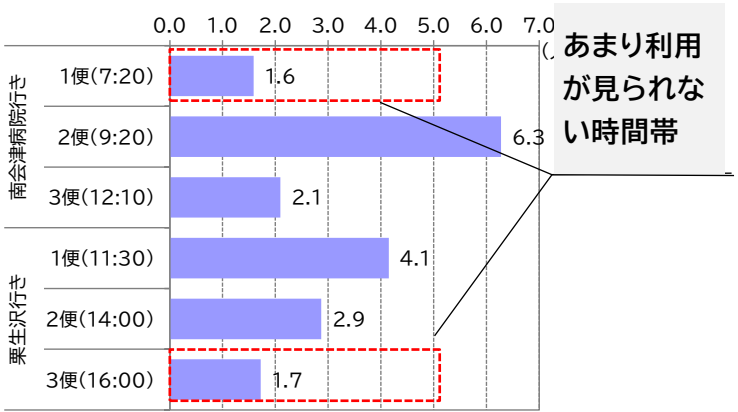


図 栗生沢地域デマンドタクシーの時間帯別利用者数

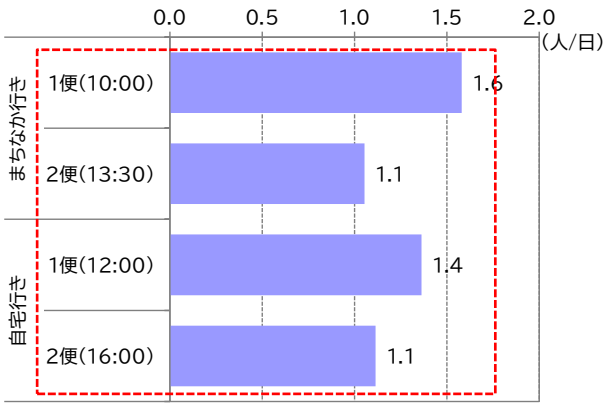


図 長野地域デマンドタクシーの時間帯別利用者数

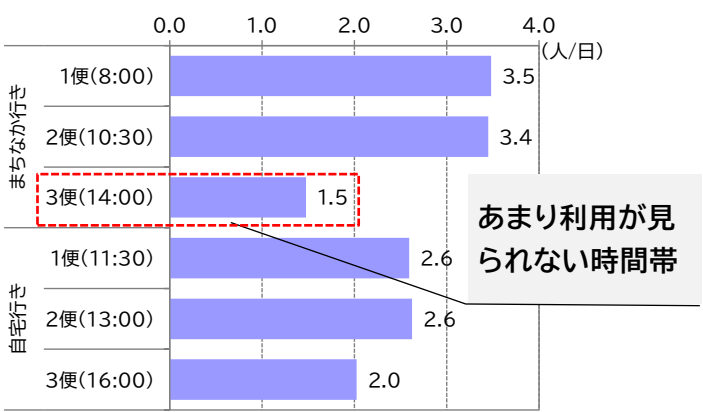


図 荒海地域デマンドタクシーの時間帯別利用者数

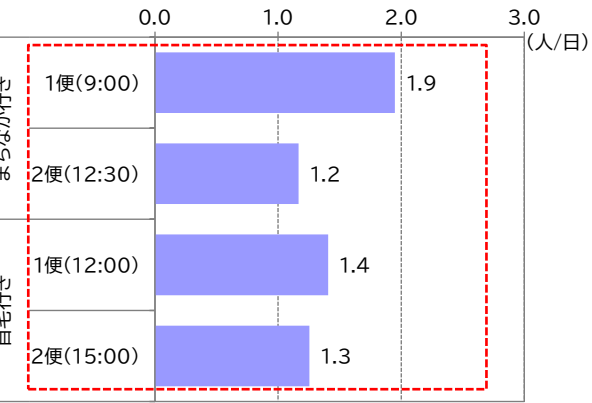
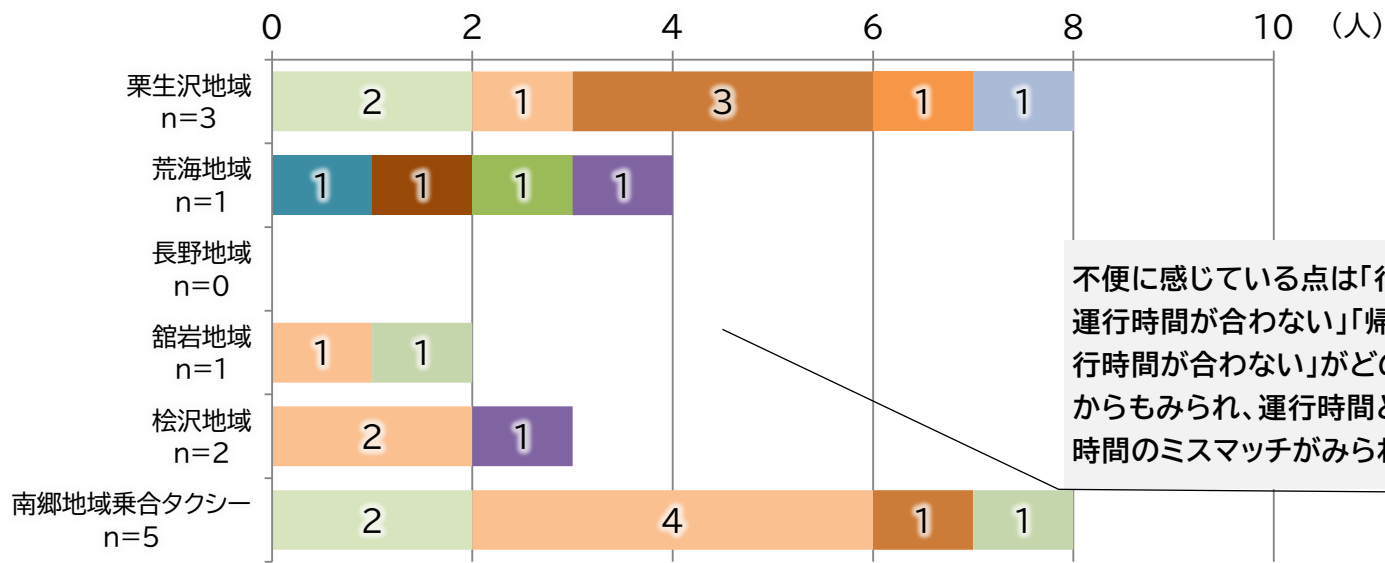


図 桧沢地域デマンドタクシーの時間帯別利用者数



- 行きたい施設に行けない
- 「行き」の運行時間が合わない
- 田島駅周辺の乗降場所間で乗り降りできない
- 路線バスとの乗り換え時間が合わない
- 予約受付時間を拡充して欲しい
- 車両の乗り降りが大変
- 支払い方法が不便
- その他
- 自宅から乗降場所まで遠い
- 「帰り」の運行時間が合わない
- 鉄道との乗り換え時間が合わない
- 電話以外でも予約をしたい
- 休日も予約を受け付けて欲しい
- 乗降場所の案内表示や待合環境を見直して欲しい
- 運行情報が少ない
- 無回答

図 乗合・デマンドタクシーの不便に感じる点

1-1-2 郊外部の公共交通ネットワーク

■課題②：地域の実態・ニーズに見合った伊南・南郷地域の公共交通ネットワークの見直し

○伊南・南郷周辺は、低密度の人口が道路の沿線に分散し、中心部に比べ施設の立地数は少ないため、伊南・南郷地域と中心部を結ぶアクセス手段の確保・維持が求められています。

○これに対して、郊外部を運行する田島・山口・内川線と南郷地域乗合タクシーがサービスを提供し、移動手段を確保しています。そのほかに県立南会津高校南郷校舎と会津田島駅を結ぶ県立南会津高校スクールバスが自家用有償旅客運送で運行しています。

○しかし、田島・山口・内川線は県立南会津高校と県立田島高校の統合による中心部→伊南・南郷地域
方面の移動需要の減少と人口減少の進展による人口密度の低下による利用者減少が続いているため、
地域間幹線系統補助の補助要件割れによる財政負担が懸念され維持が困難となる可能性が高い状況で
す。

