



南会津町地域公共交通計画

令和6年3月
(令和6年6月改訂)



[目 次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
1-5 計画の対象となる交通手段	2
2. 南会津町公共交通の概要	3
2-1 地域特性	3
2-2 施設分布	5
2-3 移動実態	9
2-4 公共交通の概要	10
2-5 最上位・関連計画の整理	12
3. 現計画の検証	18
3-1 南会津町地域公共交通網形成計画の振り返り	18
3-2 施策の実施状況	19
3-3 目標指標の達成状況	21
4. 公共交通を取り巻く課題	22
5. 計画の基本理念・基本方針・基本目標	33
5-1 基本理念	33
5-2 基本方針	34
5-3 基本目標	35
5-4 公共交通ネットワークの将来像	41
5-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性	43
5-6 ネットワークにおける留意点	43
6. 目標達成に向けた施策・事業	44
6-1 施策一覧	44
6-2 事業の内容	45
7. 施策・事業の推進体制	58
7-1 推進・管理体制	58
7-2 計画の管理方法	59
8. 参考資料	60

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

本町の公共交通は、鉄道、路線バス、乗合・デマンドタクシー^{※1}、一般乗用タクシーがそれぞれ運行しており、町民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

しかし、人口減少や自家用車の普及などで、公共交通の利用者は年々減少し、公共交通の維持確保が大変厳しい状況となっていたことから、平成 31（2019）年 3 月に「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、持続可能な公共交通体系の構築を進めてきました。

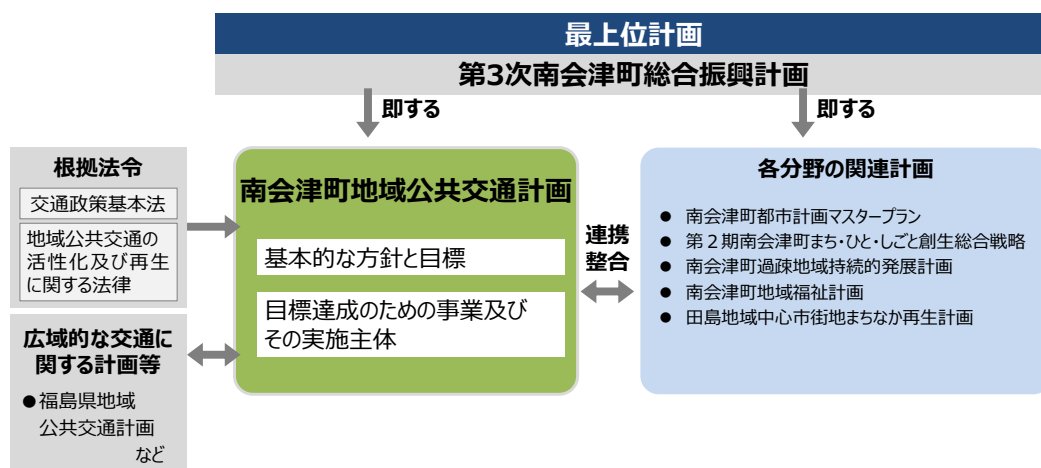
一方、令和 2（2020）年に改正された地域公共交通活性化再生法などにより、都道府県と自治体が共同して策定する地域公共交通計画の普及と実効性の確保が促進され、同法の改正を踏まえ、本町における公共交通のあり方から具体的な再編内容まで検討し、町民にとって快適に移動できる公共交通体系の構築に向けて、公共交通のマスタープランとなる「南会津町地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定することを目的とします。

1-2 計画の位置づけ

本計画には、「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの。）」としての役割を果たすことが求められています。

本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育など）とも連携・整合性を図り、地域が一丸となって推進することが重要です。

そのため、本計画は最上位計画である『第 3 次南会津町総合振興計画』で示されている将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする関連計画との整合性を図るとともに、国が示す法律なども踏まえ、本計画を位置づけます。



■ 計画の位置づけ

¹ デマンドタクシー：電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟に運行を行う乗合サービスのこと。一般的に経路、停留所、時刻表が決まっており、予約があった場合のみ運行する「セミデマンド型」とルート、停留所、ダイヤが決まっておらず、予約に応じてドアツードアで運行する「フルデマンド型」がある。

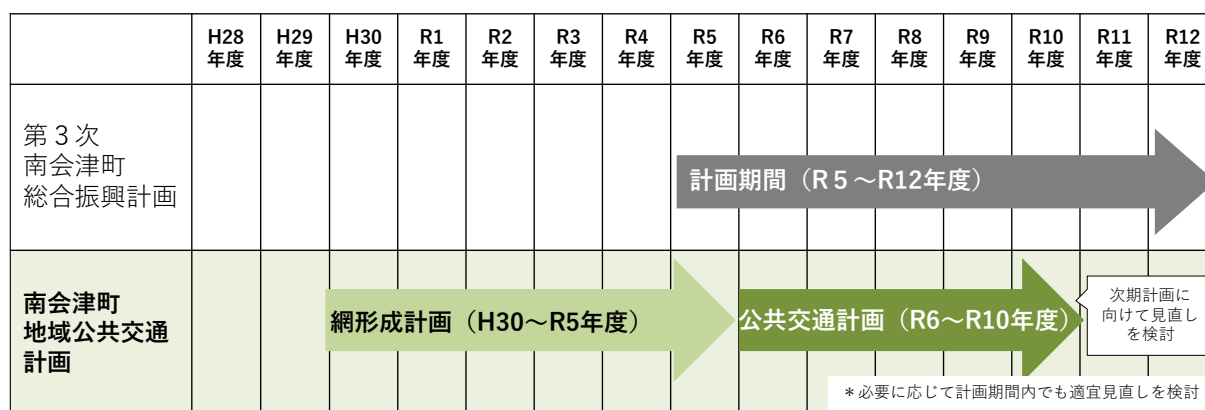
1-3 計画の区域

本計画の区域は、南会津町の全域を対象とします。

1-4 計画の期間

本計画の計画実施期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 カ年とします。

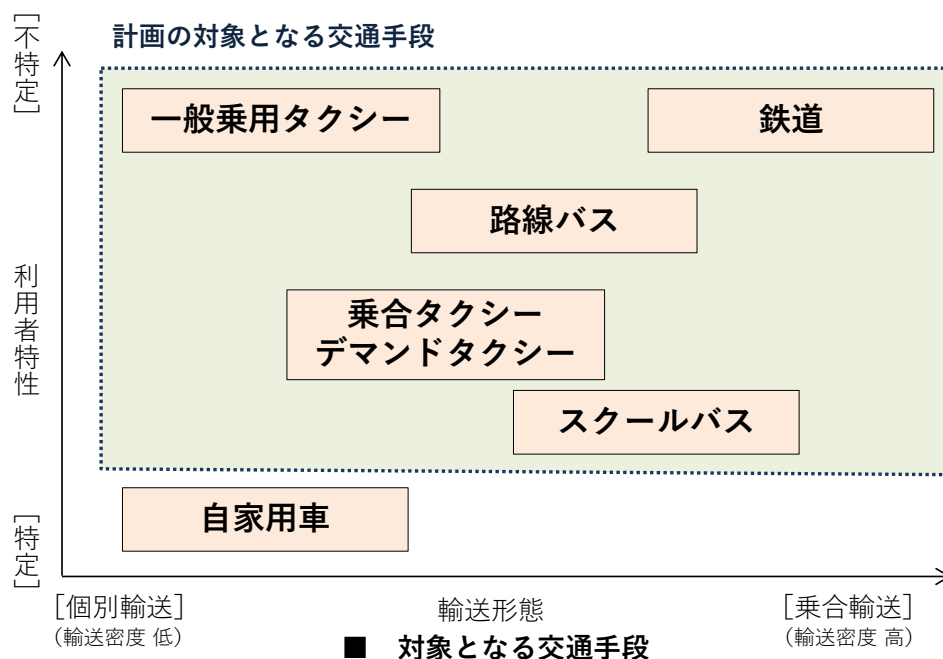
なお、本計画については、最上位計画である『第 3 次南会津町総合振興計画』の計画期間中の見直しや社会情勢の変化など、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図ります。