○乗合タクシーは、伊南地域が利用できない状況と路線バスとの乗り換えに伴う待ち時間の発生から利便性が高くない状況が懸念される。さらに、運行できる車両台数に限りがある中で広範囲をカバーするため延伸及び増便が難しく、利便性と持続性に問題を抱えています。

○そのほか、県立南会津高校スクールバスが、統合後の通学実態（通学需要の総量・通学手段・通学時間等）と見合っておらず利用が低迷する状況に加え田島・内川線との重複している状況からスクールバスの維持が難しい状況です。

○よって、現在の体制による維持自体が厳しい状況下でも住み慣れた地域で暮らし続けていくために伊南・南郷地域の人口集積と移動ニーズ及び経営資源に見合った公共交通ネットワークの見直しが必要です。



表 田島・山口・内川線の運行実績(令和4年度)

路線名	輸送 人員	収支率 (%)	乗車密度	輸送量	町負担額 (千円)
田島・山口・内川線	6,308	11.6%	0.5	2	31,175

表 南郷地域乗合タクシーの運行実績(令和4年度)

路線名	利用者数 (人/年)	収支率	自治体負担 (千円/年)	1日あたりの 利用者数 (人/日)	1人あたりの 自治体負担額 (円/人)
南郷地域 乗合タクシー	4,402	9.3%	9,317	15.1人	2,117円

※平均乗車密度：1便あたりの路線バスに乗った乗客数を全区間で平均した数値

※輸送量：ある路線が運んでいる旅客の量（規模）を表すもので、平均乗車密度に運行回数を掛けることにより算出できる数値

1-1-3 広域の公共交通ネットワーク

■課題③:近隣市町村との移動手段の確保

○国勢調査による移動実態をみると、通勤・通学・通院において会津若松市などの近隣自治体への広域的な移動がみられ、田島・桧枝岐線、会津鉄道及び野岩鉄道がサービスを提供し本町を跨ぐ広域的な移動を支えています。

○しかし、地域間幹線系統補助の運行実績をみると、補助要件を満たせていない路線があり、満たせなくなると財政負担が増加し、維持が困難となる可能性が高い。また、維持が難しくなると地域内フィーダー系統補助も対象外となり地域内及び地域間を結ぶ交通の維持に影響する懸念があります。

○そのため、町民の日常生活を支える移動手段としてはもちろん、観光客やビジネス客などの移動手段としても重要な役割を果たすネットワークであることから、将来的にも広域的な公共交通ネットワークを確保・維持するため、他の沿線自治体や県とも連携を図ることが必要です。

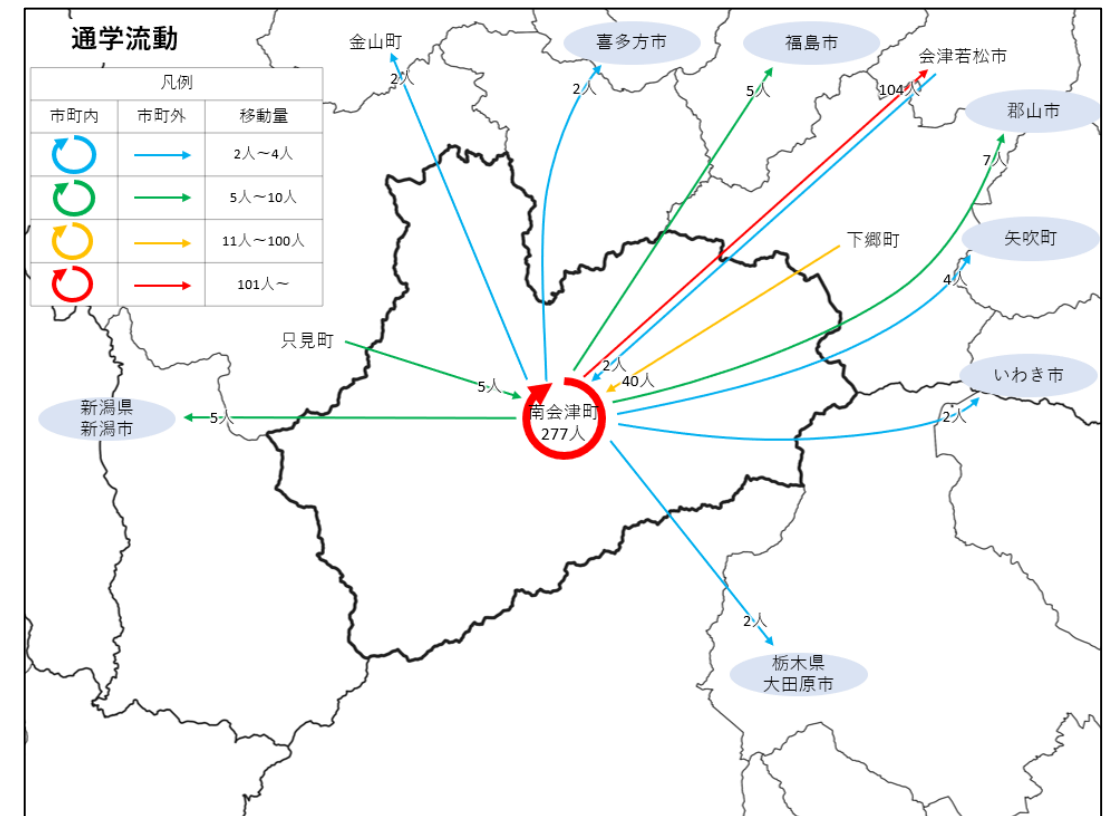


図 通勤流動(2020 時点)

出典：国勢調査（2020）

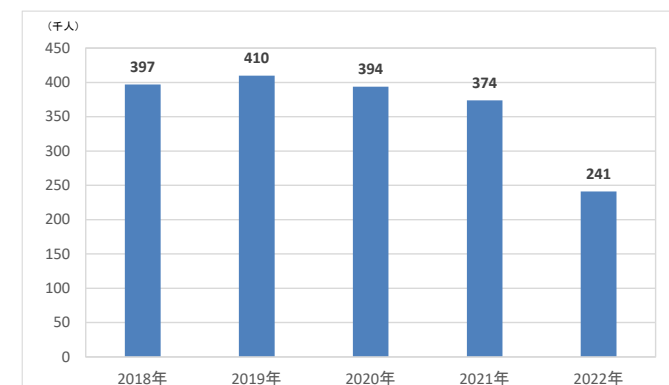


図 会津鉄道の利用推移

路線名	輸送 人員	収支率 (%)	乗車密度	輸送量	町負担額 (千円)
田島・桧枝岐線	7,656	32.2%	2.2	7	13,166

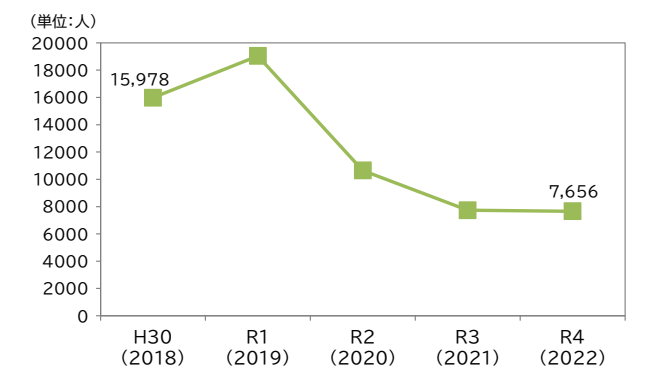


図 上:田島・桧枝岐線の運行実績(令和4年度)、下:利用者推移

課題④:町外⇄町内の円滑な移動環境の維持と接続時間の向上

- 本町の町内⇄町外の移動需要の乗り換えを支えるため、会津田島駅及び会津高原尾瀬口駅を公共交通結節点に位置付け、鉄道と路線バス等の公共交通間の乗り入れ環境や待合環境の整備により乗り換えに必要な移動距離が短く、空間的な接続が確保しています。
- しかし、会津田島駅における改札口の時間帯別通過人数をみると、公共交通の運行時間外の鉄道利用がみられ、移動ニーズと提供サービスとのミスマッチにより、駅周辺で「送迎渋滞」が常態化する等の接続時間に問題を抱えています。
- よって、空間的な接続は確保しつつ、時間帯や属性ごとの目的に応じて、鉄道と路線バスなどの公共交通同士の乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの見直しなど、接続時間の向上が必要です。

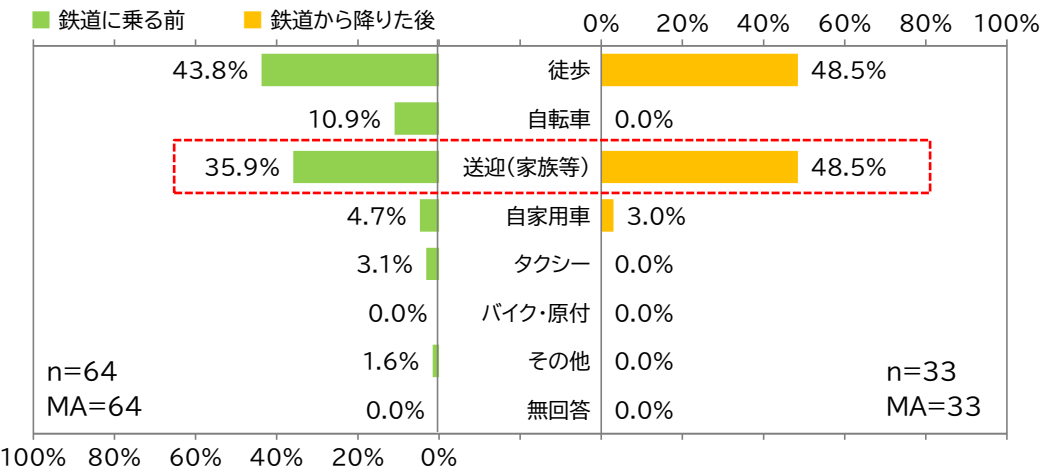
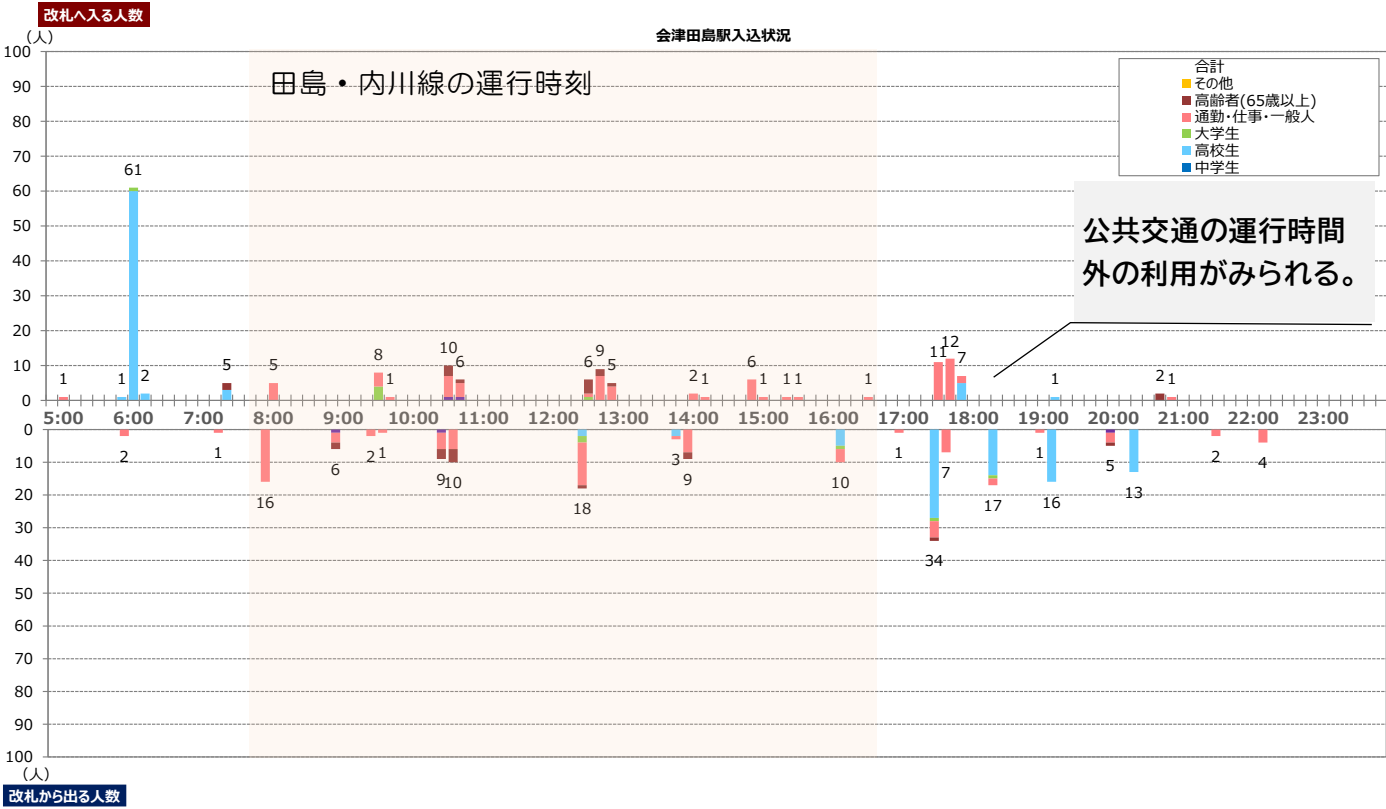


図 鉄道に乗る前及び鉄道から降りたあとの移動手段

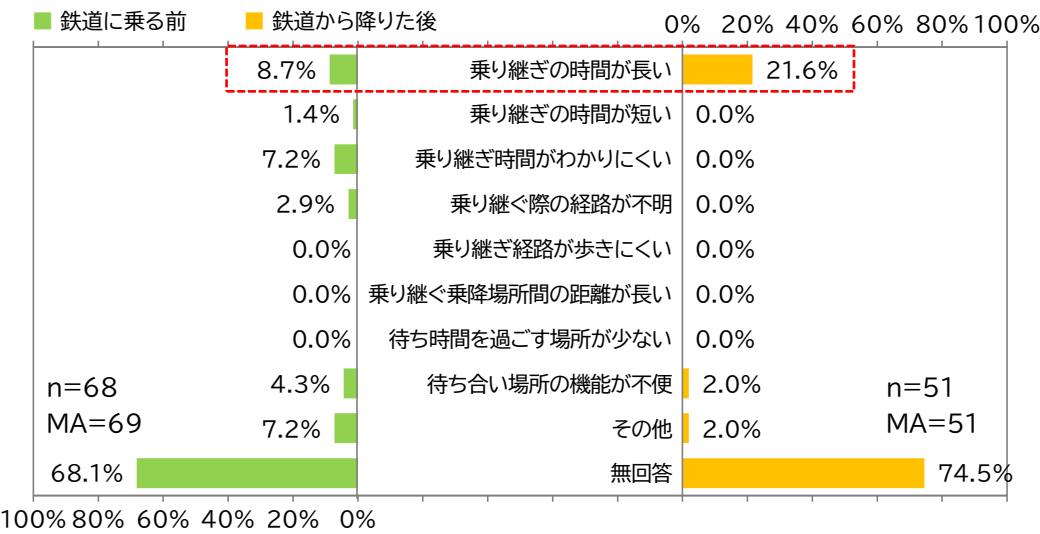


図 左:鉄道に乗る前及び鉄道から降りたあとからみた不満点

1-1-4 公共交通以外の移動サービス

■課題⑤:近隣自治体が運行する移動サービスとの適切な連携

- 本町には、鉄道や路線バス等の公共交通の他に、只見町が運行する「自然首都・只見号」や昭和村が運行する「昭和村南会津町生活バス」は南会津町民も利用できる柔軟な運行内容により買い物客を含む町民の移動を支えています。
- これらのサービスについては、公共交通で対応しきれない移動ニーズにきめ細かく対応している側面もあるため、公共交通とのサービス（提供する属性や時間帯、エリア等）のバランスを考慮し、近隣自治体と連携した関係を継続することが必要です。