■ 計画期間

1-5 計画の対象となる交通手段

本計画では、既存の公共交通機関を基本としつつ、スクールバスなどとの連携・役割分担も対象とします。



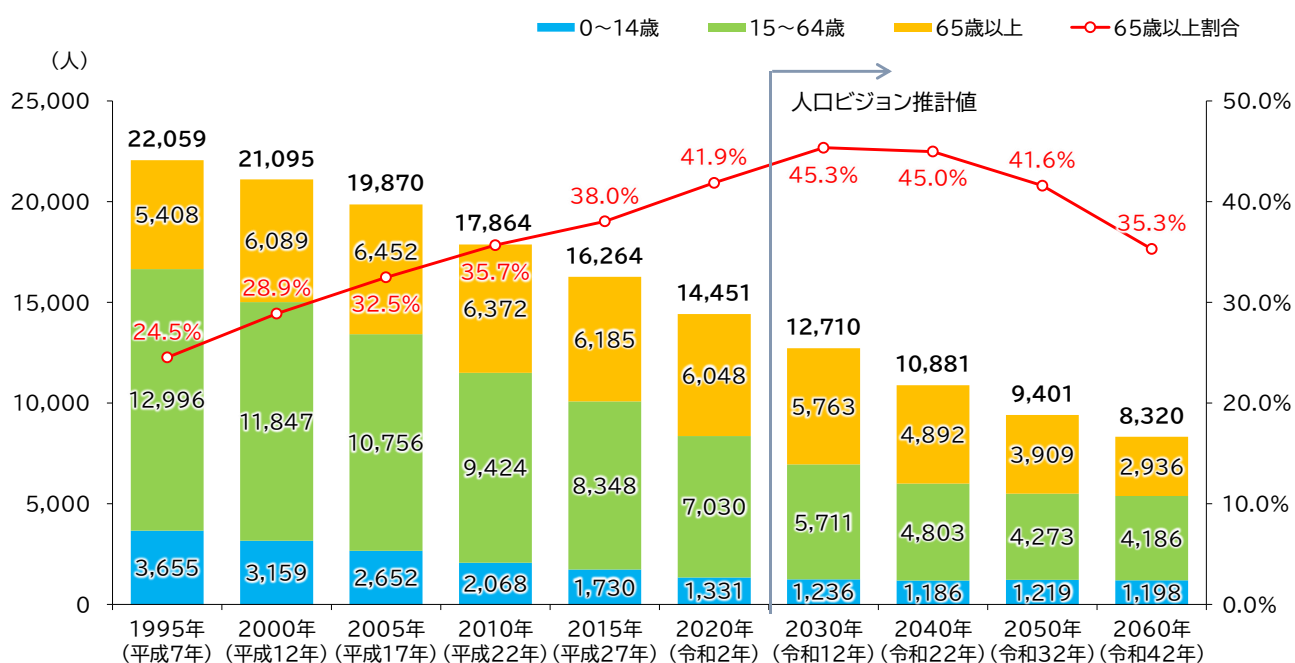
2. 南会津町公共交通の概要

2-1 地域特性

2-1-1 人口の動向

総人口は、平成7（1995）年から現在まで減少傾向にあり、今後も人口減少は継続すると想定され、令和22（2040）年には、10,881人となる見込みです。

総人口の減少が続く一方で、令和22（2040）年の高齢化率は45%を超える見込みとなっています。



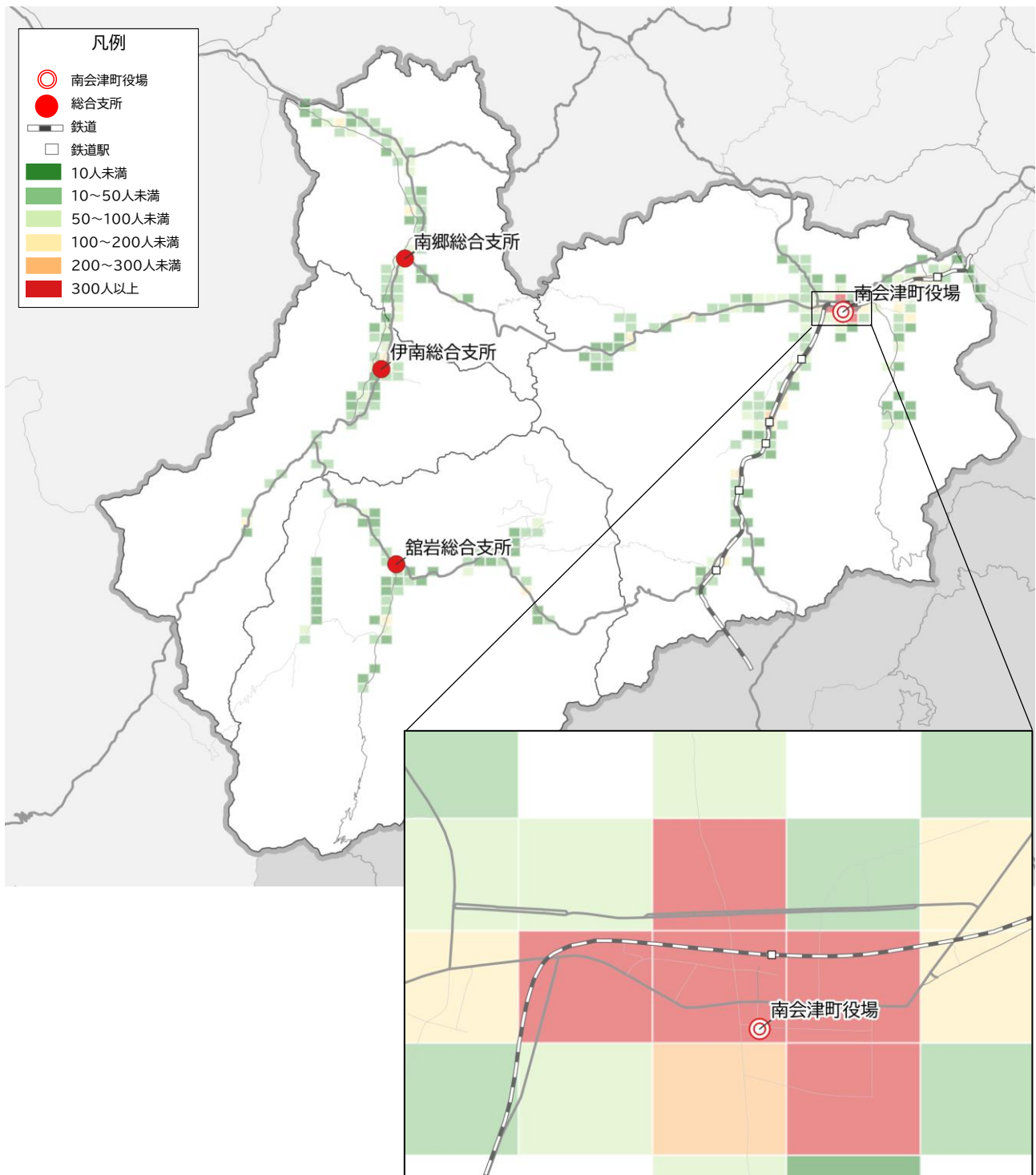
■ 人口及び年齢3区分推移

出典：国勢調査、南会津町人口ビジョン

2-1-2 人口分布

人口分布をみると、道路の沿線上に人口が分布するとともに、会津田島駅周辺では人口密度が高くなっています。

一方で、館岩・伊南・南郷地域は人口密度が低く広範囲に分布しています。



■ 人口分布（令和2年）

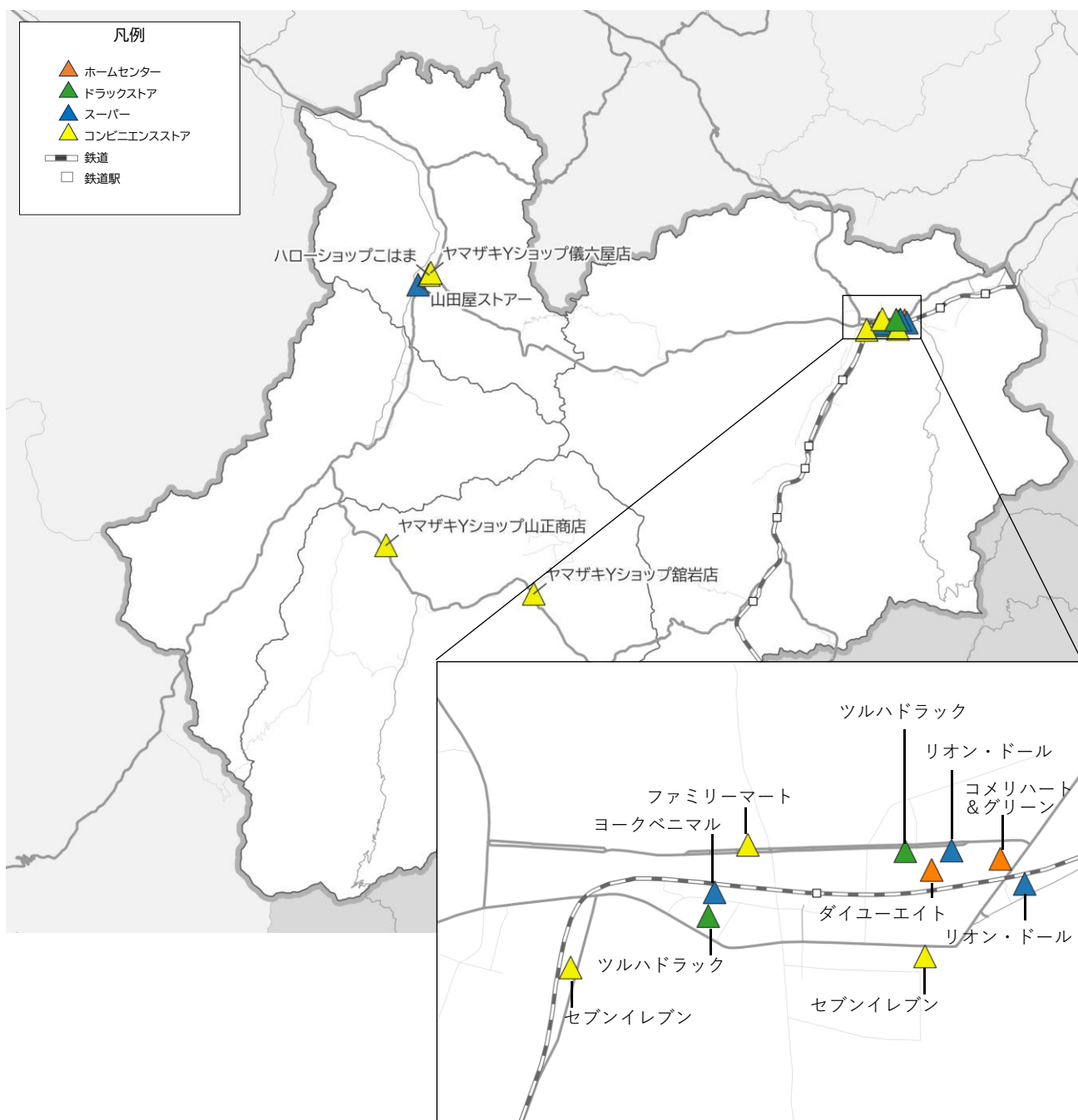
出典：国勢調査（令和2年）

2-2 施設分布

2-2-1 商業施設の立地状況

町内の主な商業施設の立地状況をみると、会津田島駅周辺に集積しています。

一方、舘岩・伊南・南郷地域は田島地域よりも少なく、移動の必要性に応じて田島地域へ移動していると考えられます。



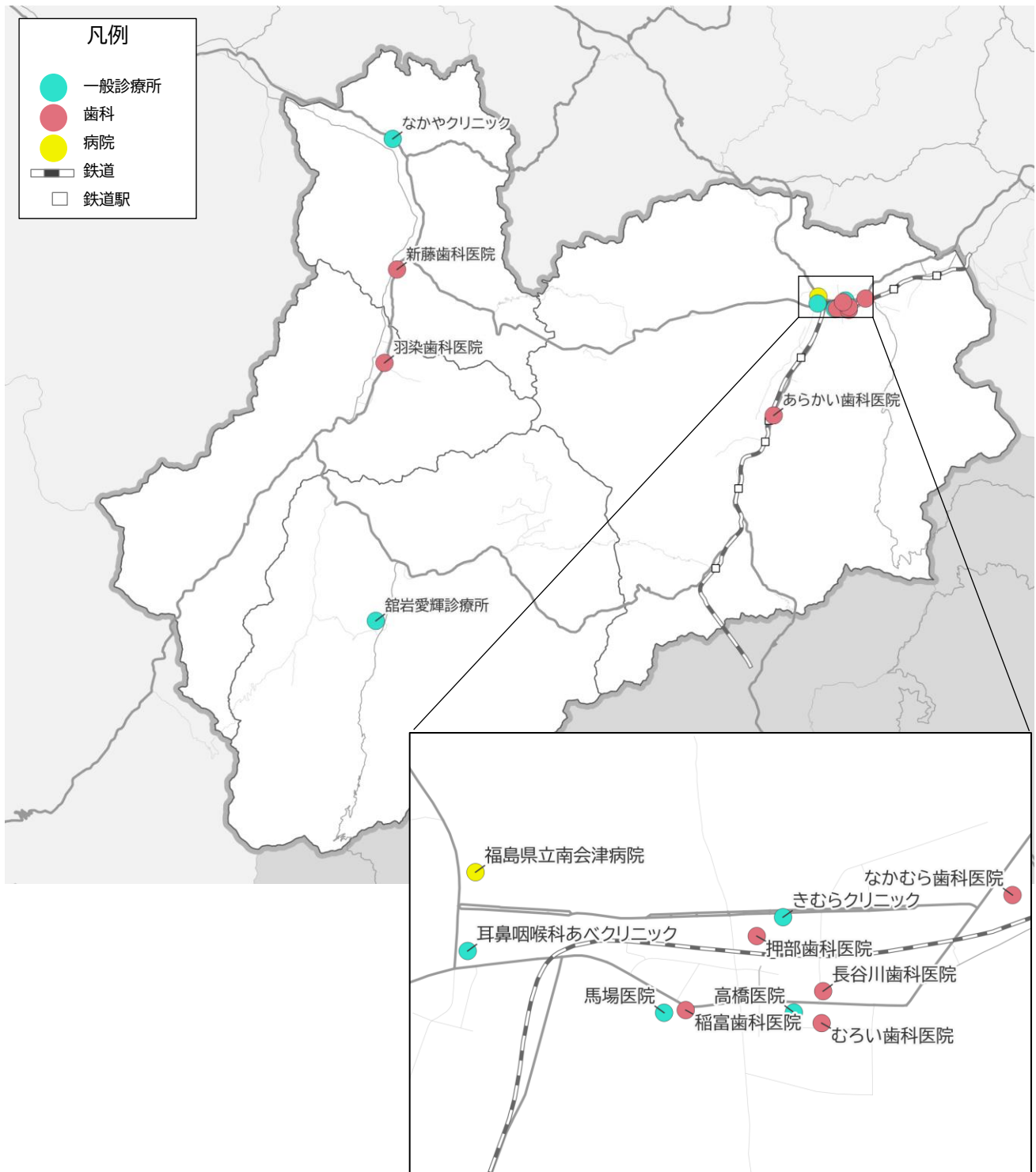
■ 商業施設の立地状況

出典：全国大型小売店総覧 2023、各ウェブサイト

2-2-2 医療施設の立地状況

町内の医療施設の立地状況をみると、商業施設と同様に会津田島駅周辺に医療施設が集積しています。

一方で、館岩・伊南・南郷地域は、一般診療所や歯科を中心に分布しています。



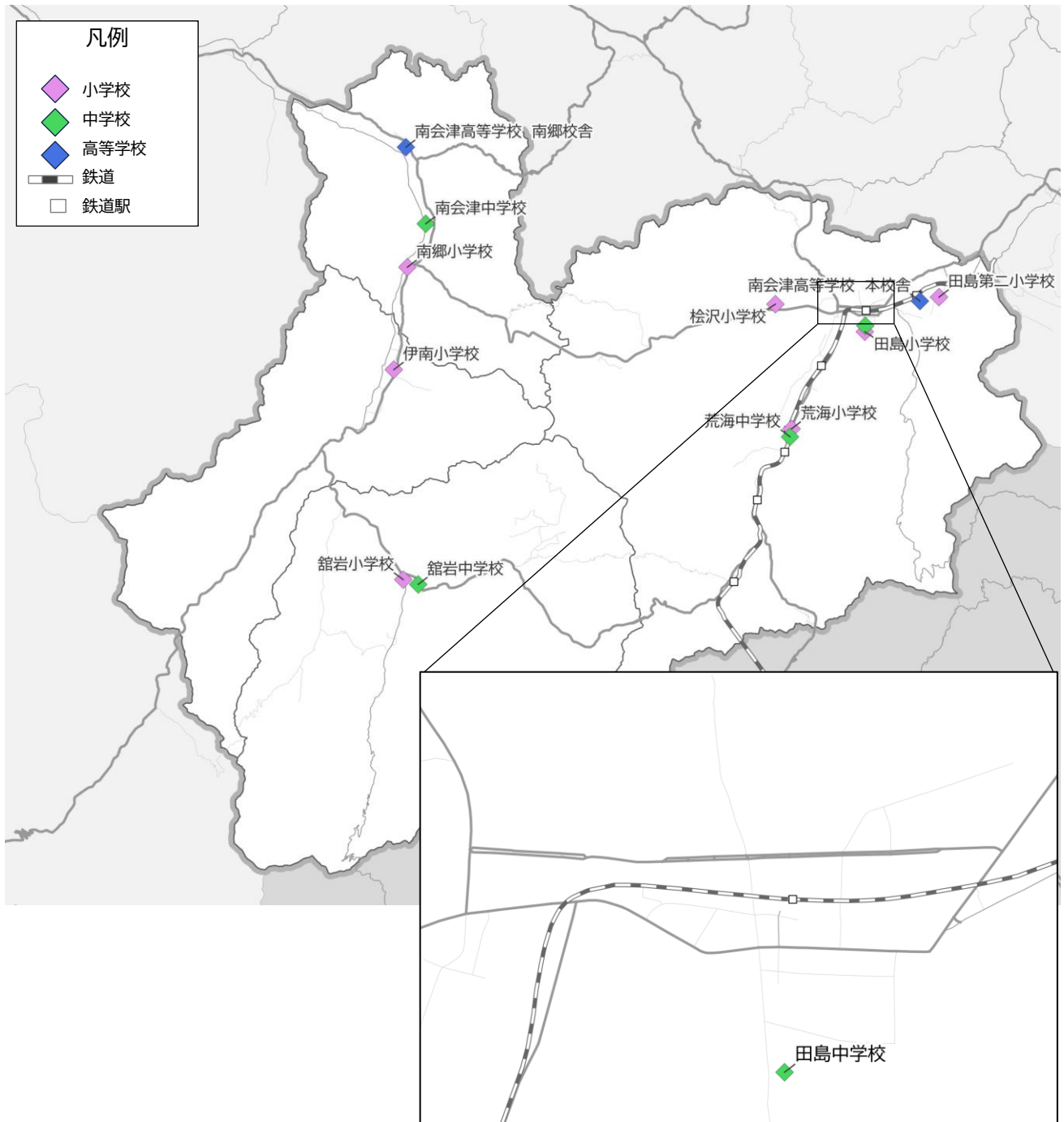
■ 医療施設の立地状況

出典: 南会津町ウェブサイト

2-2-3 教育施設の立地状況

町内の教育施設の立地状況をみると、小中学校は各地域に立地し、高校は田島地域にのみ立地しています。

なお、県立南会津高校は、登下校に著しく支障をきたす生徒を対象として、寄宿舎を設けています。

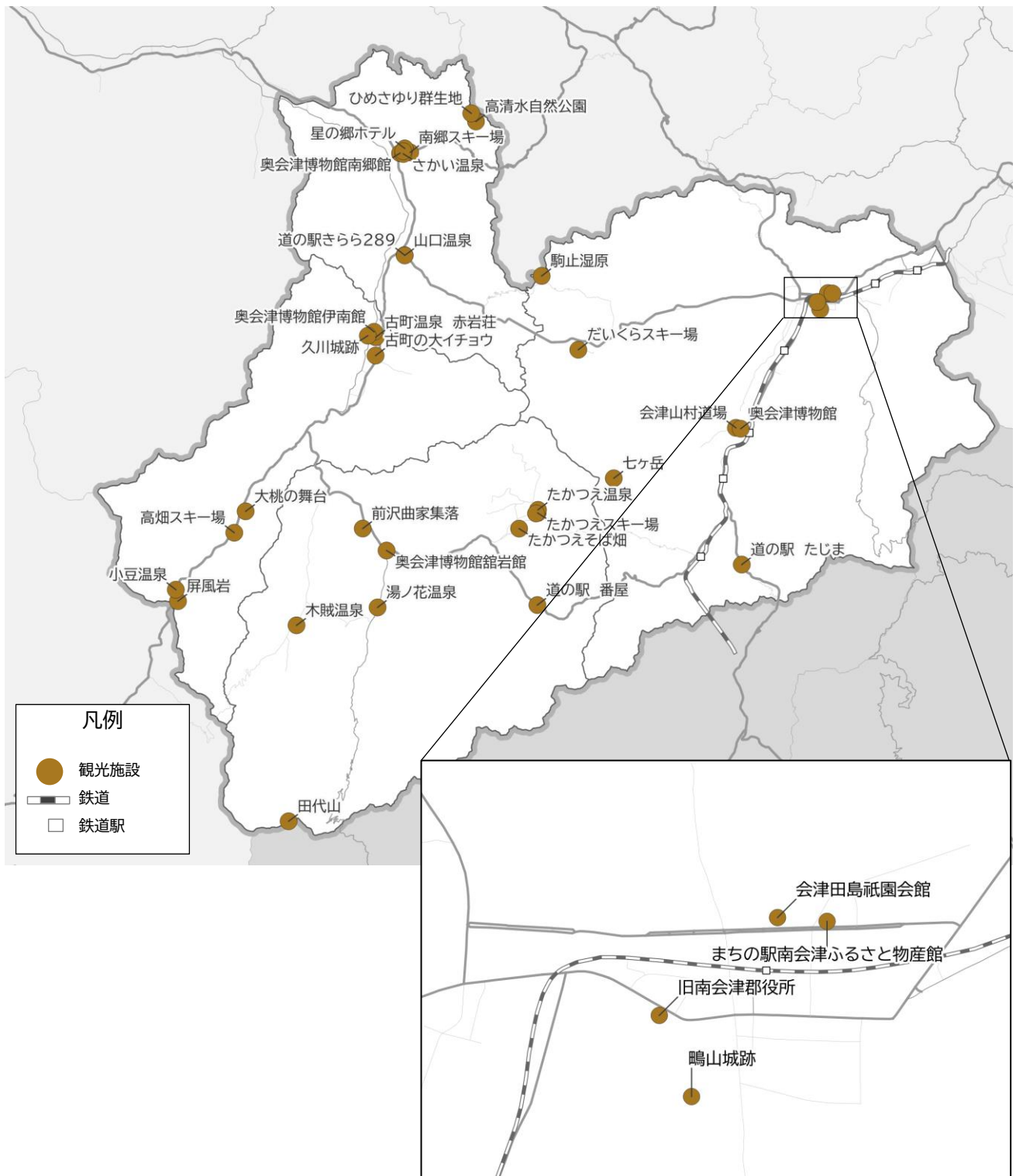


■ 教育施設の立地状況

出典:南会津町ウェブサイト

2-2-4 観光施設の分布状況

町内の主な観光資源の分布状況を見ると、町内全域に広がっています。

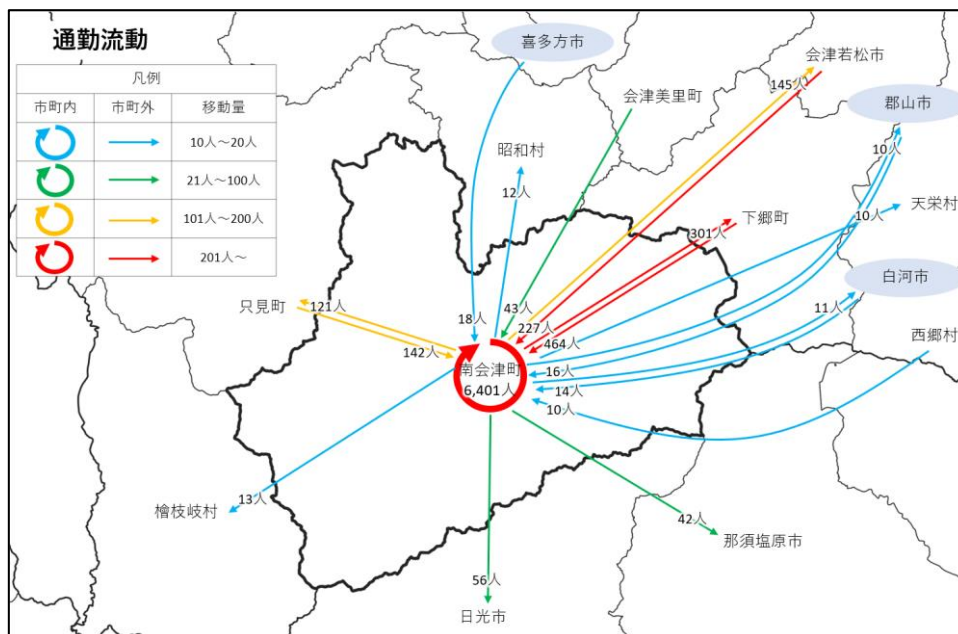


出典：南会津町観光マップ

2-3 移動実態

2-3-1 通勤流動

本町在住の勤務者の多くは町内に移動していますが、下郷町や会津若松市を中心に町外にも移動しています。

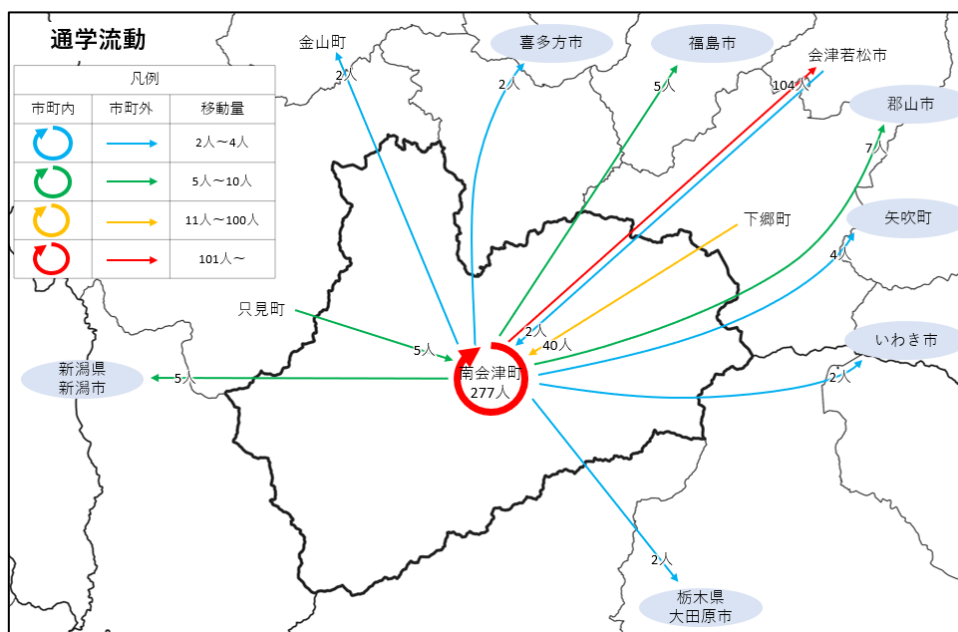


■ 通勤流動図

出典：国勢調査(令和2年)

2-3-2 通学流動

本町在住の通学者の多くは町内に移動していますが、会津若松市を中心に町外にも移動しています。



■ 通学流動

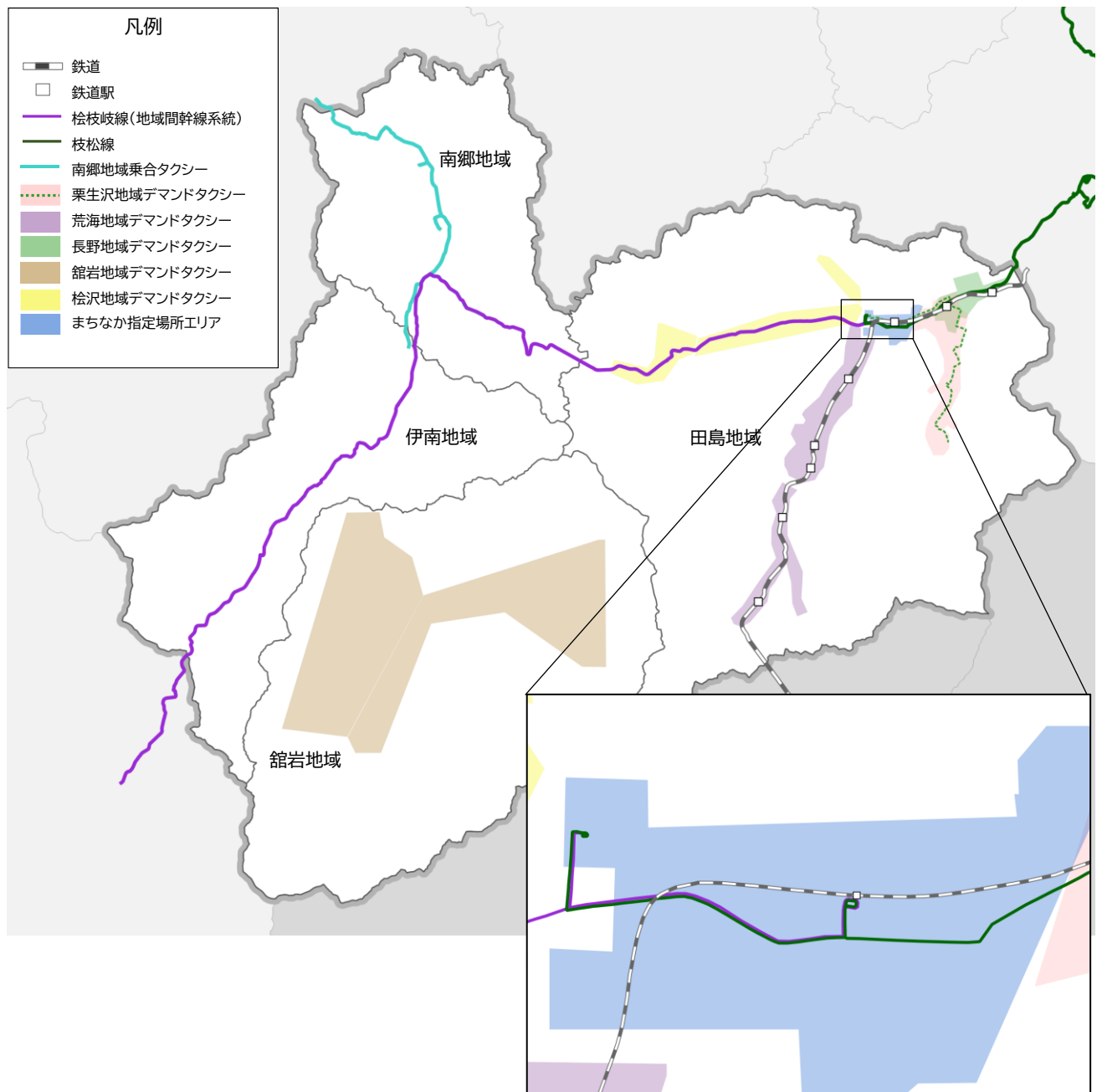
出典：国勢調査(令和2年)

2-4 公共交通の概要

2-4-1 公共交通の運行状況

町内には鉄道、路線バス、乗合・デマンドタクシー、一般乗用タクシーといった公共交通が運行しています。

また、小中学校スクールバスなどの多様な交通手段が運行しています。



■ 公共交通のネットワーク

2-4-2 その他の移動サービスの状況

町内には、公共交通のほかにも移動サービスがあり、町民などの日常生活を支えています。

これらの移動サービスは、公共交通と比べて利用対象者が明確に設定されており、利用者に応じたサービスを提供しています。

■ その他の移動サービスの概要

区分	運行概要
町内で運行している観光移動サービス	シャトルタクシープラン(運行主体:みなみあいづ観光) フリータクシープラン(運行主体:みなみあいづ観光)
近隣自治体が運行する移動サービス	自然首都・只見号(運行主体:只見町) 昭和村南会津町生活バス(運行主体:昭和村)

出典:ヒアリング調査結果

The collage displays various shuttle services and a taxi plan. The top section shows four route maps for different shuttle services, each with a title, route, and fare. The bottom section features a large central graphic for the '南会津 タクシープラン' (Nankai Taxi Plan) with a 'Free Plan' for 2023.04 to 2024.03. The central graphic also includes a small map of Nankai and a list of participating businesses.