1-1-5 待合環境・利用環境

■課題⑥:公共交通を安全・安心して利用できる待合環境の確保

- 本町の公共交通ネットワークは会津田島駅と会津高原尾瀬口駅を中心に路線バスやデマンドタクシーが乗り入れ鉄道駅から町内の各所に移動することができるなど、高い拠点性を有している。また、駐車場のほか、待合室や売店・飲食スペース・駅前広場における上屋・ベンチの設置など雨風や暑さを凌ぎくつろげる環境が設置され、快適な待合環境が整備されています。
- しかし、町内の各所に設置されるバス停は、上屋やベンチなども十分に設置されているとは言えない状況にあるため、長時間は待ちづらい状況です。
- よって、一定程度利用がみられるバス停などについては整備を検討するほか、周辺の施設（商店・施設など）を活用した待合スペースの確保や、地域の協力による待合環境の改善など、着手可能な範囲から改善を行い、誰もが公共交通を安全・安心して利用できる環境を確保することが必要です。

■課題⑦:公共交通に係る情報媒体の拡充と運行内容の発信強化

- 近年スマートフォンの普及により、WEB を活用した情報発信のニーズが高まりつつある中、公共交通の運行情報を広報誌に掲載・配布などのアナログな情報の発信や会津乗合自動車株式会社が運行情報などを経路検索コンテンツや地図コンテンツ上で検索できる環境を整備し、デジタルな情報を発信しています。
- しかし、取得したい情報をみると「いつ運行しているかわからない」等の運行情報を求めており、データの更新のほかに町のホームページや公式lineなどを活用したリアルタイムに発信する環境整備が必要です。
- また、ホームページやバス停の掲示及び家族・友人から教えてもらう方に対しては、これまでの紙媒体による周知のほか、説明会の開催などによる細かな情報発信が必要です。

	不便・不満に思うことや抱いているイメージ										
	合計	運賃がわからない	いつ運行しているかわからない	どこに行けるかわからない	乗車・降車の方法がわからない	どの車両に乗ればいいのかわからない	現金で運賃を支払うのが面倒	バス停の到着時間がわからない	乗り継ぎ時間がわかりづらい	乗り換えの経路がわかりづらい	無回答
全体 n=317	491 (154.9%)	55 (17.4%)	73 (23.0%)	30 (9.5%)	20 (6.3%)	25 (7.9%)	46 (14.5%)	23 (7.3%)	45 (14.2%)	29 (9.1%)	145 (45.7%)
町や交通事業者のホームページ n=76	118 (155.3%)	12 (15.8%)	16 (21.1%)	7 (9.2%)	4 (5.3%)	7 (9.2%)	18 (23.7%)	4 (5.3%)	12 (15.8%)	7 (9.2%)	31 (40.8%)
町発行の広報・チラシなど n=140	218 (155.7%)	22 (15.7%)	33 (23.6%)	14 (10.0%)	12 (8.6%)	13 (9.3%)	15 (10.7%)	10 (7.1%)	24 (17.1%)	13 (9.3%)	62 (44.3%)
利用する駅やバス停の掲示など n=76	116 (152.6%)	15 (19.7%)	15 (19.7%)	4 (5.3%)	3 (3.9%)	3 (3.9%)	11 (14.5%)	6 (7.9%)	14 (18.4%)	9 (11.8%)	36 (47.4%)
交通系アプリ n=63	87 (138.1%)	11 (17.5%)	12 (19.0%)	3 (4.8%)	1 (1.6%)	3 (4.8%)	14 (22.2%)	1 (1.6%)	8 (12.7%)	4 (6.3%)	30 (47.6%)
ドライバーとの会話 n=11	17 (154.5%)	3 (27.3%)	3 (27.3%)	2 (18.2%)	0	0	1 (9.1%)	1 (9.1%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)	3 (27.3%)
家族、友人、知人から教えてもらう n=68	111 (163.2%)	18 (26.5%)	18 (26.5%)	6 (8.8%)	5 (7.4%)	7 (10.3%)	7 (10.3%)	8 (11.8%)	9 (13.2%)	7 (10.3%)	26 (38.2%)
全く調べない n=52	92 (176.9%)	13 (25.0%)	15 (28.8%)	7 (13.5%)	5 (9.6%)	6 (11.5%)	9 (17.3%)	5 (9.6%)	6 (11.5%)	5 (9.6%)	21 (40.4%)
その他 n=11	15 (136.4%)	1 (9.1%)	3 (27.3%)	1 (9.1%)	0	1 (9.1%)	2 (18.2%)	0	1 (9.1%)	1 (9.1%)	5 (45.5%)
無回答 n=7	9 (128.6%)	1 (14.3%)	1 (14.3%)	1 (14.3%)	0	0	1 (14.3%)	0	1 (14.3%)	0	4 (57.1%)

図 情報の入手方法別の公共交通を利用する上での情報発信などに関する不満な点

1-1-6 公共交通事業の確保・維持

■課題⑧持続可能な公共交通に向けた安定的な経営基盤の構築

- 本町の財政負担の推移をみると、2019年度の86,517千円に比べて2022年度時点は86,477千円と4.6%減少しているものの、デマンドタクシー及び乗合タクシーの財政負担は増加傾向です。
- 今後も人口減少が続くと予想される中、自動車及び送迎中心の移動からの転換がなければ、公共交通の利用者は増加しない見込みであるため、運行内容の見直しや情報提供の充実などの利便性向上を図りつつ、町民の公共交通に対する意識（公共交通を積極的に利用する、公共交通に対する理解を深める、公共交通を支える）を高める機会を醸成し、公共交通の利用促進へとつなげる取り組みが必要です。