■ 南会津タクシープラン (令和5年度時点)

出典:みなみあいづ観光

2-5 最上位・関連計画の整理

2-5-1 最上位・関連計画における関連事業等

公共交通が果たすべき役割を明確にするため、最上位計画に位置付けられている第3次南会津町総合振興計画のほか関連計画を整理し、本町が目指すまちづくりの将来像を抽出します。

(1) 第3次南会津町総合振興計画

「自然と人が笑顔を育むまち～ともに生きる みんなのふるさと～」をまちの将来像に掲げ、その実現に向けて 19 の施策を定めており、そのうち公共交通に関連する施策は下表のとおりです。

第3次南会津町総合振興計画の概要（一部抜粋）

第3次南会津町総合振興計画

計画の概要	計画期間	令和 5(2023)年度～令和 12(2030)年度																												
	まちの将来像	自然と人が笑顔を育むまち～ともに生きる みんなのふるさと～																												
	まちづくりの展開	本町の将来像を実現するための 5 つの目標の柱を定め、これまでの取組を最大限にいかすまちづくりを町民と協働で進めます。 <table><thead><tr><th>目標の柱</th><th>施策</th><th>横断的視点</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="4">1 豊かな自然ときれいな水が育む 元気に安心して過ごせるまちづくり P34</td><td>1 豊かな自然と生活環境を守る</td><td rowspan="19"></td></tr><tr><td>2 健康づくり・医療の充実</td></tr><tr><td>3 高齢者や障がい者にやさしい福祉</td></tr><tr><td>4 結婚・子育て支援の充実</td></tr><tr><td rowspan="4">2 魅力を高め活力を生み出す ヒト・モノ・カネの好循環化 P42</td><td>5 地域特性をいかした農林業の推進</td></tr><tr><td>6 商工業の再生</td></tr><tr><td>7 観光・地域間交流のさらなる推進</td></tr><tr><td>8 誰もが輝いて働くことができる就労環境</td></tr><tr><td rowspan="4">3 快適で充実した生活が送れる魅力ある生活基盤づくり P50</td><td>9 良好な居住環境の整備</td></tr><tr><td>10 持続可能な上下水道</td></tr><tr><td>11 町民みんなにやさしい交通</td></tr><tr><td>12 災害・犯罪への備え</td></tr><tr><td rowspan="3">4 世代を超えて「南会津愛」を育む “共育”のまちづくり P58</td><td>13 学ぶ力を育てる学校教育の推進</td></tr><tr><td>14 生涯を通じた学びの場の提供</td></tr><tr><td>15 南会津の宝をまもり、つなぐ</td></tr><tr><td rowspan="4">5 誰もが主役で誰もがつながる 未来を見据えた協働によるまちの運営 P64</td><td>16 デジタル化の推進</td></tr><tr><td>17 地域コミュニティの充実</td></tr><tr><td>18 住民参加のまちづくり、行政と町民協働のまちづくり</td></tr><tr><td>19 効率的・効果的な行財政運営</td></tr></tbody></table> ▲施策体系図		目標の柱	施策	横断的視点	1 豊かな自然ときれいな水が育む 元気に安心して過ごせるまちづくり P34	1 豊かな自然と生活環境を守る		2 健康づくり・医療の充実	3 高齢者や障がい者にやさしい福祉	4 結婚・子育て支援の充実	2 魅力を高め活力を生み出す ヒト・モノ・カネの好循環化 P42	5 地域特性をいかした農林業の推進	6 商工業の再生	7 観光・地域間交流のさらなる推進	8 誰もが輝いて働くことができる就労環境	3 快適で充実した生活が送れる魅力ある生活基盤づくり P50	9 良好な居住環境の整備	10 持続可能な上下水道	11 町民みんなにやさしい交通	12 災害・犯罪への備え	4 世代を超えて「南会津愛」を育む “共育”のまちづくり P58	13 学ぶ力を育てる学校教育の推進	14 生涯を通じた学びの場の提供	15 南会津の宝をまもり、つなぐ	5 誰もが主役で誰もがつながる 未来を見据えた協働によるまちの運営 P64	16 デジタル化の推進	17 地域コミュニティの充実	18 住民参加のまちづくり、行政と町民協働のまちづくり
目標の柱	施策	横断的視点																												
1 豊かな自然ときれいな水が育む 元気に安心して過ごせるまちづくり P34	1 豊かな自然と生活環境を守る																													
	2 健康づくり・医療の充実																													
	3 高齢者や障がい者にやさしい福祉																													
	4 結婚・子育て支援の充実																													
2 魅力を高め活力を生み出す ヒト・モノ・カネの好循環化 P42	5 地域特性をいかした農林業の推進																													
	6 商工業の再生																													
	7 観光・地域間交流のさらなる推進																													
	8 誰もが輝いて働くことができる就労環境																													
3 快適で充実した生活が送れる魅力ある生活基盤づくり P50	9 良好な居住環境の整備																													
	10 持続可能な上下水道																													
	11 町民みんなにやさしい交通																													
	12 災害・犯罪への備え																													
4 世代を超えて「南会津愛」を育む “共育”のまちづくり P58	13 学ぶ力を育てる学校教育の推進																													
	14 生涯を通じた学びの場の提供																													
	15 南会津の宝をまもり、つなぐ																													
5 誰もが主役で誰もがつながる 未来を見据えた協働によるまちの運営 P64	16 デジタル化の推進																													
	17 地域コミュニティの充実																													
	18 住民参加のまちづくり、行政と町民協働のまちづくり																													
	19 効率的・効果的な行財政運営																													

第3次南会津町総合振興計画

公共交通に関する
記述内容

第2章 基本計画

目標の柱2:魅力を高め活力を生み出すヒト・モノ・カネの好循環化

■施策7 観光・地域間交流のさらなる推進

【主な取組と個別指標】

(3)観光に関する設備などの充実

観光業に従事する人材の育成、交通手段の整備、観光施設などの障害の除去や受入環境の整備を行い、観光客の利便性を向上させ、快適に観光ができるまちとして観光客の増加を図ります。

目標の柱3:快適で充実した生活が送れる魅力ある生活基盤づくり

■施策11 町民みんなにやさしい交通

【目指す姿】

◆公共交通の利便性が向上し、町民みんなが移動しやすいまちになっています。

【成果指標】



【主な取組と個別指標】

(1)利用しやすい交通網の整備

デマンド交通など移動ニーズに対応した新たな交通体系を強化します。
わかりやすい利用方法の情報発信に努め、利用向上を図ります。



(2)マイカーにたよることなく移動できる環境づくり

免許を持たない高齢者、年少者、障がい者など交通弱者のだれもがマイカーにたよることなく移動できます。



(3)広域交通機関の維持・充実

広域的な通勤、通学、通院、買い物及び観光による移動を確保するため、その維持・充実を図ります。



(2) 南会津町都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものであり、長期的な視点に立った都市づくりの方針を示すことを目的とした計画です。

「人・まち・みどりをつなぐ未来へつながる南会津」を将来都市像に掲げ、土地利用、交通体系、水と緑、都市環境、安全・安心の 5 つの基本方針を定めています。

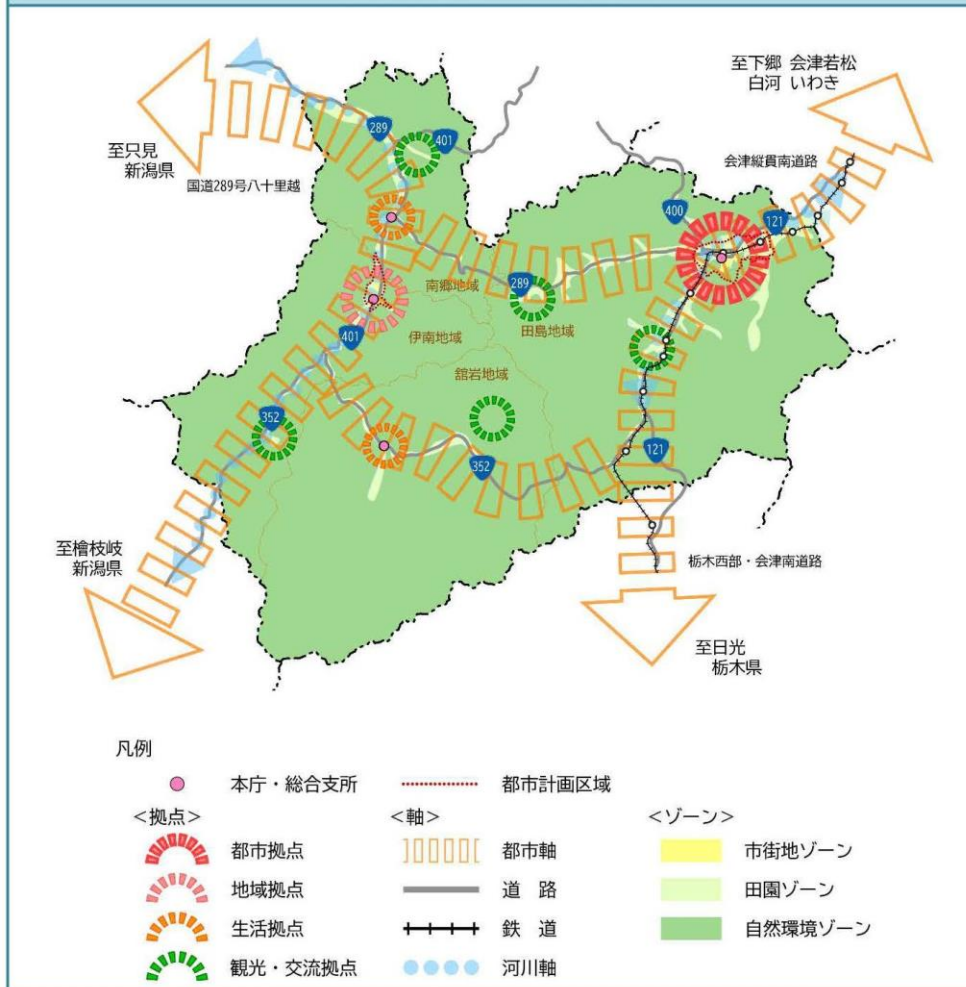
南会津町都市計画マスタープランの概要（一部抜粋）

南会津町都市計画マスタープラン		
計画の概要	計画期間	令和 4(2022)年度～令和 23(2041)年度
	都市づくりのテーマ	南会津町が抱える都市づくりの主要課題を踏まえ、これらの都市づくりを進めていくうえで共有すべきテーマを次のように設定します。 ①賑わいの創出 ②居住環境の質の向上 ③交通ネットワークの維持 ④安全・安心の確保 ⑤自然環境の管理活用
	将来都市像	本計画では、総合計画で掲げられているまちの方向性を踏まえつつ先に掲げた 5 つの都市づくりのテーマを包括し、計画全体の目標となる将来都市像を次のように設定します。 The logo features a stylized graphic of three interlocking loops in blue, orange, and green. To the right of the graphic, the text reads '人・まち・みどりをつなぐ' (Connecting people, town, and greenery) and '未来へつながる南会津' (Nanakai City connecting to the future). Below this, in smaller text, is '～ 都市機能の維持と新たな活力による賑わいの創出 ～' (Creating vitality through maintaining urban functions and new vitality).

南会津町都市計画マスタープラン

将来都市構造

将来都市構造図（南会津町全域）



都市づくりの分野別方針（全体構想）

町全域を対象として「土地利用」、「交通体系」、「水と緑」、「都市環境」、「安全・安心」の5つの分野ごとに、これからの本町が目指す都市づくりの方針を示します。

1 土地利用の基本方針

- (1) 誰もが住み続けられる質の高い居住環境の確保
- (2) 生活利便性の確保と新たな賑わいの創出
- (3) 自然環境の適正な管理・保全・活用

2 交通体系の基本方針

- (1) 地域振興に資する広域ネットワークの構築
- (2) 日常生活を支える道路ネットワークの整備と維持管理
- (3) 持続可能な公共交通網の確保

3 水と緑の基本方針

- (1) 暮らしに潤いを与える公園・緑地の適正な維持管理
- (2) 豊かな水と緑の管理・保全・活用

4 都市環境の基本方針

- (1) 持続可能な上下水道の確保
- (2) 効果的・効率的な公共施設の配置
- (3) 都市の魅力を高める景観づくり
- (4) 人にも環境にもやさしい都市づくり

5 安全・安心の基本方針

- (1) 自然災害に備えた環境づくり
- (2) 安全・安心な都市づくり

公共交通に関する
記述内容

第4章 都市づくりの分野別方針(全体構想)

2. 交通体系の基本方針

(3) 持続可能な公共交通網の確保

本町には会津若松市方面や首都圏方面への広域的なアクセスとなる鉄道網が整備されています。また、路線バスやデマンドタクシーなど、地域間や地域内における公共交通網も整備されています。子どもから高齢者まで、誰もが円滑に目的地に移動することができるように、公共交通の利用促進を図りながら、持続可能な公共交通網の確保に取り組めます。

① 鉄道網による広域ネットワークの確保

- ・本町の中心的な玄関口となる会津田島駅は、通勤・通学や観光・交流の拠点として、路線バスやタクシー、自家用車等による送迎など、交通手段相互乗り換えや駅からの徒歩移動が効率的に行われるよう、交通結節点(乗り換え機能)施設としての機能の維持・充実を図ります。
- ・乗り換え機能の維持・充実にあたっては、駅前広場や駐車場の適正な維持管理をはじめ、来訪者にもわかりやすい案内板の設置など、ハード・ソフトの両面から、誰もが利用しやすい環境づくりに取り組めます。
- ・鉄道は、住民や来訪者の広域移動の要となることから、関係する鉄道事業者に対し、周辺自治体とも連携しながら、さらなる利便性向上に資する運行ダイヤの改善等について要望します。
- ・会津鉄道の車両や各駅舎は、それ自体が観光資源としての可能性を有していることから、引き続き、事業者との連携・協働を図りながら、交流人口の拡大や地域振興に向けた活用と魅力創出に取り組めます。

② 路線バス等による地域間ネットワークの確保

- ・路線バスやデマンドタクシーなどは、本町の拠点施設と各地域に形成されている居住地をつなぐ貴重な移動手段となります。住民の高齢化が進む中で、その役割は今後さらに重要なものになることから、「南会津町地域公共交通網形成計画」をはじめとする関連計画に基づいて、バス及びタクシー事業者、さらに地域住民との連携・協働を図りながら、将来にわたってその機能を確保できるように努めます。
- ・これらの機能を維持していくためにも、住民がより積極的に路線バスやデマンドタクシーを利用していくことが必要です。自家用車による移動だけに頼らず、路線バス等も利用する方向に自発的な転換を促していくために、公共交通の利用促進に資する住民への積極的な周知や鉄道との相互乗り継ぎの円滑化に向けたダイヤ改正、待合空間の整備など、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進に取り組めます。
- ・路線バス等の持続性を確保する手段の一つとして、自動運転システムをはじめとするICTなどの新技術を活用した多様な移動手段の導入の可能性について、研究を進めます。

2-5-2 公共交通が果たすべき役割

本町が目指す将来像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から広い視野で物事を捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合性を図りながら取組を進める必要があります。前項までに整理した最上位計画における事業などの位置づけや関連計画において、公共交通に求められる役割について整理します。

■ 公共交通が果たすべき役割

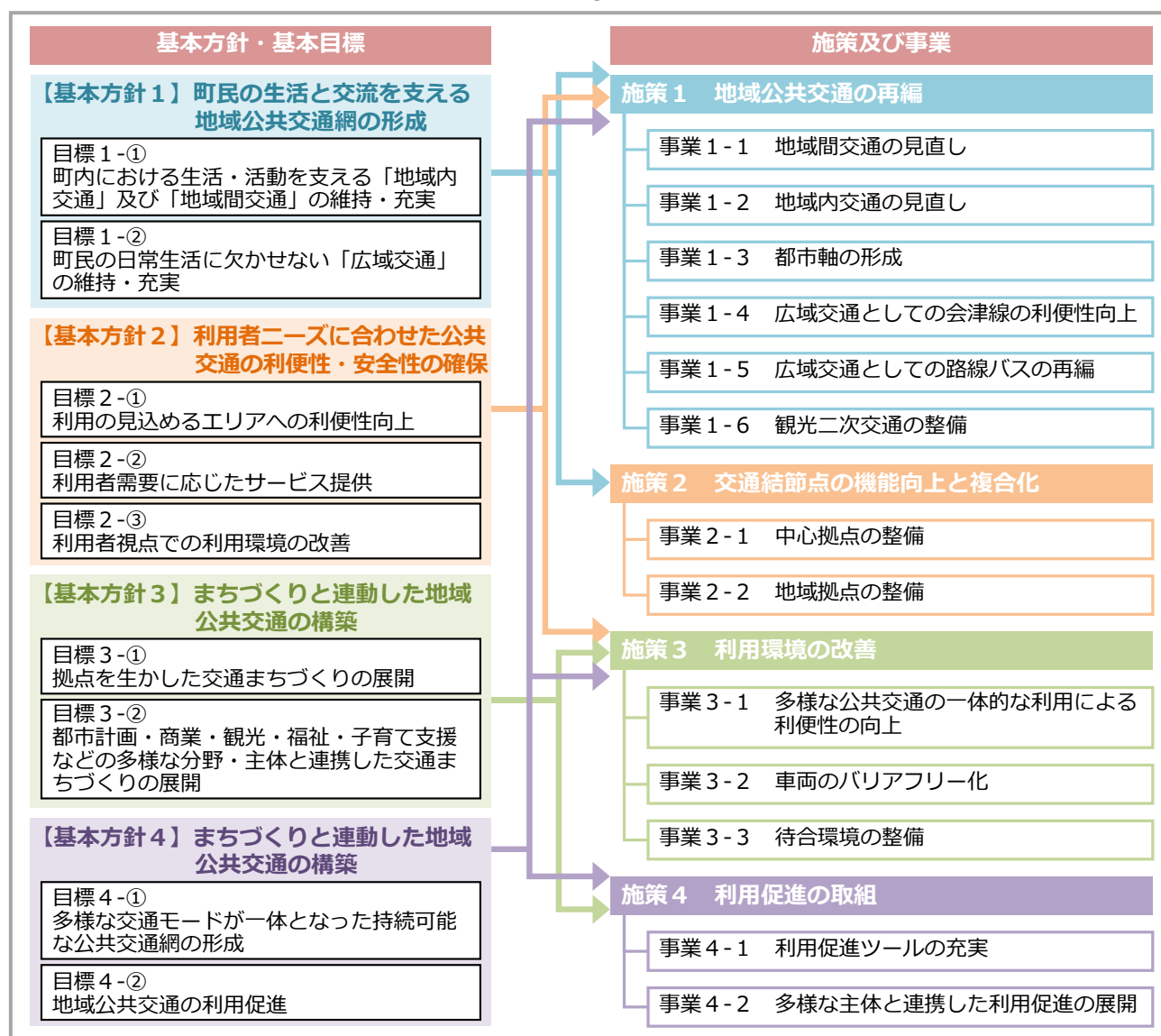
区分	分野		求められる役割
最上位計画	全体	第3次南会津町総合振興計画	〔公共交通事業の確保維持〕 公共交通事業の利便性を高めることで自家用車に過度に依存することなく町民の日常生活における移動を支援 〔住民が安心できる暮らしを支える役割〕 自由な移動に制約をもつ高齢者なども安心して外出できる生活環境を構築
関連計画	まちづくり	南会津町都市計画マスタープラン	〔町全体のまちづくりを支援〕 中心拠点、地域生活拠点、環境拠点からなるコンパクト都市構造を支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの構築
		南会津町人口ビジョン(改訂版)／第2期南会津町まち・ひと・しごと創生総合戦略	〔安心して暮らし続ける移動を支える役割〕 子どもから高齢者まで安心して移動できる公共交通環境の確保
		南会津町過疎地域持続的発展計画	〔公共交通事業の確保維持〕 公共交通の確保と、より利便性の高い運行方法への転換も含め、町民が利用しやすい公共交通システムの構築
		田島地域中心市街地まちなか再生計画	〔市街地中心部へのアクセス性・回遊性を確保〕 都市機能や居住の誘導を図る区域に対して、公共交通分野ではこれらの誘導区域と周辺部とのアクセス性や誘導区域内での回遊性の向上を図るなど、町全体を俯瞰して一定の利便性を確保・維持(コンパクト+ネットワークの実現)
	福祉	南会津町地域福祉計画	〔安全で快適な生活環境の形成〕 利便性の高い公共交通を確立し、住み慣れた地域において暮らし続けられる公共交通ネットワークの構築

3. 現計画の検証

3-1 南会津町地域公共交通網形成計画の振り返り

■基本理念

誰もが健やかで安心して生活できる公共交通網の構築



■ 南会津町地域公共交通網形成計画の概要（一部抜粋）

3-2 施策の実施状況

網形成計画（令和元年度～令和5年度）では、路線の効率化や運行形態の見直しなどを中心に取り組んだ一方、検討にとどまったものもあります。

■ 事業の実施概要（1／2）

施策	主な取り組み (※全文)	実施状況	年次					実施 区分	理 由	
			令和 元年	令和 2年	令和 3年	令和 4年	令和 5年			
施策1 地域公共交通の再編										
事業1-1 地域間交通の見直し	① 拠点間をつなぎ、一定の利用が見込める区間を地域間交通として再編します。	中心拠点や地域拠点(乗り継ぎ拠点・地域乗り継ぎ拠点)に路線バスや乗合・デマンドタクシーが乗り入れ	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
	② 田島・松枝岐線を生活路線として利用できるよう、運行ルート及びダイヤを見直します。	・終点を会津高原尾瀬口駅までに経路を縮小し、会津線と接続 ・会津線のダイヤに田島・松枝岐線のダイヤを合わせ、接続性の向上を図った	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
	③ 高校スクールバスの路線バスへの混乗化を図ります。	—	検討					—	県立田島高校と県立南会津高校の統合の動きがあり、統合後に混乗化を検討することとしたため	
	④ 中心拠点及び地域拠点へ接続し、乗り継ぎ強化を推進します。	・会津田島駅、会津高原尾瀬口駅、山口営業所、館岩広域観光案内所へ路線バスや乗合・デマンドタクシーが乗り入れ ・運行ダイヤを見直し路線バス⇔乗合・デマンド交通の時間的接続性の向上を図った	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
	⑤ 町外への移動ニーズに対応するため、広域交通との接続や隣接自治体の交通手段との連携などを検討します。	・只見町が運行する自然首都・只見号が会津田島駅へ乗り入れ ・南会津町民も利用可能であり、南郷地域から田島地域への新たな移動手段として連携を構築	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
事業1-2 地域内交通の見直し	① 田島、館岩、南郷地域の3地域で運行している乗合タクシーをデマンド交通等への代替を検討します。	R1～R2:デマンドタクシー実証実験(荒海地域、長野地域、栗生沢地域) R2:デマンドタクシー本格運行開始 R3:館岩地域デマンドタクシー実証実験 R4:館岩地域デマンドタクシー本格運行開始 R4:松沢地域デマンドタクシー実証実験 R5:松沢地域デマンドタクシー本格運行開始	実証 運行	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
	② 地域間及び町外への移動ニーズに対応するため、地域間交通及び広域交通との接続を図ります。	・会津田島駅、会津高原尾瀬口駅、山口営業所、館岩広域観光案内所へ路線バスや乗合・デマンドタクシーが乗り入れ ・運行ダイヤを見直し路線バス⇔乗合・デマンド交通の時間的接続性の向上を図った	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
	③ 小中学校のスクールバスは地域内交通への混乗化を検討します。	—	検討					—	検討中のため実施に至らなかった	
事業1-3 都市軸の形成	① 会津田島駅周辺を巡回する運行ルートに田島・内川線及び田島・松枝岐線の変更を関係事業者と協議・調整します。	—	検討					—	田島バイパスの開通を見据え継続して協議を実施	
	② 運行日及び運行時間については、運行事業者と協議・調整します。	—						—		
事業1-4 広域交通としての会津線の利便性向上	① 通学などにあったダイヤ及び運行本数を運行事業者と協議・調整します。	利用実態に合わせたダイヤの見直し	検討					—	南会津町外の着発時間を考慮し実施に至らなかったため	
	② 回送列車の実走や臨時便の運行について、運行事業者と協議・調整します。	—						—		
事業1-5 広域交通としての路線バスの再編	① 田島・松枝岐線、枝松線については、関係自治体や交通事業者と連携しながら路線の維持に努めます。	経路の縮小・減便等により観光路線に特化した形で路線を再編	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	—		
	② 田島・松枝岐線の観光路線(尾瀬方面まで行く路線)について運行ルート及びダイヤを見直します。							—		
	③ 利用の少ない路線・区間は潜在需要に応じて系統及び運行本数を見直します。							—		
	④ 中心拠点及び地域拠点へ接続し、乗り継ぎ強化を推進します。通学などにあったダイヤ及び運行本数を見直します。							・終点を会津高原尾瀬口駅までに経路を縮小し、会津線と接続 ・会津線のダイヤに田島・松枝岐線のダイヤを合わせ、接続性の向上を図った(再掲)	—	
事業1-6 観光二次交通の整備	① 町内の観光資源などの周遊を支援するため、会津鬼怒川線と接続ダイヤを確保・維持します。	・会津高原尾瀬口駅にて田島・松枝岐線のダイヤを合わせ、接続性の向上を図った	検討					—		
	② 観光二次交通としての田島・松枝岐線を認知してもらうため、中心拠点、地域拠点及び町内外の観光主要施設などを中心に周知徹底を図ります。	—	周知	⇒	⇒	⇒	⇒	—	新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、実施に至らなかった	

○:実施 △:一部実施 —:未実施

■ 事業の実施概要（２／２）

施 策		主な取り組み (※全文)	実施状況	令和 元年	令和 2年	年次 令和 3年		令和 4年	令和 5年	実施 区分	理 由
施策2 交通結節点の機能向上と複合化											
事業2-1 中心拠点の整備	①	鉄道、路線バス及びデマンド交通が結節する交通拠点として、会津田島駅を「中心拠点」に設定します。	網形成計画及び再編実施計画において、会津田島駅を中心拠点に設定	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
	②	中心拠点の待合環境や案内表示を整備し、乗り継ぎ利用を推進します。	新に、デマンドタクシーの乗降場所を設置し乗り換えしやすい環境を整備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
	③	待合環境については、誰もが使いやすいようバリアフリー基準に準拠して行います。	継続して環境を整備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
事業2-2 地域拠点の整備	①	地域拠点の待合環境や案内表示を整備し、乗り継ぎ利用を推進します。	継続して環境を整備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
	②	地域内の生活及び交流機能を整備し、生活の拠点として整備します。	継続して環境を整備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
	③	待合環境については、誰もが使いやすいようバリアフリー基準に準拠して行います。	継続して環境を整備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
施策3 利用環境の改善											
事業3-1 多様な公共交通の 一体的な利用 による利便性の 向上	①	待合環境や乗り継ぎにおける待機時間などを軽減するための対策を交通事業者と協議します。	鉄道⇄路線バスの接続時間を見直し 路線バス⇄乗合・デマンドタクシーの接続時間を見直し	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
	②	鉄道と路線バスの双方のメリットを生かして利用できるような対応策について、交通事業者と協議を進めます。	—	検討						—	新型コロナウイルス感染拡大に伴い、実施に至らなかった
事業3-2 車両のバリアフリー化	①	交通事業者の協力のもと、車両更新の際に、ユニバーサルデザイン車両(ワンステップバス、ノンステップバス、UDタクシー)の導入を図ります。	継続して車両を導入	導入	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
事業3-3 待合環境の改善	①	交通拠点各施設において待合スペースを整備します。	継続して環境を整備	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
施策4 利用促進の取組											
事業4-1 利用促進ツールの 充実	①	鉄道、路線バス、デマンド交通に関する、利用方法を記載した総合案内ツールとして、公共交通マップを作成します。	—	検討						—	路線の再編後に作成予定
	②	デマンド交通が外から見ても認識しやすいように車両マグネットを作成します。	継続して実施	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	
	③	バスロケーションシステムを周知し、利用促進を図ります。	会津乗合自動車株式会社にてバスロケーションシステムを導入	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	—	路線再編を優先したため、実施に至らなかった
事業4-2 多様な主体と連携した利用促進の 展開	①	商工観光課と連携し、まちづくり施策の情報を共有し連携した利用促進を図ります。	—	検討						—	新型コロナウイルス感染拡大に伴い、実施に至らなかった
	②	デマンド交通の出前講座を各地域で定期的に開催し、利用の定着に努めます。	高齢者の集まるサロンなどで、デマンドタクシーの出前講座を実施	検討						○	R4は、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、未実施
	③	児童生徒を対象にした、路線バスの乗り方講座を定期的に開催し路線バスの認知度向上に努めます。	—	—	—	—	—	—	—	—	新型コロナウイルス感染拡大に伴い、実施に至らなかった
	④	高齢者による交通事故の防止に向けて、自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、運転免許証自主返納者への支援を継続します。	既存の取組である「運転免許証自主返納支援事業」を継続して実施	継続的に実施					○	継続的に実施されている	

○：実施 △：一部実施 —：未実施

3-3 目標指標の達成状況

網形成計画の計画期間内における目標値の達成状況は下表のとおりです。

なお、未達成の要因として、新型コロナウイルス感染拡大により様々な活動が自粛を余儀なくされたことにも留意する必要があります。

■ 数値目標の達成状況

基本方針	成果指標	計画策定時の値 (H29(2017)年)	評価	目標値 (R7(2025)年)	達成状況
基本方針① 町民の生活と交流を 支える地域公共交通網 の形成	デマンド交通利用者数 乗合タクシー利用者数	14,000人／年	16,219人／年 (R4)	14,000人／年	○
	路線バス利用者数	184千人／年	13千人／年 (R4)	184千人／年	△
基本方針② 利用者ニーズに合わせた 公共交通の利便性・安全 性の確保	会津田島駅周辺の公共 交通利用者数	42人／日	5人／日 (R5)	42人／日	△
	利便性の高い公共交通 の確立に対する満足度 平均得点	2.16点	2.64点	3.24点	□
	ユニバーサルデザイン車 両の導入率	9.9%	65.0%	18.3%	○
基本方針③ まちづくりと連動した 地域公共交通の構築	交通結節点の整備箇所 数	2カ所	4カ所	7カ所	□
	公共交通の運行に関す る町負担額の維持	2億円／年	2.09億円／年	1.8億円／年	△
基本方針④ 将来にわたり持続可能な 地域公共交通の構築	地域公共交通のカバー 率	85%	91.2% (R5)	100%	□
	乗り方教室、出前講座の 開催回数	0回／年	2回／年 (R4)	4回／年	□

○:達成 □:達成はしていないが改善がみられた △:改善がみられない

4. 公共交通を取り巻く課題

課題1：会津田島駅周辺に点在する交通空白地の解消と利便性向上

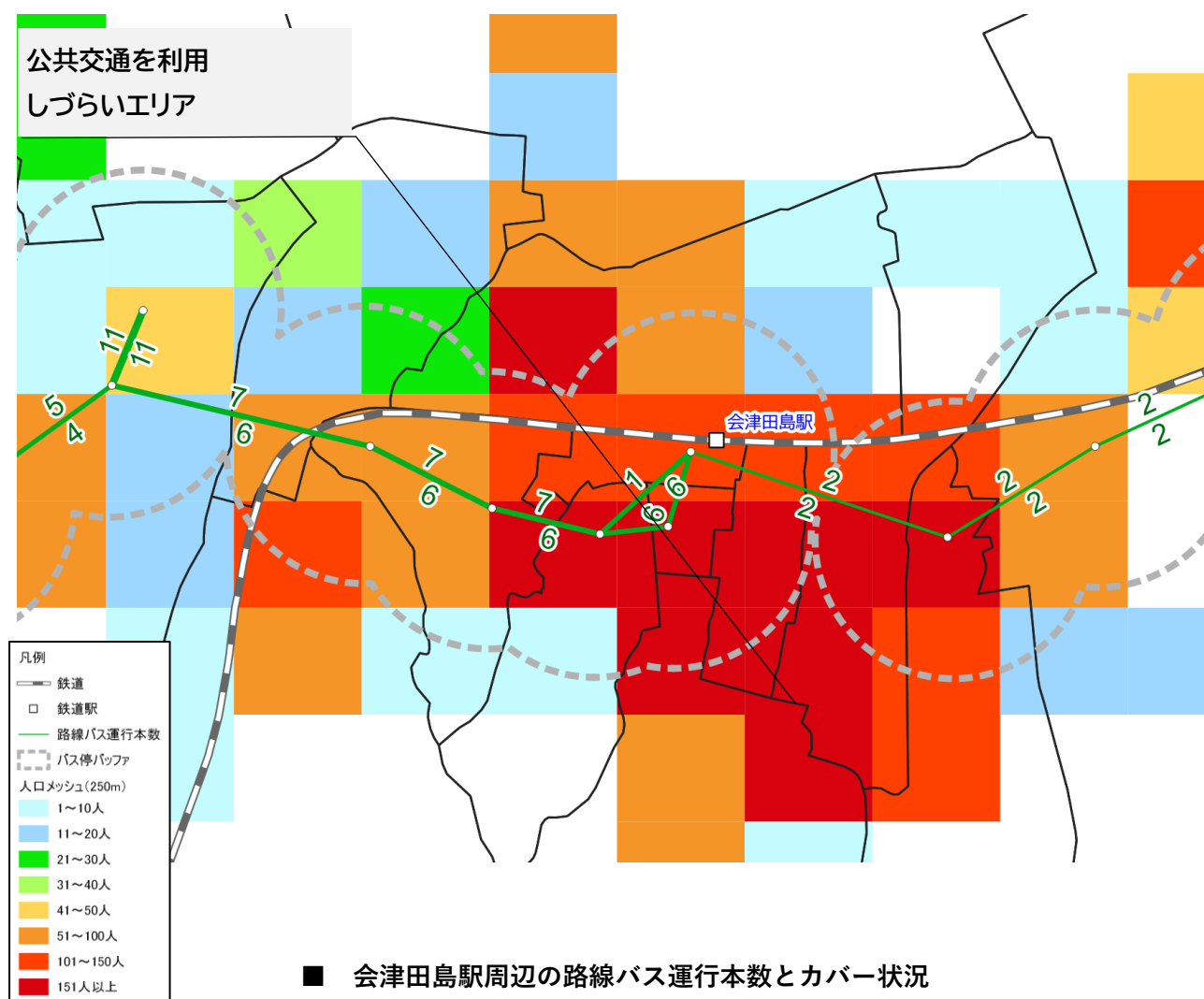
役場本庁舎や県立南会津病院をはじめ、様々な商業・医療・行政施設が集積する会津田島駅周辺は地域間の往来や回遊する動きが発生しています。

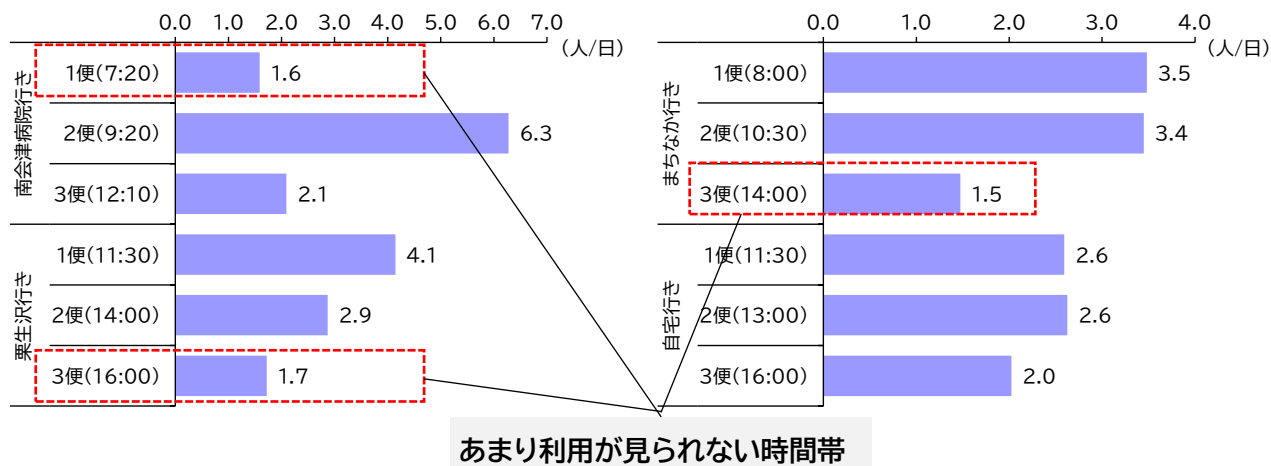
これに対して、地域間の移動を確保するための路線バスに加え、田島地域では定時定路線型の乗合タクシーをドア・ツー・ドア型のデマンドタクシーへ再編し、町民の利便性の向上を図ってきました。

しかし、公共交通サービスが行き届いていない田島地域中心部に居住する町民は、デマンドタクシーによる回遊利用ができないため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、利便性が低いと考えられます。

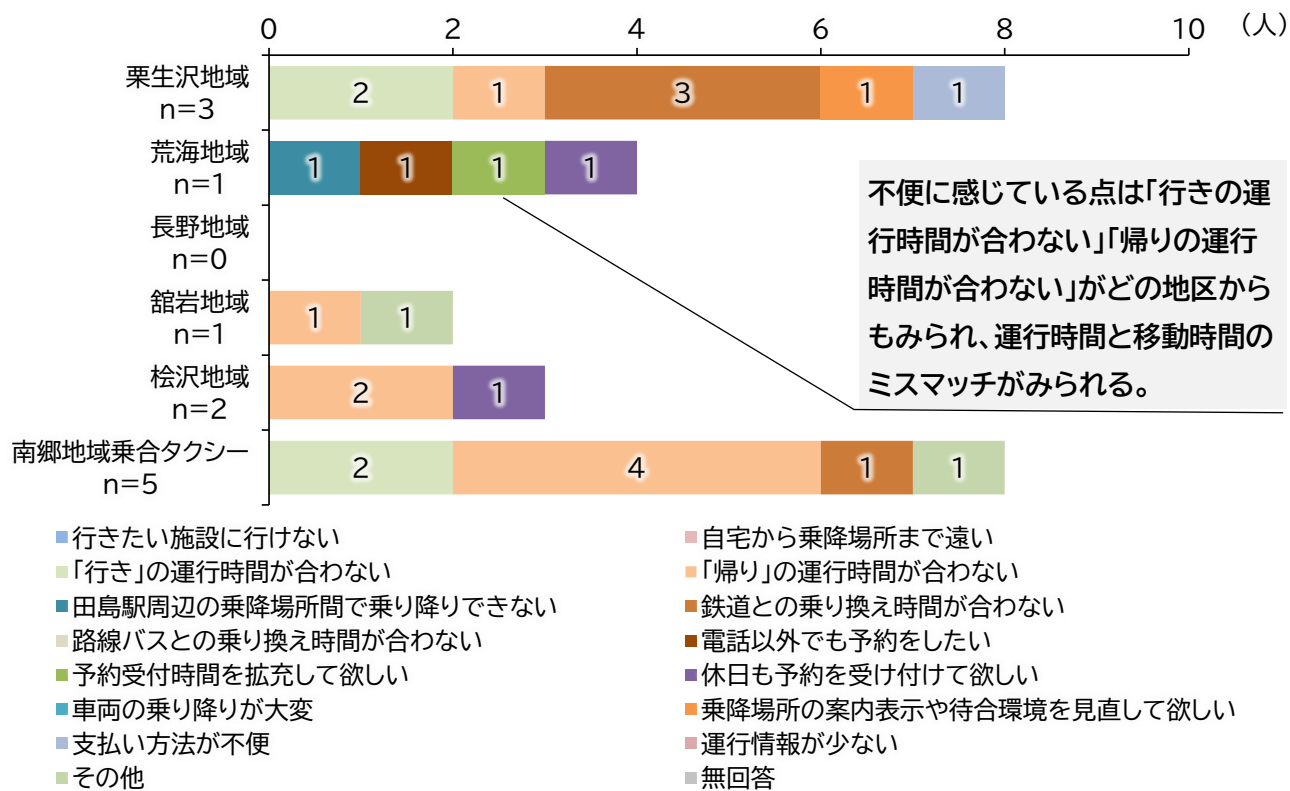
よって、公共交通空白地の解消や会津田島駅周辺の回遊性向上、デマンドタクシーの利便性向上に向けて、路線バス及びデマンドタクシーの見直しや利用者ニーズの把握に努めながら移動手段の確保などの対策が必要です。