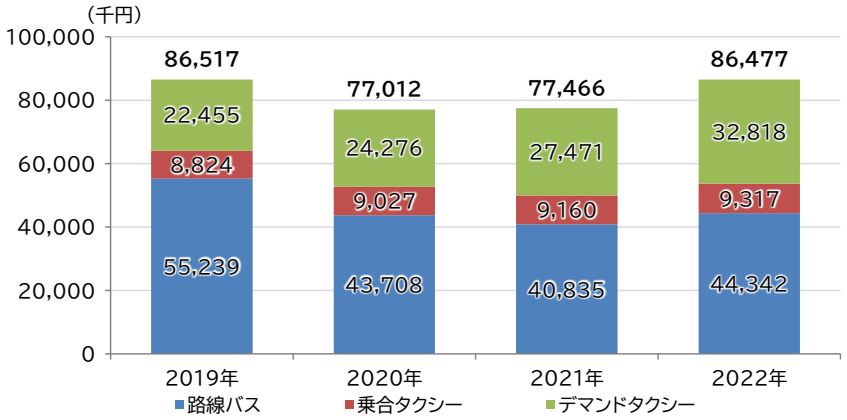


図 南会津町の公共交通にかかる財政負担

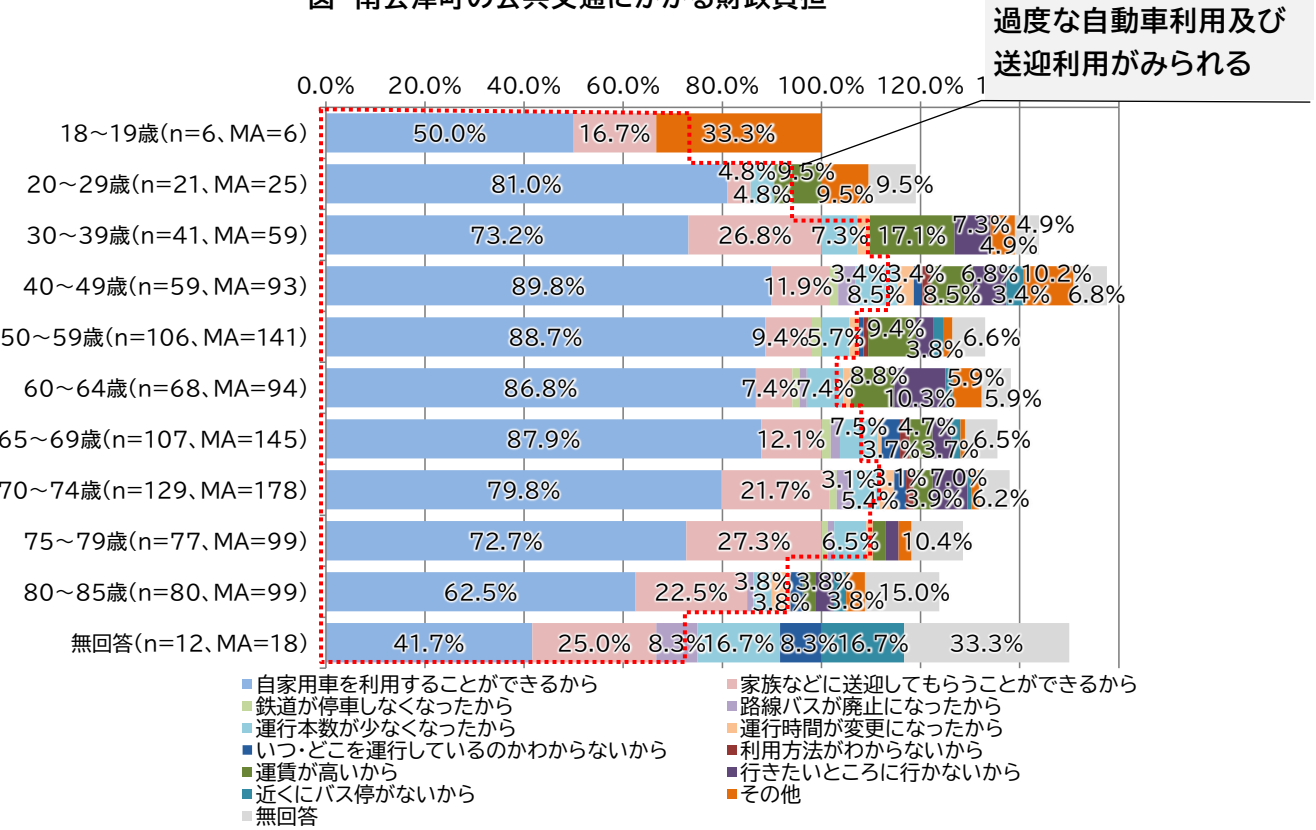


図 公共交通を利用しない理由

■課題⑨人材不足の解消

- 全国的に深刻化するドライバーは減少傾向にある中、本町においても運転者不足が深刻化しています。
- 将来的に担い手不足のため、現行の運行体制を維持・継続することが困難になる事も想定されるなかで、限られた人的資源を活用し公共交通の利便性を最適化する必要があります。

1-2 社会潮流の変化やまちづくりの視点からみた課題

■課題⑨:安全安心な生活を支える公共交通体系の構築

○本町の人口は、1995（平成 7）年の 2.2 万人をピークに減少し、2015（平成 27）年には 1.6 万人です。一方、高齢化率は右肩上がりです。2015（平成 27）年には 38.0%まで上昇し、令和 27 年（2045 年）の高齢化率は 49.2%を上回る見込みです。

○このまま人口の減少と比例して公共交通の利用者も自然減少する状況が続けば、自動車からの転換が無い限り、公共交通の確保・維持がより一層厳しい状況になりますが、高齢化の進展により将来の移動に不安を抱える方が増加し、地公共交通の必要性が更に高まっていくと考えられます。

○このため、高齢者が自家用車に過度に頼ることなく、自力での外出が可能となるよう移動手段の確保や移動支援を強化していく取り組みが必要です。

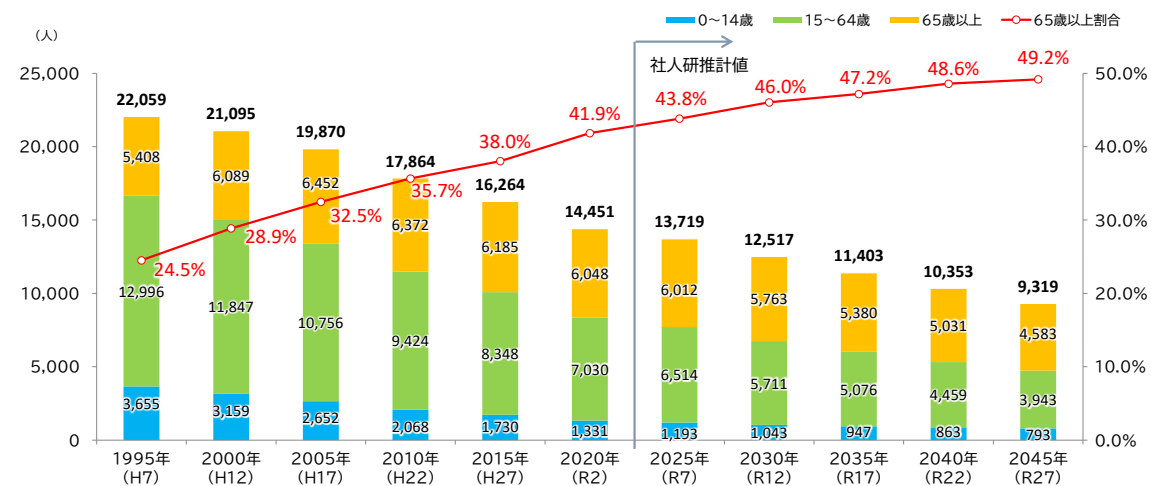
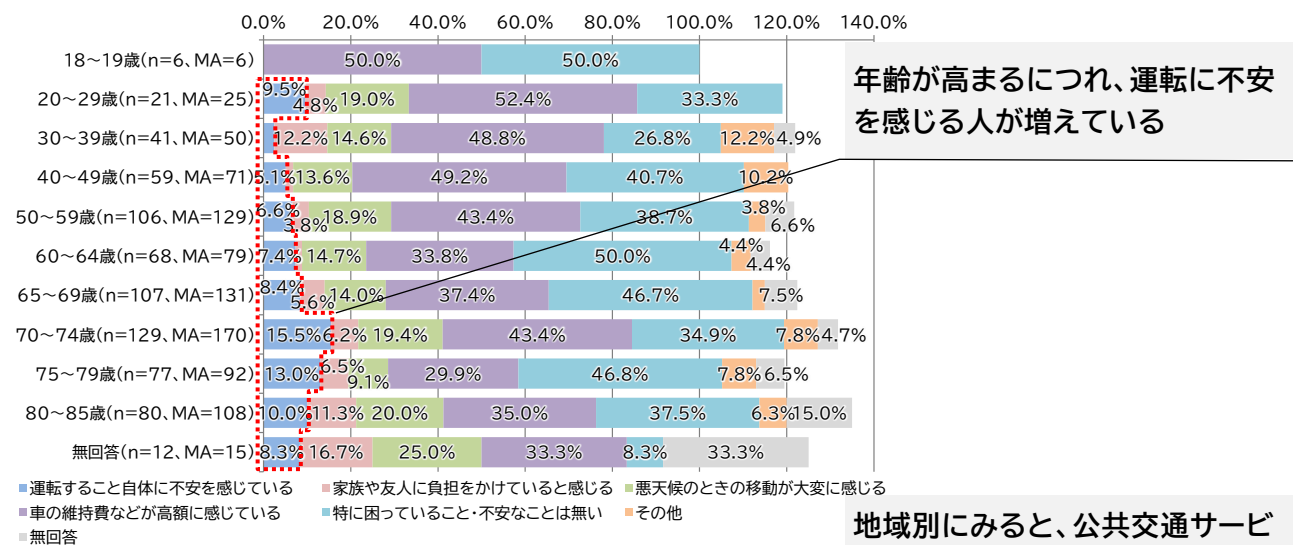
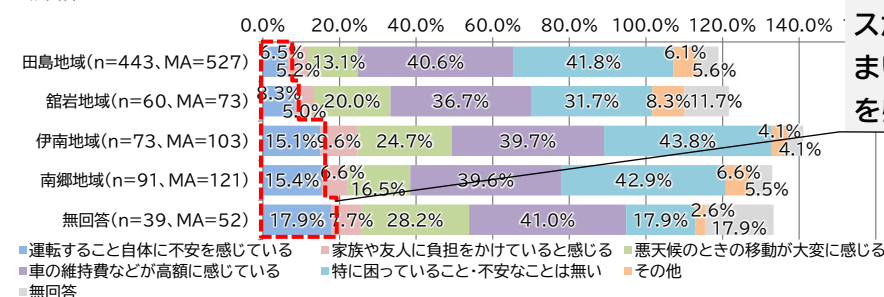