■ デマンドタクシーの時間帯別利用者数（左：栗生沢地域 右：荒海地域）

出典：交通事業者提供資料



出典：利用者アンケート調査結果

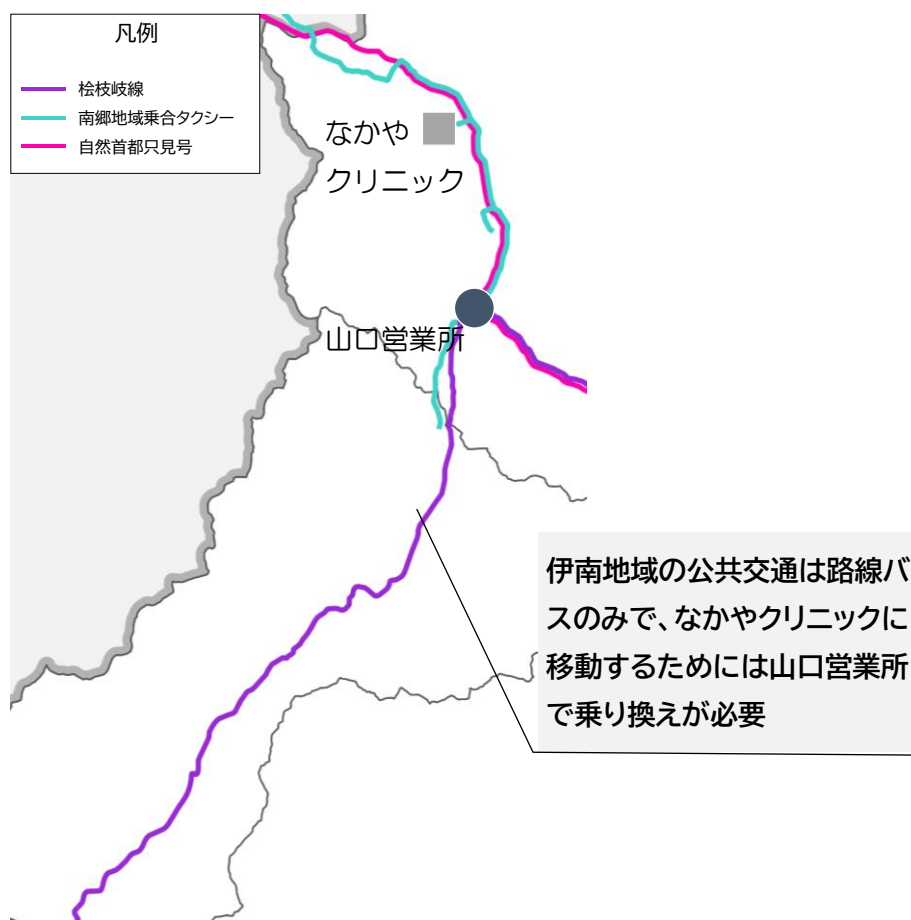
² ※図表中の「n」は設問の有効回答数を示す。

■ 課題 2：伊南・南郷地域の公共交通ネットワークの見直し

伊南・南郷地域は、低密度の人口が道路の沿線上に分散し、田島地域に比べて施設の立地が少ないため、地域内や田島地域との移動には、路線バス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。

南郷地域乗合タクシーは、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や、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。

住み慣れた地域で暮らし続けていくために、伊南・南郷地域の移動ニーズに見合った公共交通ネットワークの見直しが必要です。



■ 伊南・南郷地域の公共交通ネットワーク

■ 南郷地域乗合タクシーの運行実績（令和4（2022）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

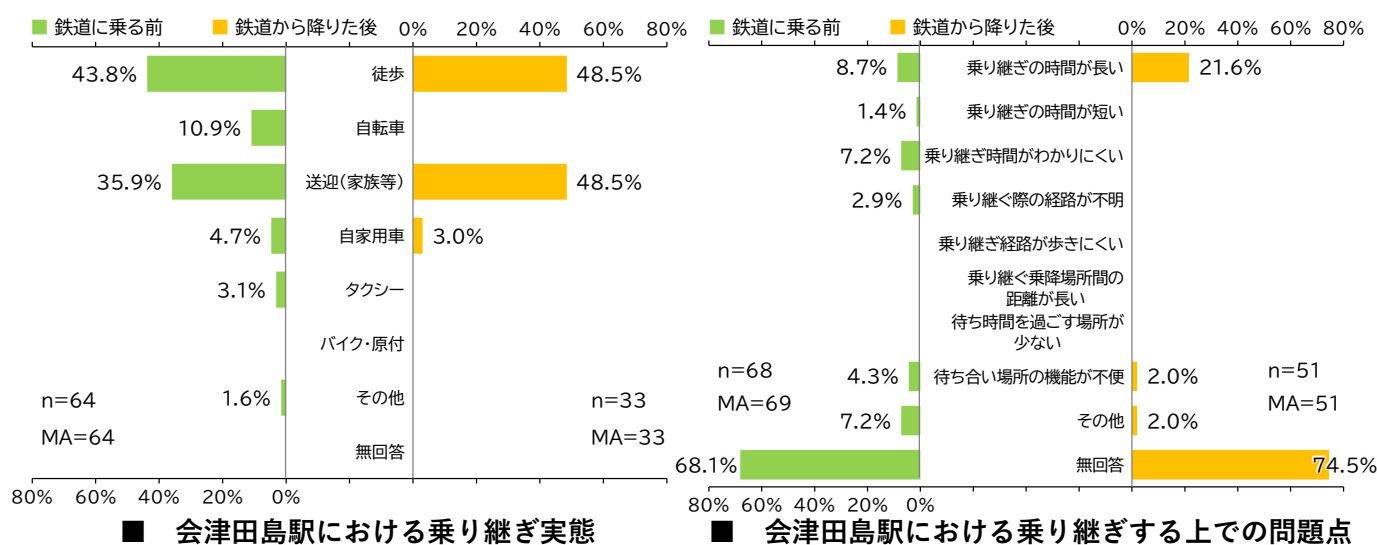
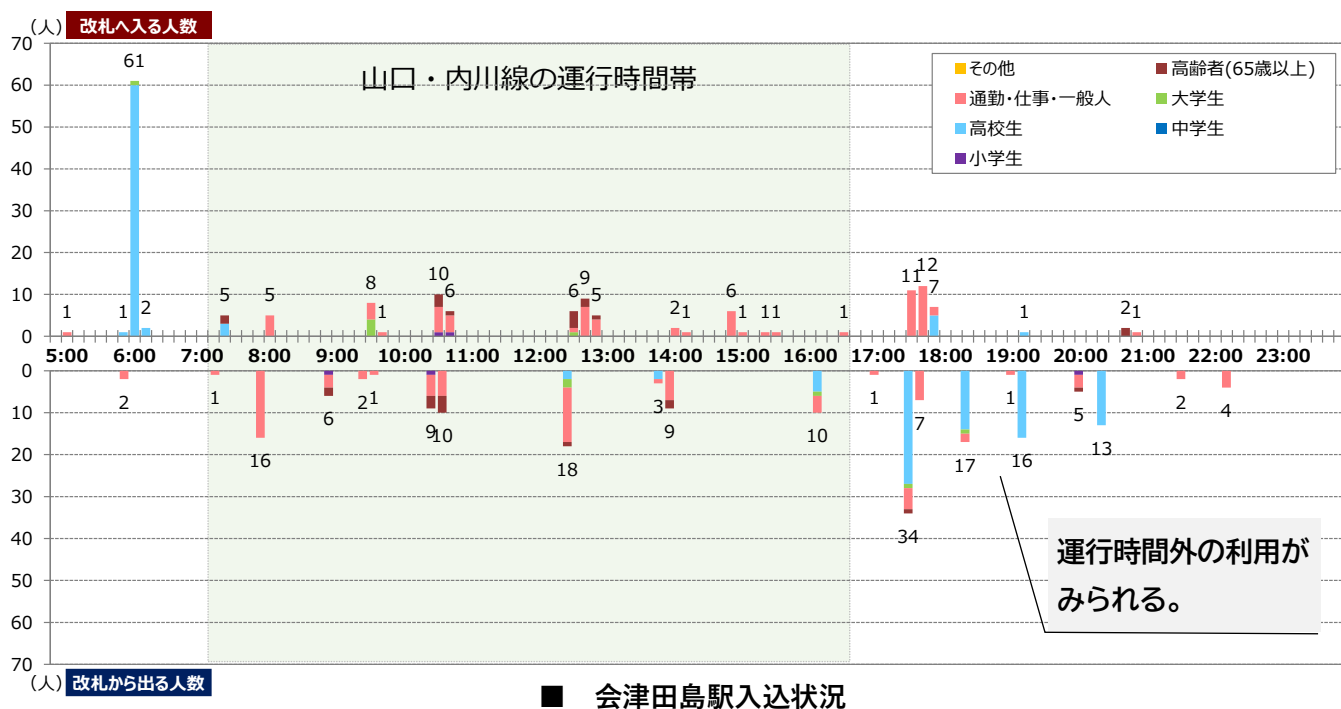
出典：交通事業者提供資料

課題3：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⇄町外の移動における乗り換え需要に対応するため、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、鉄道と路線バスなど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の短縮や空間的な接続が確保されています。

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」が常態化するなど、接続時間に問題を抱えています。

このことから、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相互の乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの見直しが必要です。



出典：主要拠点乗り継ぎ実態調査結果

³ ※図表中の「MA」は複数回答の設問での有効回答数合計を示す。

■課題4：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、鉄道や路線バスなどの公共交通のほかに、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」があり、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時間帯に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、エリアなど）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。

■課題5：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に路線バスやデマンドタクシーが乗り入れることで、町内の各所に移動することができるなど、鉄道駅は高い拠点性を有しています。

また、駐車場のほか、待合室や売店・飲食スペースなどの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、町内各所のバス停をみると、上屋やベンチなどの設置が十分とは言えない箇所もあり、長時間は待ちづらい状況です。

このことから、一定の利用がみられるバス停の待合環境整備を検討するほか、周辺の施設（商店など）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、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 6：情報媒体の拡充と運行内容の発信強化

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するなどのアナログによる情報の発信に加え、会津乗合自動車株式会社では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、利用者が取得したい情報に対して「いつ運行しているかわからない」といったイメージを持っており、データ更新のほかに、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きめ細やかな情報発信が必要です。

■ 情報の入手手段に対するイメージ

		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	どの車両に乘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%)
情報の 入手 手段	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%)

出典:町民アンケート調査結果

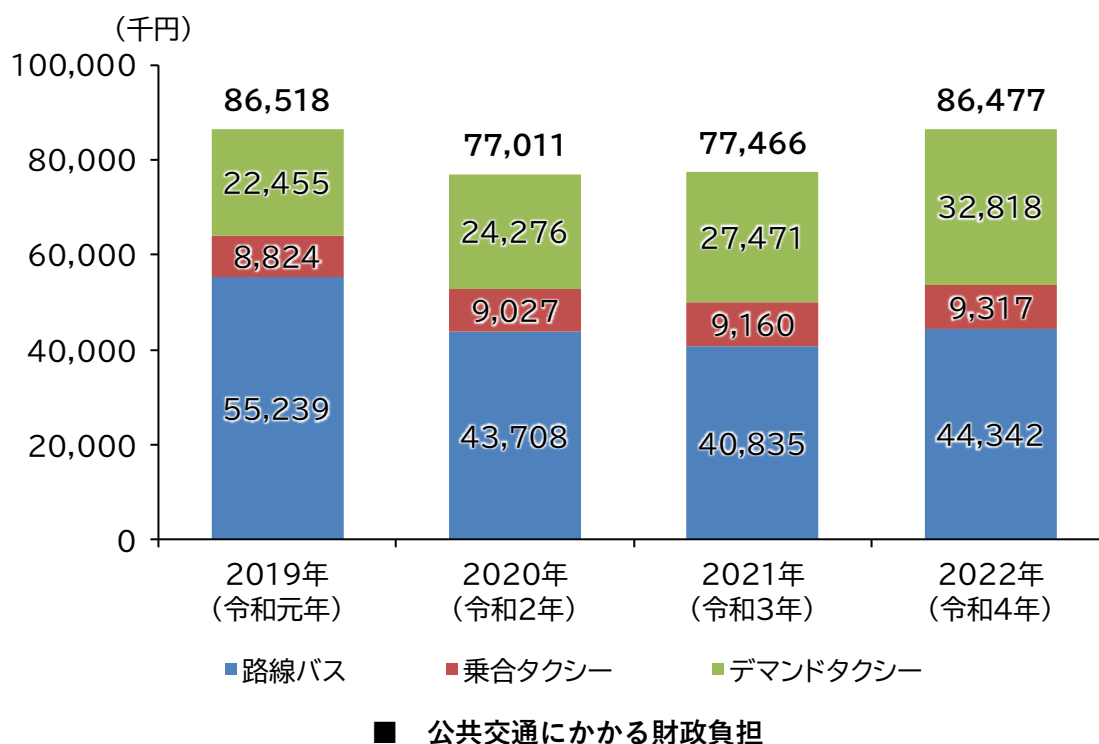
課題 7：持続可能な公共交通に向けた安定的な財政基盤の構築

本町の財政負担の推移をみると、令和元（2019）年度の 86,518 千円に比べて令和 4（2022）年度時点は 86,477 千円と横ばいしているものの、デマンドタクシーの導入に伴い、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にあります。

また、路線バスは経路の縮小や減便などによる効率化の一方で全国的な燃料費高騰もあり、令和 3（2021）年度から再び増加に転じています。さらに、路線バスは地域間幹線系統^{※4}にデマンドタクシーは地域内フィーダー系統^{※5}に該当し、国の補助を得て運行していますが、今後補助が受けられなくなると、路線バス及びデマンドタクシーの財政負担が増加し、本町の公共交通全体の維持が危ぶまれます。

今後も人口減少が続くと予想される中で本町と隣接自治体を結ぶ移動手段として重要な役割を果たす路線バスや鉄道について、他の沿線自治体や県とも連携し運行内容の見直しや利用促進が必要です。

また、町民の公共交通に対する意識（積極的な利用、理解の深化、支援）を高める機会を提供し、公共交通の利用促進へとつなげる取組が必要です。



出典：南会津町

⁴ 地域間幹線系統：複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、かつ、一定の基準を満たす路線です。「地域間幹線系統確保維持計画」を策定し、国の承認を得ることにより、国庫補助の対象として認められます。

⁵ 地域内フィーダー系統：「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の補助メニューの1つであり、地域間幹線系統を補完する支線をフィーダー系統といい、運行経費に対する補助を受けられる路線です。

課題 8：人材不足の解消

全国的なドライバー不足は、本町においても深刻化しています。

現行の運行体制を維持・継続するためにも限られた人的資源を活用し、公共交通の利便性を向上させる必要があります。

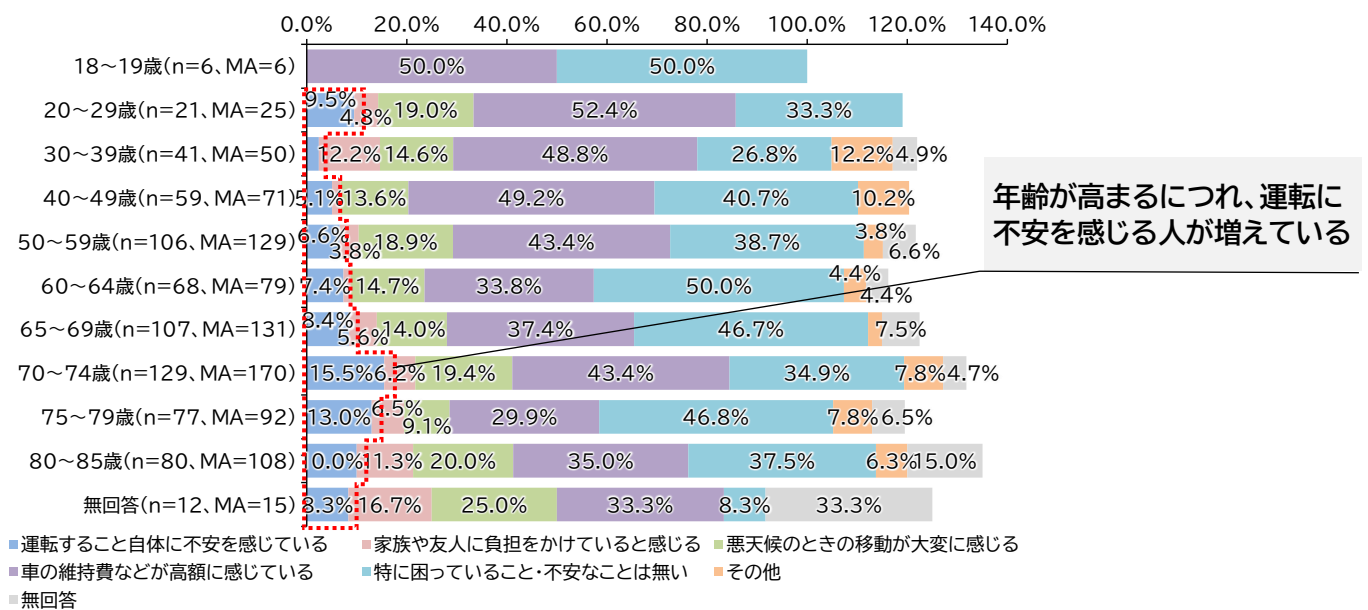
課題 9：安全安心な生活を支える公共交通体系の構築

本町の人口は、平成 7（1995）年の 2.2 万人から令和 2（2020）年には 1.4 万人に減少しています。

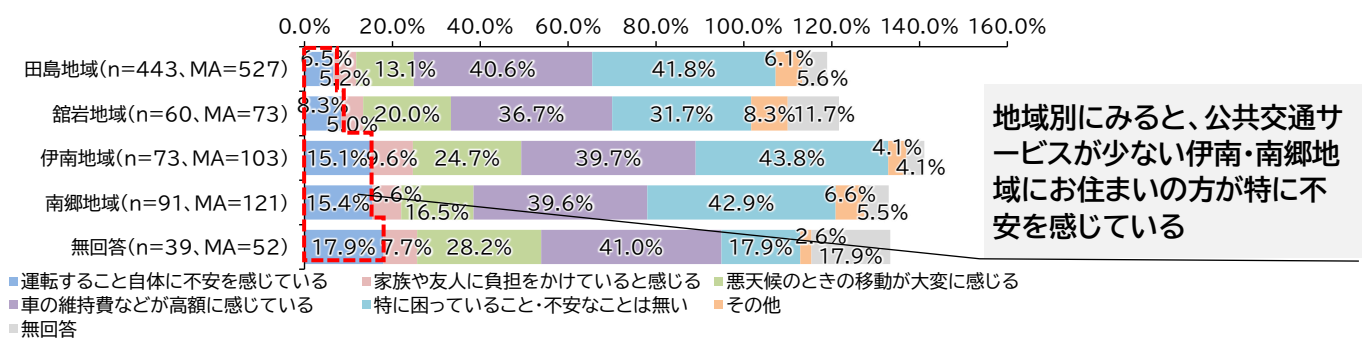
一方、高齢化率は右肩上がりで推移しており令和 2（2020）年には 41.9%まで上昇しているものの、令和 42（2060）年には 35.3%と減少する見込みです。