図 人口推移と見通し

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



地域別にみると、公共交通サービスが少ない伊南・南郷地域にお住まいの方が特に今後の移動に不安を感じている



■課題⑩:通学を支える公共交通ネットワークの構築

○高校生アンケートによると、高校生の通学手段として保護者の送迎が多いのが特徴です。さらに、送迎に対する保護者の意向をみると、「自宅付近に公共交通が運行していない」「部活動等の時間と公共交通の時間が合わない」等の通学需要と公共交通のサービス状況のミスマッチにより、送迎が発生し、保護者の経済的・身体的な送迎負担を感じている割合が高い傾向です。

○よって、安心して子育てすることができる生活環境の確保に向けて、送迎負担を軽減するために高校へのアクセス頻度や登下校に対応したダイヤに見直し、鉄道と他の公共交通との接続性の向上等の対策を講じ高校生が通学しやすい公共交通ネットワークを構築することが必要です。

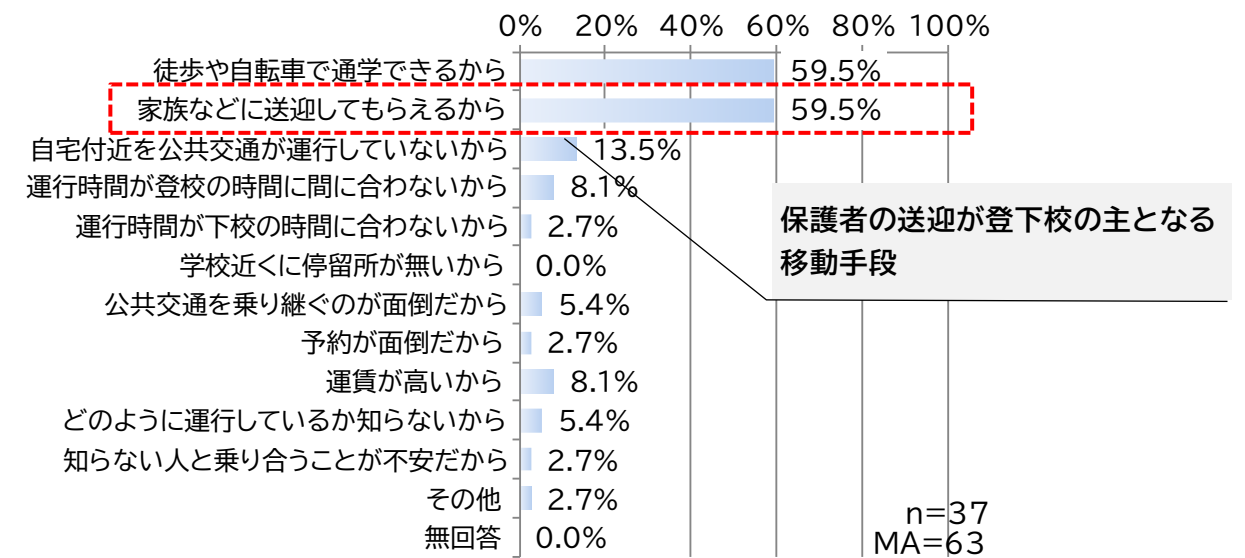


図 公共交通を利用しない理由

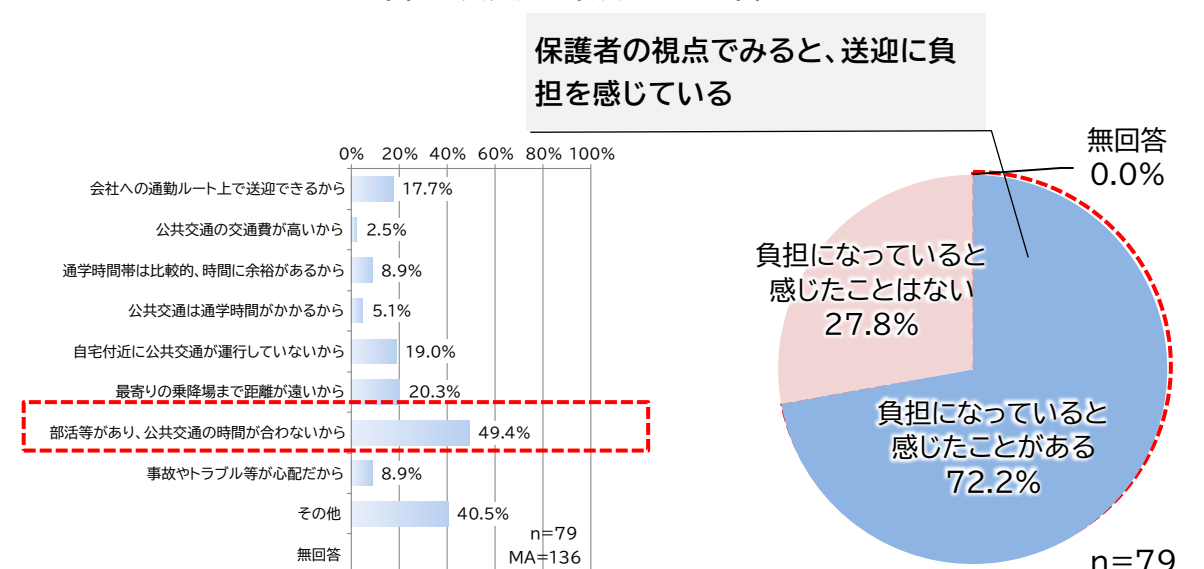


図 左:送迎をする理由 右:送迎の負担について

■課題⑪:観光振興を促すアクセス手段の確保

- 本町への観光入込客数は平成 19 年（2007 年）の 1,057 千人をピークに人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、約 61%減少し 406 千人であるが、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後に伴い、今後観光需要の回復が期待されています。
- これに対し、田島・山口・内川線や田島・桧枝岐線のほかに乗合・デマンドタクシーが運行しているが、公共交通ネットワークのアクセス状況をみると、全ての観光拠点へのアクセスを確保することは難しい状況です。
- なお、観光客の移動については、時期やイベントなどによって流動的であり、さらに本町内に留まらず広域的な観光移動を行うことも多いことにも留意することが重要です。
- このため、公共交通分野においても生活交通としての役割を基本としつつも観光振興を支えるために、観光資源へのアクセスや観光需要のピーク時期に合わせて休日運行を強化する等の更なる充実を図る必要があります。
- また、公共交通で対応しきれない場合には、観光施策として対応するなど、分野間での役割分担と連携を行うなどの体制を構築することも必要です。

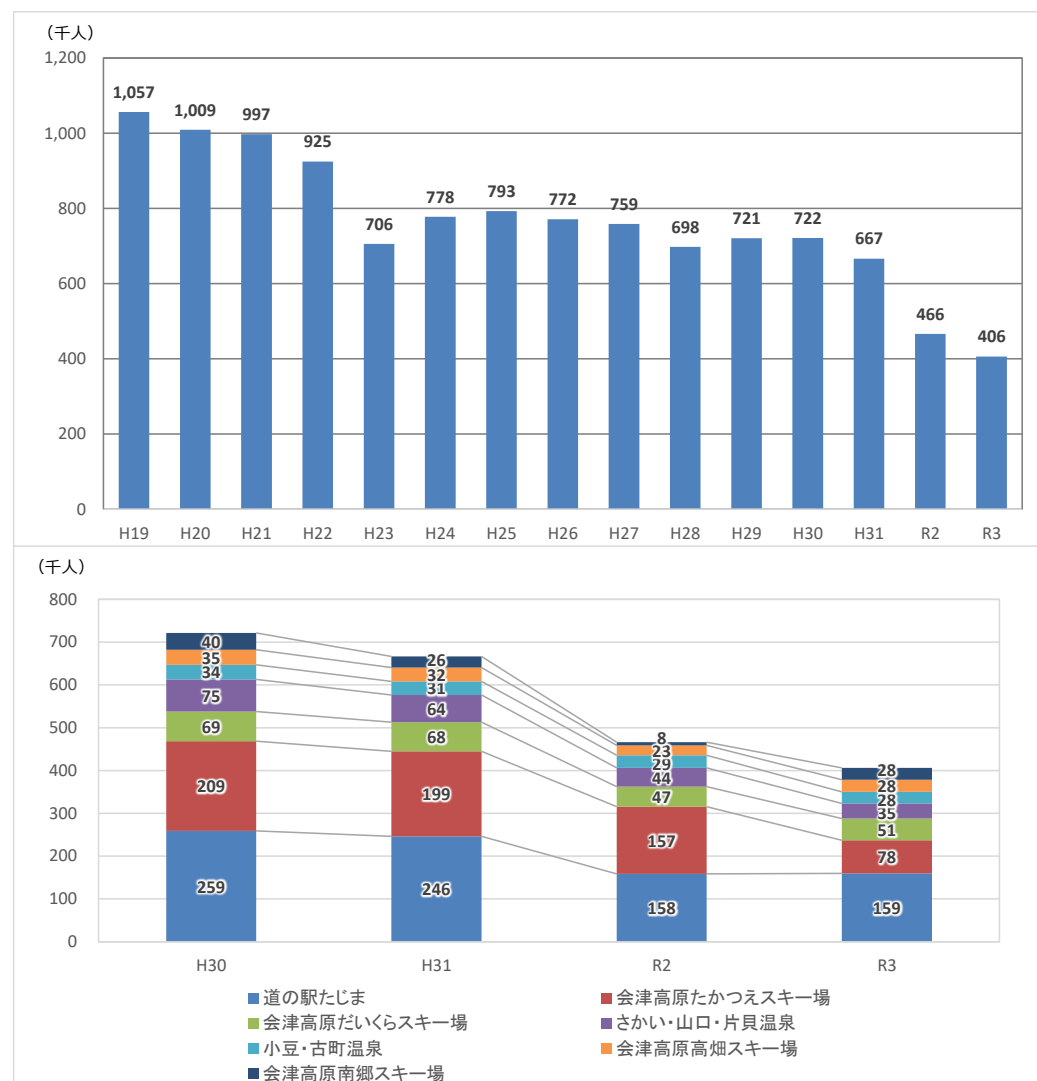


図 上:観光入込客数の推移 下:拠点別観光入込客数の推移
出典：福島県観光客入込状況調査（福島県ウェブサイト）

■課題⑫:脱炭素社会に向けた公共交通の見直し

- 本町は 2030 年までに温室効果ガスの排出削減を 26%減少する目標を掲げ様々な取り組みを実施しており、公共交通分野も対策が求められています。
- 他方で、公共交通分野においても先進的で環境に配慮した技術（例：自動運転・電気バス・水素バスなど）を活用した次世代モビリティの導入やマイカー依存の軽減と公共交通の利便性を高める取り組みが首都圏を中心に広がっています。
- これらの動きに対し、これまでに網形成計画に基づき、尾瀬沼への車両は電気バスを導入しているが、車両性能や経費の関係で町内全域まで拡大していないのが実情です。
- そこで、脱炭素社会に向けて環境に配慮した公共交通の導入に向けた検討や過度な自動車利用から環境負荷の低い公共交通への利用転換を促進する取組の推進が必要です。



図 環境に配慮した次世代モビリティ

■課題⑬:新たな技術の活用に向けた検討

- インターネット技術などの情報通信技術の進化とスマートフォンの普及を背景に、様々なモノがインターネットへつながる「IoT 時代」が到来し、SNS をはじめとする人とのつながりやコミュニティ形成のあり方は多様化し WEB を活用した情報発信のニーズが高まりつつあります。
- この社会情勢の流れを受けて、会津乗合自動車株式会社がオープンデータの作成・更新やスマートフォンを活用したバスロケーションシステムを導入し、公共交通に関するデジタル情報の整備に加え、交通 IC カードの決済システムの整備が令和 5 年度に予定され、更なる利便性向上が期待できます。
- このため、IC カードの導入により、日常的な詳細な利用状況を取得することが出来るようになるため、日々蓄積される膨大なデータ（ビッグデータ）を活用した路線の見直し検討や複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスである MaaS に関する検討が必要です。

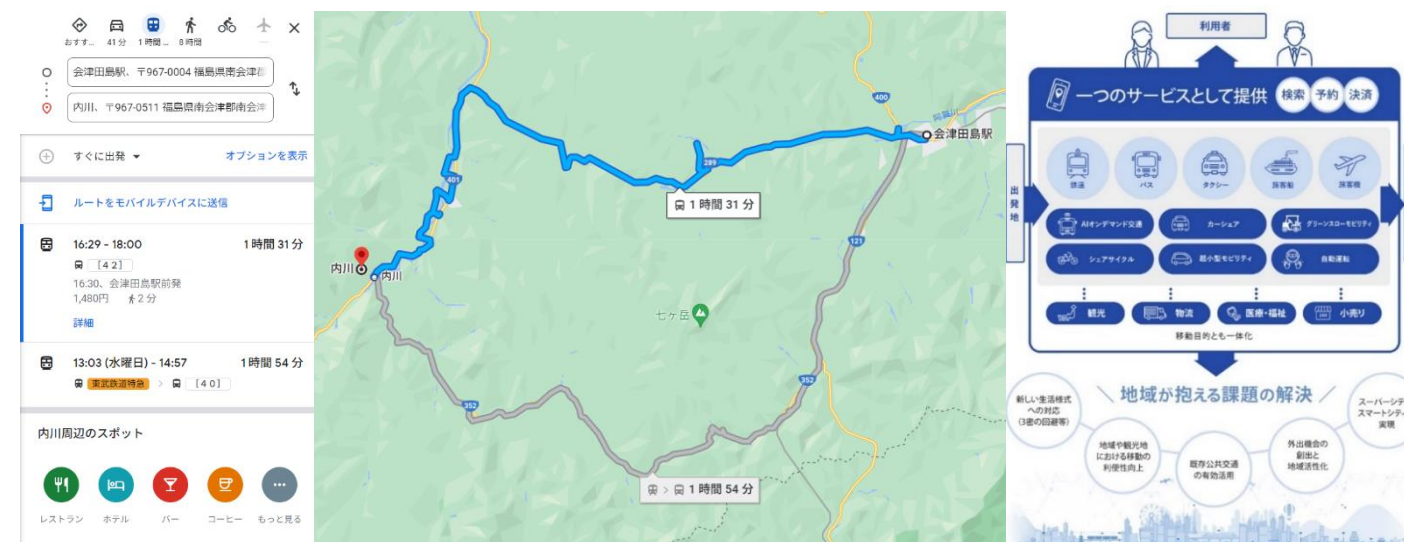
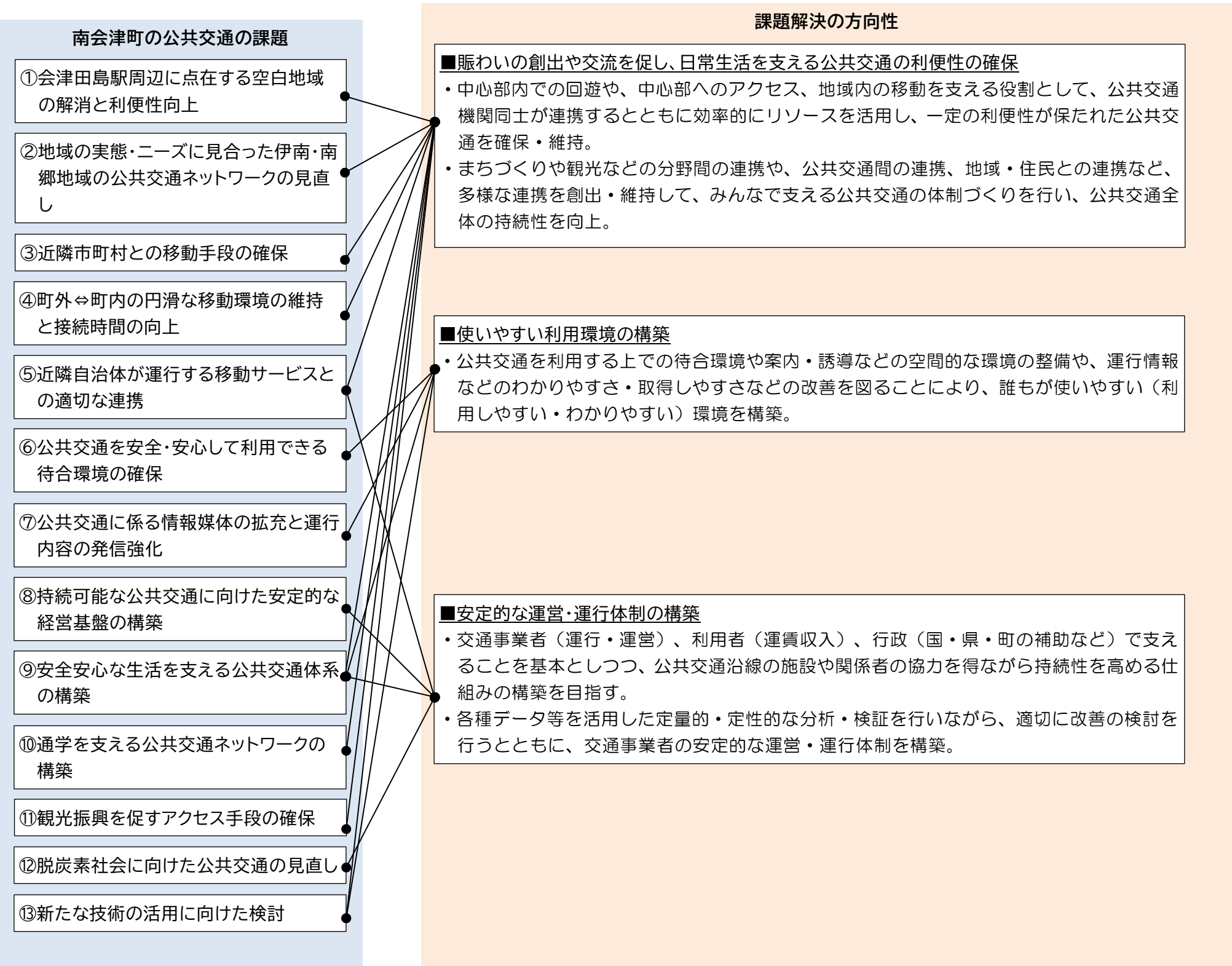