人口減少と比例して公共交通の利用者も減少する状況が続けば、自家用車からの転換がない限り、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、高齢化の進行により将来の移動に不安を抱える方が増加し、公共交通の必要性がさら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頼ることなく、安心して外出が可能となるよう移動手段の確保や支援を強化していく取組が必要です。



出典：町民アンケート調査結果



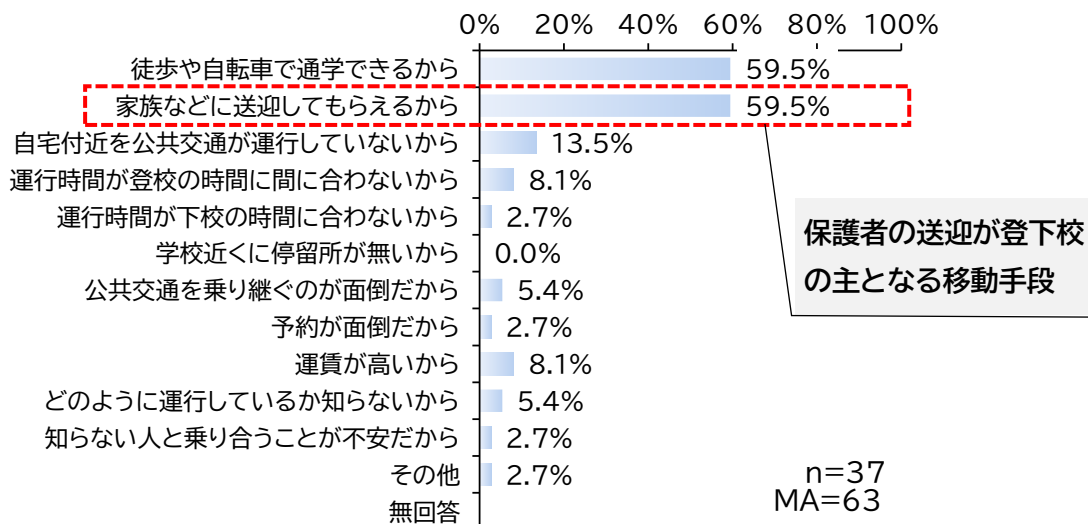
出典：町民アンケート調査結果

■ 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。

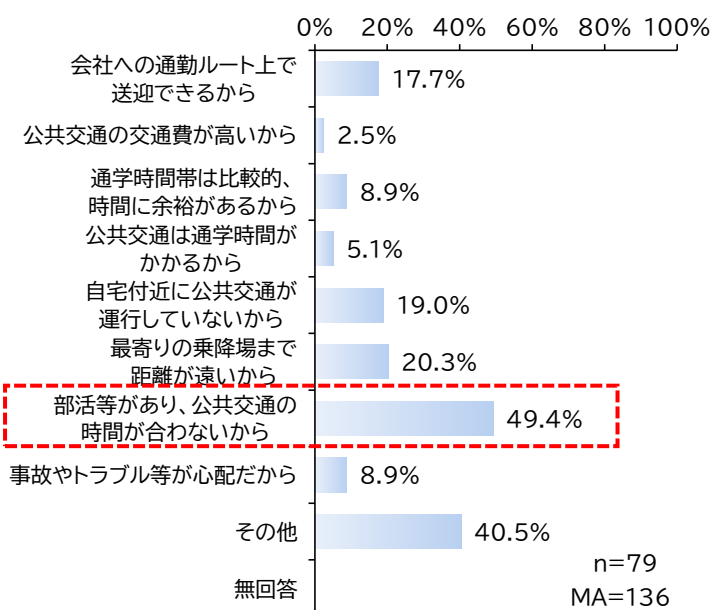
さらに、送迎に対する保護者の意向をみると、「自宅付近に公共交通が運行していない」「部活などがあり公共交通の時間が合わない」などの通学需要と公共交通のサービス状況のミスマッチにより、保護者が経済的・身体的な負担を感じている割合が高い傾向です。

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、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など、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。



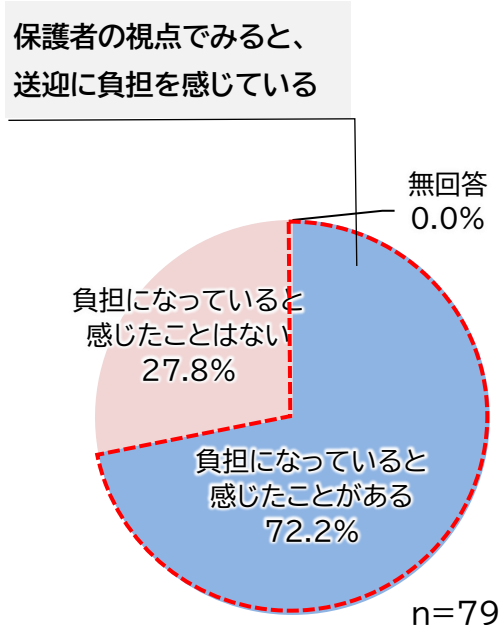
■ 公共交通を利用しない理由

出典：高校生アンケート調査結果



■ 送迎をする理由

出典：高校生アンケート調査結果



■ 送迎の負担について

出典：高校生アンケート調査結果

課題 1 1：観光振興を促すアクセス手段の確保

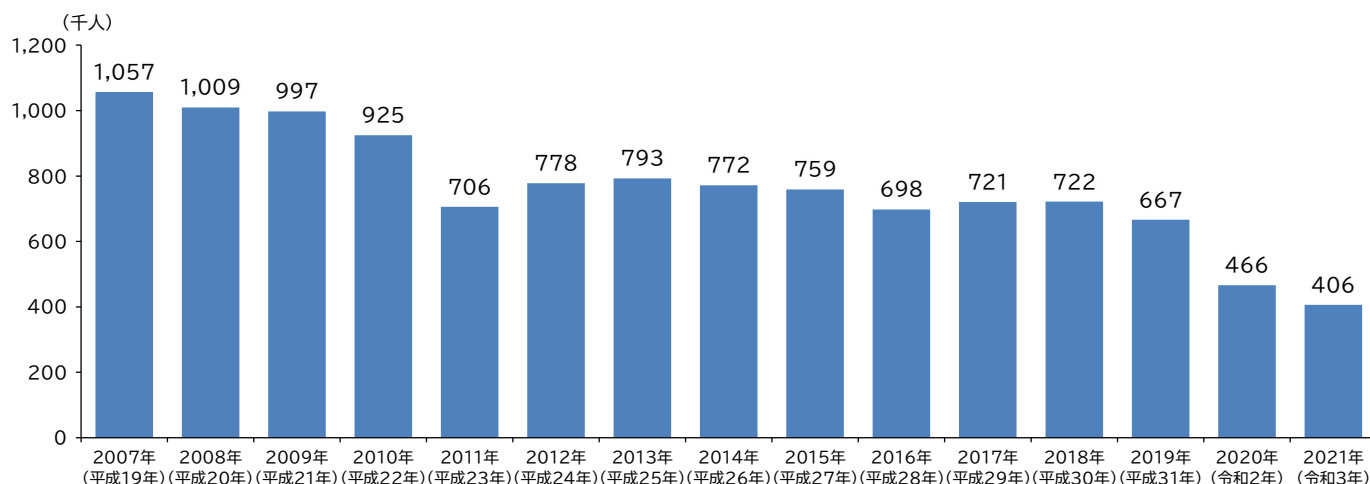
本町への観光入込客数は平成 19（2007）年の 1,057 千人以降、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 3（2021）年には 406 千人（約 61%）まで落ち込みましたが、新型コロナウイルス感染症の 5 類感染症移行に伴い、今後は観光需要の回復が期待されています。

しかし、公共交通による観光地へ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。

また、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、さらに町内にとど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。

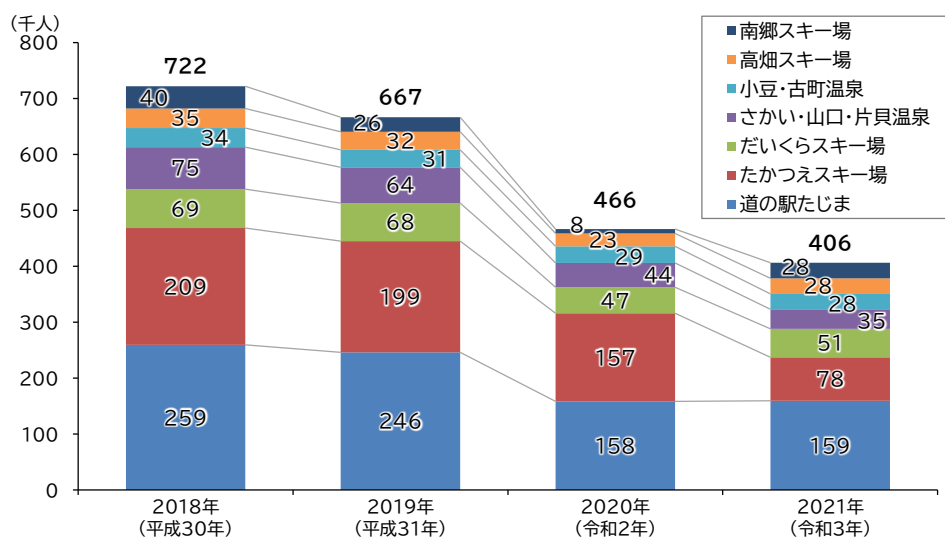
このため、公共交通分野においても、生活交通としての役割を基本としつつも観光振興を支えるために、観光資源へのアクセスや観光需要の繁忙期に合わせて休日運行するなど、さらなる充実を図る必要があります。

なお、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。



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)



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 1 2：脱炭素社会に向けた公共交通の見直し

本町は、令和 12（2030）年までに温室効果ガスの排出量を 26%削減する目標を掲げ、様々な取組を実施しています。

公共交通分野においても先進的で環境に配慮した技術（自動運転・EV 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、マイカー依存からの脱却と公共交通の利便性を高める取組が首都圏を中心に広がっています。

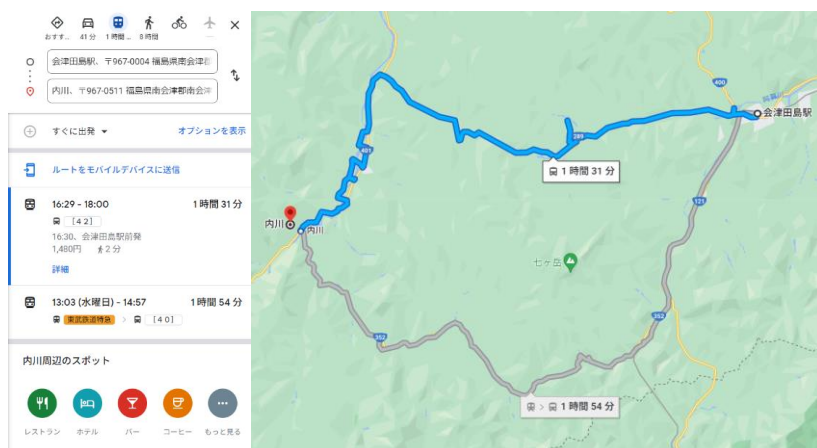
そこで、脱炭素社会に向けて環境に配慮した公共交通車両導入の検討や、過度な自家用車利用から環境負荷の低い公共交通への利用転換を促進する取組の推進が必要です。

■課題 1 3：新たな技術の活用に向けた検討

インターネットなどの情報通信技術の進化とスマートフォンの普及により「ICT 時代」が到来したことで、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では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、キャッシュレス決済システムの導入が予定され、さらなる利便性向上が期待できます。

日常的に運行情報の取得が可能になることから、日々蓄積される膨大なデータを活用し、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・決済などを一括で行うサービスである MaaS⁶に関する検討が求められています。



■ 公共交通に係るデジタル情報の発信



■ MaaS のイメージ

出典:Google マップ、国土交通省

⁶ MaaS（Mobility as a Service）：バスや鉄道、タクシー、飛行機など、すべての交通手段による移動を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでを途切れず滑らかに連携させる概念のことを指す。MaaS のシステムを導入し、広げていくことで、手段ごとに違う方法でサービスを使用している形から一つのアプリで完結させることができるようになる。

5. 計画の基本理念・基本方針・基本目標

5-1 基本理念

本町の最上位計画である第3次南会津町総合振興計画に掲げる将来像の実現に向け、次の基本理念を設定します。

■本町がめざす将来像

自然と人が笑顔を育むまち～ともに生きる みんなのふるさと～

■関連計画から公共交通に求められる役割

- 公共交通事業の確保維持の役割
- まちづくりを支える役割
- 中心市街地へのアクセス性・回遊性を確保する役割
- 住民が安心できる暮らしを支える役割
- 地域の拠点を中心とした町民の移動を支える役割

■公共交通の課題

- 会津田島駅周辺に点在する交通空白地の解消と利便性向上
- 伊南・南郷地域の公共交通ネットワークの見直し
- 町外⇄町内の円滑な移動環境の維持と接続時間の向上
- 近隣自治体が運行する移動サービスとの適切な連携
- 安全・安心して利用できる待合環境の確保
- 情報媒体の拡充と運行内容の発信強化
- 持続可能な公共交通に向けた安定的な財政基盤の構築
- 人材不足の解消
- 安全安心な生活を支える公共交通体系の構築
- 通学を支える公共交通ネットワークの構築
- 観光振興を促すアクセス手段の確保
- 脱炭素社会に向けた公共交通の見直し
- 新たな技術の活用に向けた検討

■検討にあたり留意すべき事項

- 国・県における公共交通を取り巻く環境の変化
- 新たなサービス（MaaS など）

■福島県における取組との連携

- 市町村を跨ぐ地域間幹線系統の維持・確保等

基本理念

快適で充実した生活が送れる魅力ある公共交通ネットワークの形成

5-2 基本方針

本計画の基本理念の実現に向け、次の基本方針を定めます。

基本方針 1

町民の生活と交流を支える地域公共交通体系の形成

地域の特性に応じた移動手段を確保・維持します。

目的地となる施設などが集約する中心部における利便性の向上を図るとともに、地域内・地域間・広域を快適に移動できる地域公共交通体系を形成し、誰もが安心して暮らせるよう町民の日常生活（買い物・通院・通勤・通学）と交流を支えます。

基本方針 2

利用者ニーズに合わせた公共交通の利便性向上

子どもから高齢者まで、誰もが快適に移動できる交通環境の整備を図ります。

公共交通の円滑な乗り継ぎに向けたダイヤの設定や情報案内の充実に加え、利用者や環境に配慮した車両の導入などを通して、交通サービスの充実を図ります。

基本方針 3

関係分野と連動した公共交通の構築

外出機会の創出や生活関連施設の集客力向上に資するため、関係機関と連動した利用促進に取り組めます。

基本方針 4

みんなで支え、育む公共交通の体制づくり

公共交通の必要性をより多くの町民に理解していただくとともに、さらなる利用促進への機運を醸成していきます。

利用実績の分析や運行に対する効果検証を行い、利便性の向上と効率化に取り組めます。

5-3 基本目標

これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本町が抱える課題などを踏まえ、基本理念の実現に向けた4つの基本目標と指標・数値目標を設定し、確実な達成を目指します。

基本目標 1	中心部、郊外部、広域を結ぶ公共交通体系の確保、維持
--------	---------------------------

1) 目標の考え方

目的地となる施設などが集約する中心部の回遊性と、利便性の向上を目指します。

中心部と広域・地域間を結ぶための利便性の向上と効率化を図ることで、公共交通の確保・維持を目指します。

田島地域中心部の交通空白地と郊外部の交通空白地の解消を通して、誰でも気軽に公共交通が利用できる環境を整備します。

2) 指標・数値目標

■ デマンドタクシーエリア数

デマンドタクシーを導入して交通空白地の解消を図ります。

【算出方法】

- ・デマンドタクシーエリア数を用いて評価します。

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和5年度	令和10年度
デマンドタクシーエリア数	エリア	6	8

■デマンドタクシー利用者数

利用者数が減少傾向にある中でも、各種施策の実施により、利便性の向上を図ることで、公共交通の年間利用者数の「維持」を目指します。

【算出方法】

- ・デマンドタクシーの年間利用者数を用いて評価します。

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 10 年度
デマンドタクシー利用者数	人／年	16,219	16,000

■路線バス利用者数

利用者数が減少傾向にある中でも、各種施策の実施により、利便性の向上を図ることで、公共交通の年間利用者数の「維持」を目指します。

【算出方法】

- ・路線バスの年間利用者数を用いて評価します。

※交通事業者からの提供データを活用

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 10 年度
路線バス利用者数	人／年	13,964	13,000

■鉄道利用者数

広域的な通勤、通学、通院、買い物及び観光による移動を確保するため、その維持・充実を図り、利用者数の「増加」を目指します。

【算出方法】

- ・会津鉄道・野岩鉄道の年間利用者数を用いて評価します。

※会津鉄道及び野岩鉄道において経営健全化に関する計画を策定していることから、令和 7 年度以降の目標値は、当該計画と整合するよう別途適切な時期に検討します。

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 6 年度
鉄道利用者数	人／年	561,601	766,717

基本目標 2

快適な利用環境の整備と分かりやすい情報の充実

1) 目標の考え方

公共交通機関相互の円滑な乗り換え環境や過ごしやすい待合環境と、利用しやすい支払い方法・車両の提供を通して、利用者の「増加」を目指します。

適切な時期・媒体を活用して、必要な情報を分かりやすく発信し、公共交通に対する興味・関心を高め、認知度の「向上」を目指します。

2) 指標・数値目標

■ 会津田島駅における年間の利用者数

交通結節点として公共交通の乗り入れや待合環境の機能向上を図り、鉄道利用者の「増加」を目指します。

【算出方法】

・会津田島駅における年間の駅利用者数を用いて評価します。

※福島県統計年鑑のデータを活用

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 10 年度
会津田島駅における年間の利用者数	人／年	77,000	100,000

基本目標 3**公共交通を利用した外出機会の創出****1) 目標の考え方**

多様な利用促進策を展開し、公共交通の利用機会を増やすことで町民の外出機会の増加を目指します。

2) 指標・数値目標**■ 町民一人あたりの年間利用回数**

公共交通全体の利用者数が減少傾向にある中でも、各種施策の実施により利便性の向上を図ることで、町民一人あたりの公共交通の利用回数の「維持」を目指します。

【算出方法】

・ 鉄道を除く公共交通（路線バス、デマンドタクシー、乗合タクシー）の利用者数／町の総人口から利用回数を用いて評価します。

※町の総人口：住民基本台帳データを活用

※鉄道を除く公共交通の利用者数：交通事業者からの提供データを活用

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 10 年度
町民一人あたりの年間利用回数	回／年	2.2	3.0

■ 運転免許証の自主返納者数

運転免許証を自主返納した方に対する公共交通の利用促進と運賃支援により、運転免許証の自主返納者数の「維持」を目指します。

【算出方法】

・ 運転免許証自主返納支援事業の申請者数を用いて評価します。

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 10 年度
運転免許証自主返納支援事業の申請者数	人／年	64	60

基本目標 4**公共交通を守り、育てる機運の醸成****1) 目標の考え方**

自家用車から公共交通利用への転換を広く働きかけるとともに、利便性の高い公共交通サービスの提供により利用促進を図り、公共交通を支える体制づくりを目指します。

2) 指標・数値目標**■公共交通の運行維持に係る町の財政負担額**

路線バスなどを含む公共交通全体の財政負担額から、効率的な運行がなされているかを評価します。

運行に要する経費については、現状と同程度の水準の「維持」を目指します。

【算出方法】

- ・公共交通全体にかかる町の財政負担額を用いて評価します。

■ 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和 4 年度	令和 10 年度
公共交通の運営・運行の維持に係る町の財政負担額	千円／年	86,477	86,000

基本理念:快適で充実した生活が送れる魅力ある公共交通ネットワークの形成

●地域公共交通の課題

- 課題 1：会津田島駅周辺に点在する交通空白地の解消と利便性向上
- 課題 2：伊南・南郷地域の公共交通ネットワークの見直し
- 課題 3：町外⇄町内の円滑な移動環境の維持と接続時間の向上
- 課題 4：近隣自治体が運行する移動サービスとの適切な連携
- 課題 5：安全・安心して利用できる待合環境の確保
- 課題 6：情報媒体の拡充と運行内容の発信強化
- 課題 7：持続可能な公共交通に向けた安定的な財政基盤の構築
- 課題 8：人材不足の解消
- 課題 9：安全安心な生活を支える公共交通体系の構築
- 課題 10：通学を支える公共交通ネットワークの構築
- 課題 11：観光振興を促すアクセス手段の確保
- 課題 12：脱炭素社会に向けた公共交通の見直し
- 課題 13：新たな技術の活用に向けた検討