図 公共交通に係るデジタル情報の発信（グーグルマップ）
図 MaaS のイメージ（国土交通省 HP より）
出典：福島交通株式会社、Google マップ

2 課題解決の方向性

前項で整理した課題に対して、課題解決の方向性について整理します。

なお、課題解決の方向性は、計画における基本目標（計画期間に達成を目指すゴールとなるもの）の設定にあたっての基本的な考えとなるものです。



南会津町地域公共交通計画の構成イメージ

○現時点の計画の構成イメージとして、現計画をベースとしたものとして下表のとおり想定しつつ以下の点を変更します。※また、文量が多くなるので第2～3章を資料編とするなど、2部構成とすることも想定します。

変更1：現計画からの改定になるため、第1章は前計画の総括を追加します。

変更2：活性化再生法の改正に伴い、公共交通計画と補助制度の連動化が求められているため、第5章に地域公共交通確保維持改善事業の必要性を記載するとともに第7章の計画の推進には具体的な管理方法を記載します。

表 南会津町地域公共交通計画の構成イメージ

章	項目	概要	今後の進め方
第1章 計画の概要	計画策定の目的	○策定の背景・目的	○これまでの会議で共有済み。素案時に共有する。
	計画の位置づけ	○上位計画・関連計画の関係性など	○事務局案を整理し素案時に共有する。
	計画の期間	○計画の期間	○令和6年（2024年）～令和10年（2028年）
	計画の対象	○対象となる区域、対象となる交通モード・拠点	○計画区域：南会津町全域 ○計画の対象範囲：鉄道、路線バス、デマンドタクシー、乗合タクシー、一般タクシー
	前計画の振り返り	○前計画の概要、前計画による取り組みなど ○数値目標の達成状況	○今回の協議結果と各種調査結果を踏まえて事務局案を整理し、素案時に共有する。
第2章 地域公共交通の現状	地域の概況	○地域の特性等（人口推移・分布、人口流動、まちづくり動向、施設立地動向、その他）	○人口推移・人口分布・施設分布（商業・医療施設・観光資源）・移動流動（通勤・通学）を地図上で整理し、事務局案として素案時に共有する。
	地域公共交通の概要	○公共交通の運行状況、公共交通の定量的データの整理 ○補助系統の概要及び位置づけ・役割等	○事業者から提供される資料・データを踏まえて公共交通の運行概要・運行実績（利用者数・補助系統の実績等）を整理する。 ○整理結果を事務局案として素案時に共有する。
	その他	○地域内での移動サービスの提供状況 ○施設整備等の予定や大きな情勢等の変化など	○公共交通以外の移動手段（施設送迎バス・病院送迎バス等）を整理する。 ○整理結果を事務局案として素案時に共有する。
第3章 関連する計画等における公共交通の考え	上位・関連計画の概要	○上位計画・関連計画の概要	○「第3次南会津町総合振興計画」から本町が目指す将来像を整理する。 ○整理結果を事務局案として素案時に共有する。
第4章 地域公共交通を取り巻く課題	公共交通を取り巻く課題	○課題の概要	○本日の会議の結果を踏まえて、事務局で再度修正し素案時に共有する。
第5章 計画の基本方針・基本目標	基本理念	○公共交通のあるべき姿	○本町が目指す将来像と関連計画における公共交通に求められる役割、公共交通を取り巻く課題や留意すべき事項を踏まえて基本理念を設定する。 ※網形成計画からは変更しない見込み。 ○検討結果を事務局案として骨子案時に共有する（次回交通会議時を想定）。
	基本方針	○基本理念の実現に向けて、交通施策を実施するための施策展開の方向性	○基本理念の実現に向けて、交通施策を実施するための施策の方向性を検討する。 ○検討結果を事務局案として骨子案時に共有する（次回交通会議時を想定）。
	基本目標	○基本方針の実現に向けて、計画期間内に達成すべき事項	○基本方針の実現に向けて、計画期間内で達成すべきゴールとして基本目標を検討する。 ○検討結果を事務局案として骨子案時に共有する（次回交通会議時を想定）。
	指標・数値目標	○基本目標の達成状況を確認する定量的指標と数値目標	○施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して指標及び数値目標を検討する（基本目標決定後に検討開始）。 ○検討結果を事務局案として骨子案時に共有する（次回交通会議時を想定）。
	公共交通ネットワークの将来像	○将来ネットワークのイメージ図 ○公共交通の機能等 ○交通結節点等	○公共交通機関の役割を分担し、該当するネットワークを位置付ける。 ○公共交通以外の移動サービスをネットワークに位置付け役割を整理する。 ○公共交通結節点を位置づけ役割を整理する。 ○位置付けた公共交通ネットワーク及び公共交通結節点を事務局案として素案時に共有する。
	地域公共交通確保維持改善事業の必要性	○系統名・起点・経由地・終点・事業区分・運行態様・補助事業の活用	○地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統に関する位置づけ（公共交通ネットワークの中での地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の位置付け、②地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の概要③地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統補助事業の必要性）を整理し、事務局案として素案時に共有する。
6章 目標を達成するための施策	施策体系	○施策一覧	○公共交通を取り巻く課題や基本方針・基本目標等の整理を踏まえて、施策メニュー郡の整理を行う。 ○上記の検討結果を事務局案として素案時に共有する。
	各施策の概要	○施策の内容、実施時期、実施主体 など	○同上
第7章 計画の推進	計画の推進・管理体制	○体制等	○現計画と同様の想定とする。 ※関係する主体と基本的な役割、計画の推進・管理体制を想定
	計画の評価・管理方法	○モニタリングの実施時期、会議の開催時期、申請手続き等の実施時期などのスケジュールも含めた具体的な管理方法	○目標設定を踏まえた年間スケジュール等を事務局案として整理し、素案時に共有する。