●基本方針・目標

- 基本方針 1

町民の生活と交流を支える地域公共交通体系の形成

基本目標 1：中心部、郊外部、広域を結ぶ公共交通体系の確保、維持

○目的地となる施設などが集約する中心部の回遊性と、利便性の向上を目指します。
○中心部と広域・地域間を結ぶための利便性の向上と効率化を図ることで、公共交通の確保・維持を目指します。
○田島地域中心部の交通空白地と郊外部の交通空白地の解消を通して、誰でも気軽に公共交通が利用できる環境を整備します。
- 基本方針 2

利用者ニーズに合わせた公共交通の利便性向上

基本目標 2：快適な利用環境の整備と分かりやすい情報の充実

○公共交通機関相互の円滑な乗り換え環境や過ごしやすい待合環境と、利用しやすい支払い方法・車両の提供を通して、利用者の「増加」を目指します。
○適切な時期・媒体を活用して、必要な情報を分かりやすく発信し、公共交通に対する興味・関心を高め、認知度の「向上」を目指します。
- 基本方針 3

関係分野と連動した公共交通の構築

基本目標 3：公共交通を利用した外出機会の創出

○多様な利用促進策を展開し、公共交通の利用機会を増やすことで町民の外出機会の増加を目指します。
- 基本方針 4

みんなで支え、育む公共交通の体制づくり

基本目標 4：公共交通を守り、育てる機運の醸成

○自家用車から公共交通利用への転換を広く働きかけるとともに、利便性の高い公共交通サービスの提供により利用促進を図り、公共交通を支える体制づくりを目指します。

●施策・事業

- 施策 1 公共交通サービスの機能強化

事業 1-1 デマンドタクシーの利便性向上

事業 1-2 地域内・地域間・広域を支える路線バスの見直し

事業 1-3 広域的な移動を支える鉄道の確保・維持

事業 1-4 新たな技術を活用した移動手段の導入検討

事業 1-5 移動サービスとの適切な連携
- 施策 2 公共交通を利用しやすくするための環境整備

事業 2-1 快適に利用できる待合環境の整備

事業 2-2 利用しやすい支払い方法の導入

事業 2-3 利用者や環境に配慮した車両の導入
- 施策 3 案内情報の充実と情報発信の強化

事業 3-1 分かりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成

事業 3-2 周知方法の見直し
- 施策 4 関係機関との共創（協働）による利用促進の展開

事業 4-1 町民を対象にした利用促進の展開

事業 4-2 施設・民間団体を対象とした利用促進の展開
- 施策 5 公共交通の魅力向上と利用者の意識醸成

事業 5-1 公共交通に対する町民の意向の把握

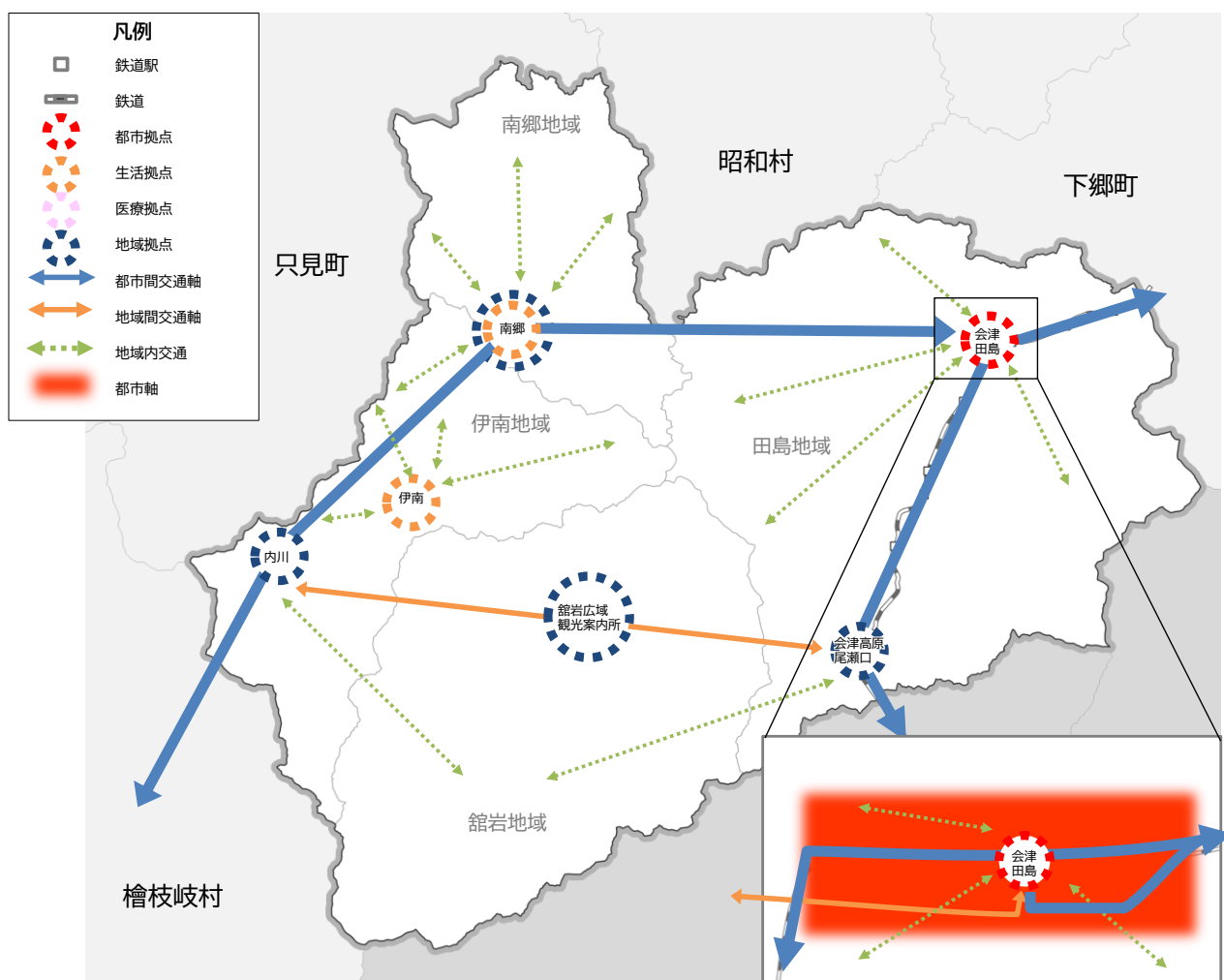
事業 5-2 モビリティ・マネジメントの推進

事業 5-3 事業者の運転手確保に向けた支援

5-4 公共交通ネットワークの将来像

南会津町都市計画マスタープランにおいて、会津田島駅前周辺の施設と連携した生活利便性の向上による賑わいの創出と、誰もが多様な手段で安全・円滑・快適に町内や都市間を移動できる都市づくりを目指しています。

これを踏まえ、商業・交流施設や医療機関が集積する田島地域と館岩・伊南・南郷地域との連携を強化した、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。



■ 公共交通の将来ネットワークイメージ

■ 地域公共交通の機能等

	交通モード	機能等
都市間交通軸	鉄道 路線バス	○福島県地域公共交通計画で定める施策と連携しつつ、隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支援 ○福島県地域公共交通計画と連携し、隣接する自治体間の広域的な連携を支援
地域間交通軸	デマンドタクシー	○都市間交通軸を補完するサービスを提供し、地域間の移動を支援
地域内交通	乗合タクシー デマンドタクシー 新たな技術を活用した交通サービス	○地域間交通軸を補完するサービスを提供し、地域内及び地域間の移動を支援
その他	一般乗用タクシー スクールバス 交通空白地有償運送	○鉄道、路線バス、乗合・デマンドタクシーでは対応できない細かな需要に対応

■ 交通拠点等

	交通拠点（候補案）	役割
都市拠点	会津田島駅	○都市機能が集積する町中心部において、人々の移動の主要目的地となる拠点 ○都市間交通軸、地域間交通軸と地域内交通との乗継拠点（ターミナル拠点）
生活拠点	舘岩総合支所 伊南総合支所 南郷総合支所	○都市間・地域間交通軸と地域内交通の乗継拠点 ○町民が集う地域内の生活拠点
地域拠点	会津高原尾瀬口駅 山口営業所 舘岩広域観光案内所 内川バス停	○都市間・地域間交通軸又は地域内交通の乗継拠点
医療拠点	県立南会津病院	○地域の医療・福祉を支える拠点

5-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

フィーダー系統は、都市間・圏域間連携軸や地域間連携軸（地域間幹線系統）を補完する役割を担い、地域内及び地域間の移動に対応する重要な路線です。

これらの路線は買物・通院・通勤・通学時の移動手段としても利用され、それぞれの系統が生活を支える重要な役割も担っています。

しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

■ 補助系統にかかる事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確保策	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
荒海地域		南会津町内		会津田島駅	道路運送法第4条（一般乗合）	区域	会津交通(株) 田島タクシー(有) (有)祇園タクシー	フィーダー系統
長野地域		南会津町内		会津田島駅				
栗生沢地域		南会津町内		会津田島駅				
舘岩田島地域間		南会津町内		会津高原尾瀬口駅			会津交通(株)	
桧沢地域		南会津町内		会津田島駅			会津交通(株) 田島タクシー(有) (有)祇園タクシー	

5-6 ネットワークにおける留意点

広域・地域間・地域内の移動の際に乗り継ぎが生じる場合でも、可能な限り利用者の負担を軽減するために運行ダイヤの見直しや待合環境の整備、分かりやすい情報提供など効率的で利便性の高いネットワークを構築します。

さらに、電子マネーなどのキャッシュレス決済や、MaaSを活用した支払い方法の導入により利便性向上を図ります。

また、需要が少ない地域においては一般乗用タクシーの利活用や新しい公共交通サービスの導入を検討します。

そのほか、町内で運行している様々な輸送手段（スクールバスなど）の活用についても検討し、一体的な公共交通ネットワークの構築を目指します。

公共交通を確保・維持していくため、交通事業者（運行・運営）、利用者（積極的な利用、住民主体による取組など）、行政（補助事業など）が一体となって利用促進を図ります。

6. 目標達成に向けた施策・事業

6-1 施策一覧

【計画の目標】	【施策体系】
基本目標1 中心部、郊外部、広域を結ぶ 公共交通体系の確保、維持	施策1 公共交通サービスの機能強化 事業1-1 デマンドタクシーの利便性向上 事業1-2 地域内・地域間・広域を支える路線バスの見直し 事業1-3 広域的な移動を支える鉄道の確保・維持 事業1-4 新たな技術を活用した移動手段の導入検討 事業1-5 移動サービスとの適切な連携
基本目標2 快適な利用環境の整備と分かり やすい情報の充実	施策2：公共交通を利用しやすくするための環境整備 事業2-1 快適に利用できる待合環境の整備 事業2-2 利用しやすい支払い方法の導入 事業2-3 利用者や環境に配慮した車両の導入 施策3：案内情報の充実と情報発信の強化 事業3-1 分かりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成 事業3-2 周知方法の見直し
基本目標3 公共交通を利用した外出機会の 創出	施策4：関係機関との共創（協働）による利用促進の展開 事業4-1 町民を対象にした利用促進の展開 事業4-2 施設・民間団体を対象とした利用促進の展開
基本目標4 公共交通を守り、育てる 機運の醸成	施策5：公共交通の魅力向上と利用者の意識醸成 事業5-1 公共交通に対する町民の意向の把握 事業5-2 モビリティ・マネジメントの推進 事業5-3 事業者の運転手確保に向けた支援

6-2 事業の内容

施策1 公共交通サービスの機能強化

事業1-1：デマンドタクシーの利便性向上

【実施主体：南会津町、交通事業者】

1) デマンドタクシーの見直し

町内をきめ細かく運行するデマンドタクシーの利便性向上に向け、利用者のニーズに即した運行ダイヤへ見直します。

また、ICTを活用した予約システムの導入を検討します。

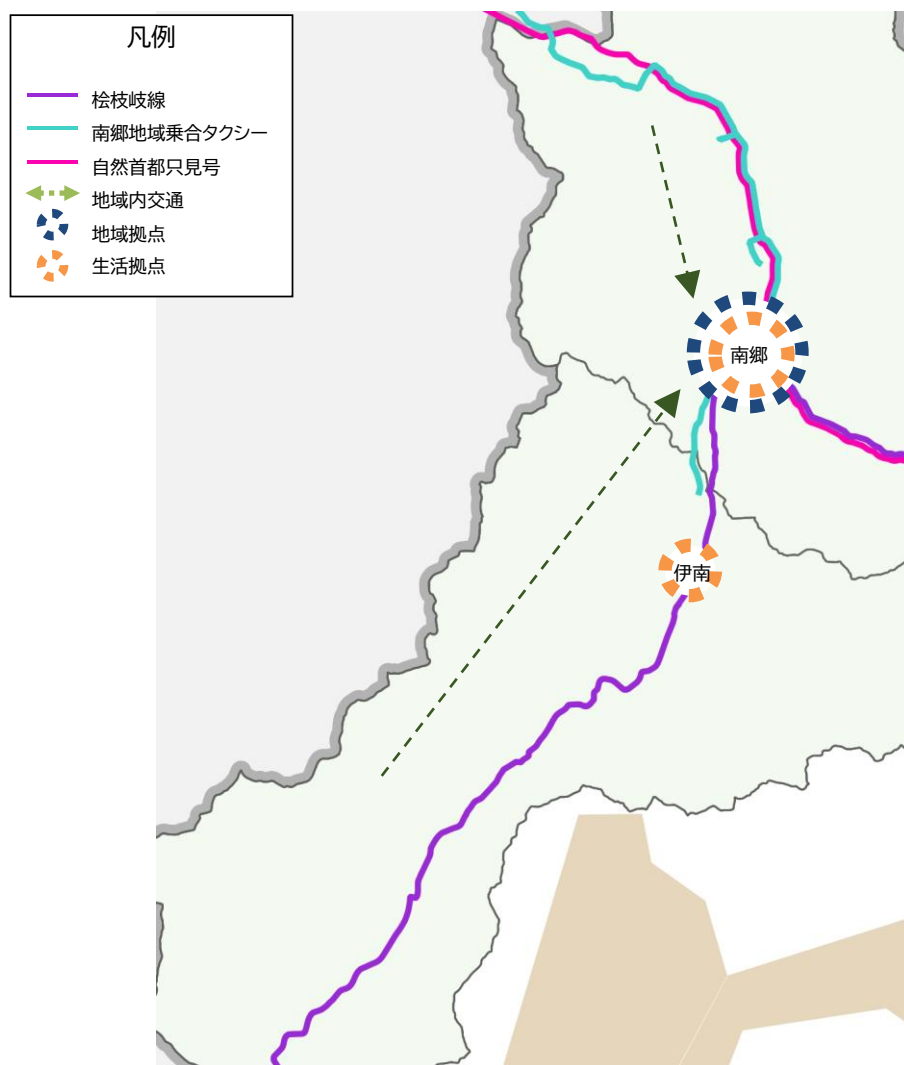
■ 見直しイメージ

	現在	見直し方針
運行区域	栗生沢地域、荒海地域、長野地域、 館岩地域内、館岩田島地域間、 桧沢地域	必要に応じて運行地域を追加
運行方法	予約運行 ※一部で定時定路線型も併用	現状の運行内容を維持
運行日・時間	地域によって異なる。	通勤・通学時間帯も考慮したダイヤも 検討
対象者	運行区域にお住まいの方	来訪者の利用も検討
支払方法	現金又は運転免許証自主返納支援 事業共通利用券	利便性の高い支払い方法も検討
利用料金	利用者や乗車区間に応じて運賃を 設定	社会情勢を踏まえて、必要により見直し を検討

2) 地域の実情に見合ったデマンドタクシーの導入検討

【実施主体：南会津町、交通事業者】

人口が広く分布し、小さな交通需要が点在することから、人口分布や移動ニーズを踏まえ事業1-4と組み合わせて、路線バスを補完する効率的な公共交通体系の導入を検討します。



■ 地域の実情に見合ったデマンドタクシーの導入イメージ

事業 1 - 2 : 地域内・地域間・広域を支える路線バスの見直し

【実施主体：南会津町、交通事業者】

福島県地域公共交通計画で定める施策と連携しつつ、利用実態を踏まえた見直しを検討し、効率化を図ります。

町外へ移動できる会津線及び野岩鉄道との接続や、通勤・通学の時間帯に合わせたダイヤなどの見直しを検討します。

事業 1 - 3 : 広域的な移動を支える鉄道の確保・維持

【実施主体：南会津町、交通事業者、関係市町村】

福島県地域公共交通計画で定める施策と連携し、日常生活の移動手段として通勤・通学・通院に利用されている会津鉄道及び野岩鉄道の確保・維持に努めます。

中心交通結節点における都市間・圏域間連携軸、地域間連携軸、地域内の公共交通との接続性向上に向けダイヤの見直しを検討します。

事業1-4：新たな技術を活用した移動手段の導入検討

【実施主体：南会津町、交通事業者】

ICT を活用した交通サービスが提供され、新技術に対する関心が高まっている中、本町に見合った交通サービスを検討するため様々な分野と共創（連携・協働）を図りながら効果を検証し、今後の公共交通の在り方を検討します。

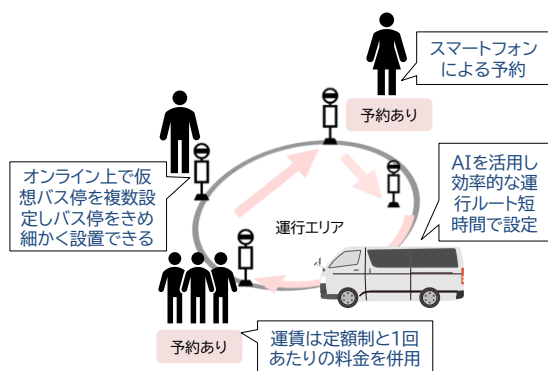
■新たな技術を活用した交通サービス



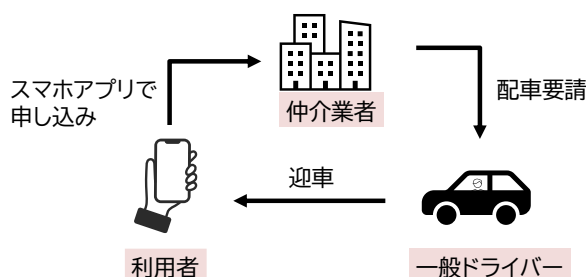
■ グリーンスローモビリティ
(東京都三鷹市)



■ 自動運転
(福島県田村市)



■ AI オンデマンド交通
エリア内定額タクシー



■ ライドシェア

事業1-5：移動サービスとの適切な連携

【実施主体：南会津町、交通事業者、民間事業者】

公共交通以外の移動サービスに対して、現在の利用状況や今後の意向を把握する調査を実施します。

調査の結果を踏まえ、継続した維持が必要な移動サービスは乗合事業へ移行しつつ、一般乗客の混乗を可能とすることで移動手段の確保を図ります。

町内を運行するスクールバスと路線バスの混乗について、交通事業者や関係者と協議・調整を図ります。

施策 2 公共交通を利用しやすくするための環境整備

事業 2 -1：快適に利用できる待合環境の整備

【実施主体：南会津町、交通事業者、関係機関】

1) 都市拠点の見直し

都市間交通軸や地域間交通軸及び地域内交通の、相互乗り換えができる中心的な交通結節点として、会津田島駅を「都市拠点」と位置付けます。

利用者が、公共交通やその他の移動手段と円滑に乗り継げるように案内機能を整備し、利用者を車両まで安全に誘導します。

会津田島駅において、特に鉄道からの乗り継ぎが多い時間帯や、観光などの利用が見込まれる曜日・時間帯について、町内の公共交通の接続時間が適切になるように調整し、接続性の向上を図ります。

■ 都市拠点の見直しイメージ

項目	内容
乗り継ぎ負担の軽減	○会津田島駅に複数の公共交通を乗り入れさせ、同じ場所で乗り継ぎができる体制の構築
導線の整備	○会津田島駅構内から公共交通の乗り場までの行先を案内するサインや総合案内板を整備し、利用者が迷わずに移動できる情報を提供
バリアフリー化	○ノンステップ車両を導入し乗り降りしやすい環境を整備
接続ダイヤの検討	○公共交通相互の運行ダイヤを調整し、乗り継ぎ時間の短縮を検討

2) 生活拠点及び地域拠点の見直し

都市間交通軸や地域間交通軸及び地域内交通の相互乗り換えができ、町民が集う交通結節点を「生活拠点」と位置付けます。

公共交通機関の相互乗り換えができる交通結節点を「地域拠点」と位置付けます。

それぞれの拠点に対し、待合環境の整備や運行情報の発信、導線の整備、乗り継ぎ負担の軽減などを検討します。

■ 生活拠点及び地域拠点の見直しイメージ

項目	内容
待合環境の整備	○車両が到着するまで快適に待てるように、上屋やベンチの整備・改修
運行情報の発信	○利用方法などの案内板を整備し待合環境を改善 ○デジタル技術を活用した運行情報の整備を検討
導線の整備	○乗り場までの行先を案内するサインを掲示し、利用者が迷わずに移動できる情報を提供

3) バス停の環境整備

既存のバス停を対象に、町民や来訪者の視点から公共交通を利用する際に必要となる情報の分かりやすい掲示に努めます。

事業 2 - 2 : 利用しやすい支払い方法の導入

【実施主体：南会津町、交通事業者】

利用者の利便性向上に加え、各種施策に活用できるデータ取得のために、キャッシュレス決済などの導入を検討します。

取得したデータを基に、運行状況や利用実態を適切に把握し、運行内容及び運行形態を見直す基礎データとして活用することで路線バスの利便性の向上を図ります。

事業 2 - 3 : 利用者や環境に配慮した車両の導入

【実施主体：南会津町、交通事業者】

快適で安全安心な運行を行うため、適切な車両更新を進めます。

バリアフリーや低炭素な交通システムの実現のため、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やハイブリットバス、EVバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入を検討します。

キャッシュレス決済システムの導入を検討します。



■ EVバス

出典:宮城交通(株)



■ ノンステップバス

出典:会津乗合自動車(株)



■ ユニバーサルデザイン
タクシー

出典:会津交通(株)

施策 3 案内情報の充実と情報発信の強化

事業 3-1：分かりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成

【実施主体：南会津町】

新たな交通手段の導入や路線の再編・見直しに合わせて、町内の公共交通をより多くの町民・来訪者などに利用してもらうための情報発信に努めます。

案内ツールは、ホームページや広報誌への掲載、SNS の活用、関係機関や施設などにも配布し、幅広く周知します。

事業 3-2：周知方法の見直し

【実施主体：南会津町、交通事業者】

1) バスロケーションシステムの導入

路線バスの運行状況をリアルタイムで提供する、バスロケーションシステムを活用して情報を提供し利用者の利便性向上を図ります。

よく使う停留所であれば、このページをブックマークしておくと便利です。

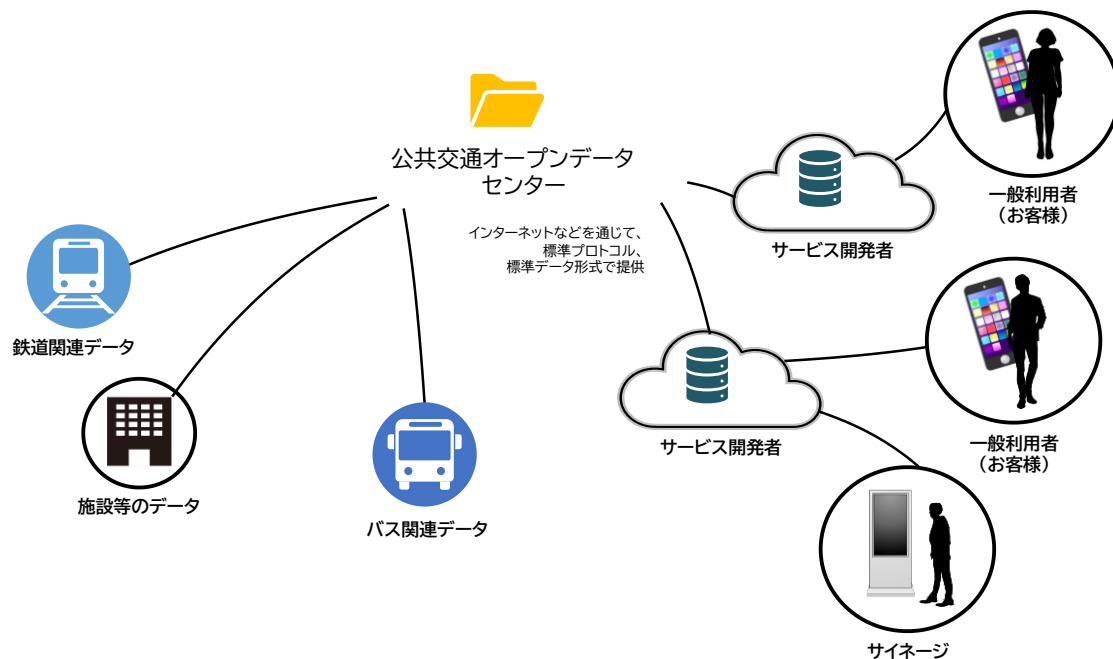
①乗降停留所を入力します
②「バス接近情報」をタップします
③乗りたいバスを選び「バス接近情報」をタップします
④該当路線の詳細が表示されます
⑤「更新」を押すと、バスの位置情報を最新に更新できます
⑥「バス位置表示」を押すと、バスの位置が地図上に表示されます

バスロケーションシステムの操作画面

出典：会津乗合自動車(株)

2) オープンデータの活用

経路検索アプリやデジタルサイネージ、スマートフォンなどによるシームレスな検索に対応するため、路線バスのダイヤや運賃を、国の指定様式（GTFS-JP）に変換してデータの公表を進めるとともに、乗合情報案内事業者への提供に努めます。

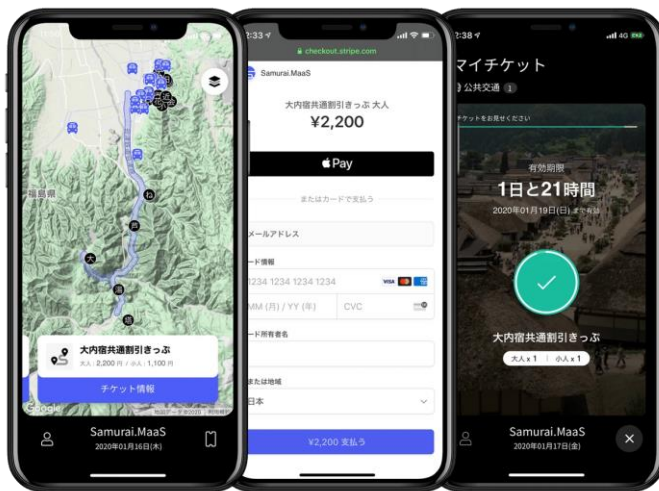


■ オープンデータの活用イメージ

■ MaaS の取組事例

○交通デジタルチケットの購入・発券をスマホ上で行うことができます。また、デジタルチケット購入・発券の他、乗換検索や観光施設情報などの閲覧、観光施設で利用できるクーポン券の発券がスマホ一つで簡単便利に行えるようになることから、更なる周遊性・回遊性の向上に繋がります。

（参考）Samurai.MaaS HP：
<https://about.samurai.ms/>



施策 4 関係機関との共創（協働）による利用促進の展開

事業 4 - 1 : 町民を対象にした利用促進の展開

【実施主体：南会津町、交通事業者、教育機関、社会福祉関係者、町民】

1) 小中高生を対象にした利用促進の展開

教育機関との連携や、公共交通の利用促進企画・実施などを通して、児童生徒が公共交通に触れる機会を創出します。

2) 高齢者等を対象とした利用促進の展開

運転免許証自主返納支援事業を継続するとともに、高齢者への周知を強化します。
高齢者を対象とした公共交通の乗り方や体験の機会の提供に努めます。

事業 4 - 2 : 施設・民間団体を対象とした利用促進の展開

【実施主体：南会津町、交通事業者、民間事業者】

待合環境の充実に向け、車両乗り入れの検討や、既存・イートインスペースの活用を図ります。
観光客向けのサービスを更に継続・拡充させ、観光二次交通の充実と公共交通の利便性の向上を図ります。

観光機関と連携し、観光客向けの周遊パスや情報媒体に、公共交通に関する情報の掲載を働きかけます。

施策 5 公共交通の魅力向上と利用者の意識醸成

事業 5-1：公共交通に対する町民の意向の把握

【実施主体：南会津町、交通事業者、町民】

町民と連携した取組として、公共交通に関する現状を共有しつつ、具体的な公共交通の利用方法を提案する機会（出前講座）や、日常の外出を便利で快適にするためのアンケート調査などを通して、町民の移動ニーズや公共交通に対する意向の把握に努めます。

事業 5-2：モビリティ・マネジメントの推進

【実施主体：南会津町、交通事業者】

1) 教育機関との連携したモビリティ・マネジメント

公共交通の利用機会が少ない児童生徒や、利用機会が増える高齢者を対象に、体験やマナーを学ぶ機会を提供し、将来の公共交通利用者の増加を図ります。

中学生や高校生を対象に、公共交通を利用した通学方法などを学ぶ機会を提供し、意識の醸成を図ります。

■ 乗り方教室の取組事例



■ 乗り方体験（会津若松市）



■ 学習機会の提供（青森県八戸市）

2) 町民に対するモビリティ・マネジメント

公共交通を利用する機会の提供（試乗会やツアーなど）や体験を通じて、一人ひとりが、自分の目的に合わせて自家用車と公共交通を上手く使い分けるといった行動変化を促し、公共交通への利用転換を図るとともに、地域全体で公共交通を支えるという活動につなげます。

公共交通のマナーを身に付けるため、出前講座や交通安全教育を通して利用方法やルールの普及啓発活動に取り組みます。

3) 企業に対するモビリティ・マネジメント

立地企業やその就労者を対象に運行情報を提供し、通勤時に公共交通を利用する取組や意識醸成につなげます。

事業 5 - 3 : 事業者の運転手確保に向けた支援

【実施主体：南会津町、交通事業者、民間事業者】

路線バスやタクシー事業者においては、高齢化に伴う乗務員不足が懸念されていることから、乗務員の確保に向け町のホームページなどを活用した乗務員の求人募集の支援などを検討します。

就職イベントの開催やハローワークと連携したホームページ、広報紙の掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知します。

実施スケジュール

計画検討 事業実施 事業継続

計画の目標	事業名	スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R10
基本目標1: 中心部、郊外部、広域を結ぶ公共交通体系の確保・維持	施策1:公共交通サービスの機能強化					
	事業1-1	デマンドタクシーの利便性向上				
	事業1-2	地域内・地域間・広域を支える路線バスの見直し				
	事業1-3	広域的な移動を支える鉄道の確保・維持				
	事業1-4	新たな技術を活用した移動手段の導入検討				
	事業1-5	移動サービスとの適切な連携				
基本目標2: 快適な利用環境の整備と分かりやすい情報の充実	施策2:公共交通を利用しやすくするための環境整備					
	事業2-1	快適に利用できる待合環境の整備				
	事業2-2	利用しやすい支払い方法の導入				
	事業2-3	利用者や環境に配慮した車両の導入				
	施策3:案内情報の充実と情報発信の強化					
	事業3-1	分かりやすい情報発信に向けた案内ツールの作成				
基本目標3: 公共交通を利用した外出機会の創出	事業3-2	周知方法の見直し				
	施策4:関係機関との共創(協働)による利用促進の展開					
	事業4-1	町民を対象にした利用促進の展開				
	事業4-2	施設・民間団体を対象とした利用促進の展開				
基本目標4: 公共交通を守り、育てる機運の醸成	施策5:公共交通の魅力向上と利用者の意識醸成					
	事業5-1	公共交通に対する町民の意向の把握				
	事業5-2	モビリティ・マネジメントの推進				
	事業5-3	事業者の運転手確保に向けた支援				

7. 施策・事業の推進体制

7-1 推進・管理体制

計画の推進にあたっては、町が中心となって町民・交通事業者・関係主体などと連携・協働し、それぞれの主体に基本的な役割を分担します。

引き続き、関係主体などで構成された「南会津町地域公共交通会議」の管理のもと、計画全体の推進、事業の進捗状況や達成状況の確認などを行い、計画の着実な推進に努めます。

■ 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
町	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討 ○他の分野との連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、町全体での取組を推進
町民	○利用者の目線から、改善に向けて積極的な意見やアイデアの発案 ○町との協働で公共交通を支えるなど、公共交通の確保・維持に向けた取組を展開
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づく事業を展開
関係機関	○町や交通事業者などと連携した取組の検討
国・県	○全体的な統括の視点や、他の地域での事例などを踏まえながら、本計画の推進に対する指導・助言
道路管理者・ 交通管理者	○道路行政の視点から本計画の正当性・妥当性を判断
有識者	○本計画に示す事業について、多角的な視点からの助言等

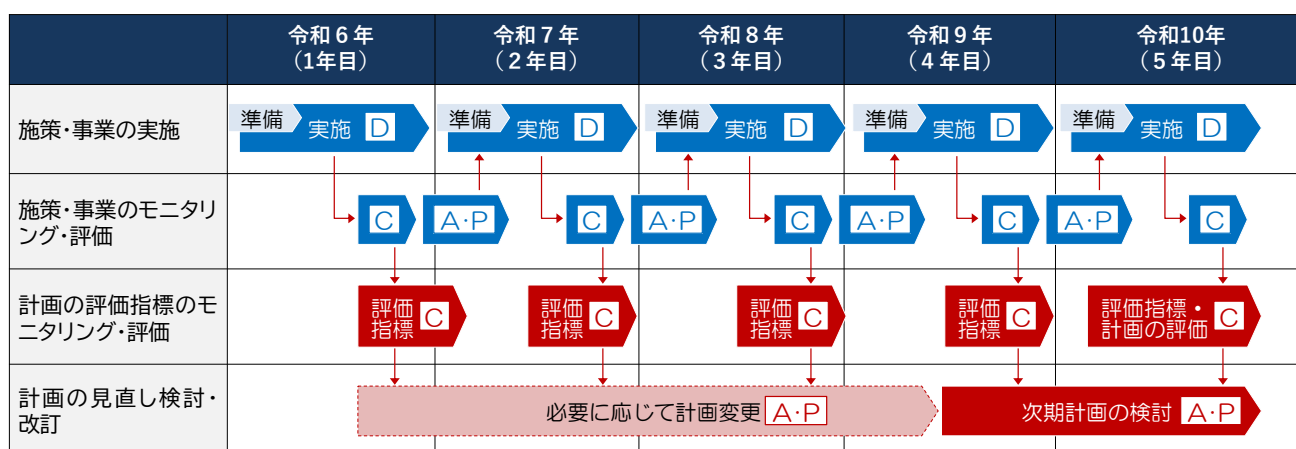
7-2 計画の管理方法

基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル^{※7}の考えに基づき検証します。

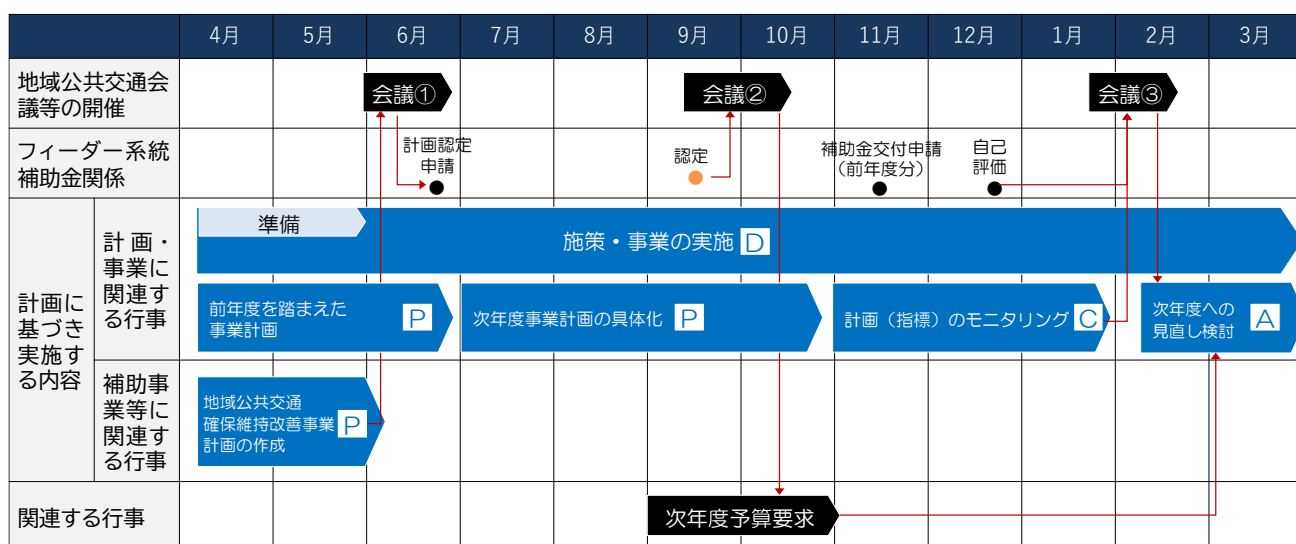
具体的に示す事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握します。

年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜会議を開催して評価結果を検証するとともに、有識者などの意見を踏まえて実施中の事業内容などを改善するほか、次年度に向けた事業計画を検討します。

■ 計画の推進方法



■ 年間の実施内容



⁷ PDCA サイクル：計画（Plan）→実施（Do）→検証・評価（Check）→改善・見直し（Action）を繰り返しながら、品質を高めようとする概念

8. 参考資料

■ ニーズ調査の実施概要

調査区分	調査対象	調査項目	調査方法	配布数	回答数	回答率
アンケート	町民	日常生活の移動実態、公共交通の利用状況や認識・考え方、交通移動に対する考えなど。	郵送(無作為抽出)	2,000票	807票	40.4%
	高校生(町民)	1～3年生とその保護者	郵送	325票	高校生83票 保護者112票	高校生25.5% 保護者34.5%
	宿泊施設利用者(観光動態調査)	町内施設	施設を通じて配布	81票	46票	56.8%
	タクシー利用者	乗合タクシーデマンドタクシー	運転手を通じて配布 ※未就学児や通学利用の学生は対象外	37票	37票	100.0%
主要拠点	会津田島駅 会津高原尾瀬口駅	乗り継ぎ実態、乗り換え上の問題点など。	直接聴取	119票	119票	100.0%
調査区分	調査対象	調査項目	調査方法	実施結果		
路線バス利用者	山口・内川線 松枝岐線	利用実態、利用上の問題点や改善点など。	直接聴取(乗車方式)	延べ111人		
主要拠点	会津田島駅 会津高原尾瀬口駅	乗り継ぎ実態、乗り換え上の問題点など。	会津田島駅の改札口通過人数をカウント(始発～最終)	187人		
	会津鉄道(株) 野岩鉄道(株) 会津乗合自動車(株) (有)祇園タクシー 会津交通(株) 田島タクシー(有) 山口タクシー	経営上の課題、利用状況、利用環境の改善に向けた取組など。	直接聴取(オンライン)	7社		
庁内関係部署	健康福祉課	福祉面における高齢者の移動手段の住み分け	直接聴取(オンライン)	庁内4課 3自治体		
	建設課	将来的なまちづくりの方向性				
	商工観光課	今後の観光施策における観光二次交通対策				
	学校教育課	スクールの今後の方向性				
	檜枝岐村	檜枝岐線の今後の方向性				
	只見町	自然首都・只見号の利用状況と今後の方向性				
	昭和村	昭和村南会津町生活バスの利用状況と今後の方向性				

策定：令和 6（2024）年 3 月

改訂：令和 6（2024）年 6 月

発行：南会津町地域公共交通会議

編集：南会津町 総合政策課 地域振興係

（南会津町地域公共交通会議 事務局）

〒967-8601 福島県南会津郡南会津町

田島字後原甲 3531-1