

データを活用した地域住民との 連携・協働による地域内交通の構築 ～地域交通と地域づくりにかかる小さな変革～

1. 市及び公共交通の概況と課題
2. 地域との連携・協働によるバスづくりの取組
3. データを活用した地域との連携・協働の取組

会津若松市の紹介

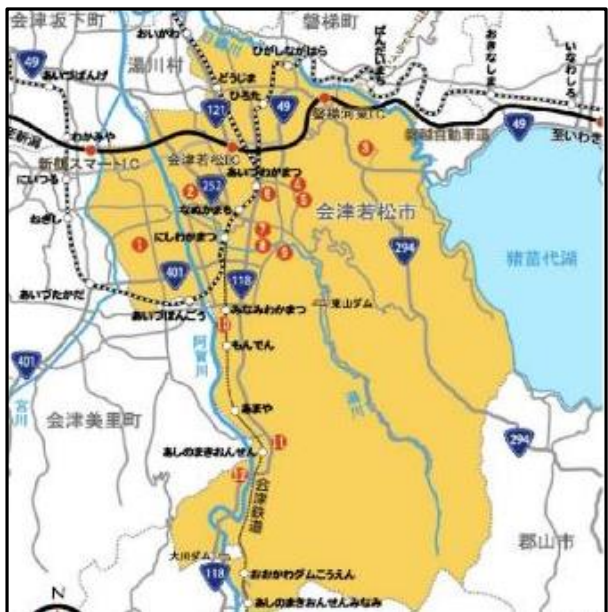


地 理

福島県の西部に位置しており、磐梯山や猪苗代湖などの豊かな自然に囲まれた、自然景観に恵まれたまち

産 業

国内有数の観光産業（鶴ヶ城、白虎隊等）
稲作を中心とした農業と酒、漆器等の地場産業
I C T関連の最先端産業・I T 関連産業の創設



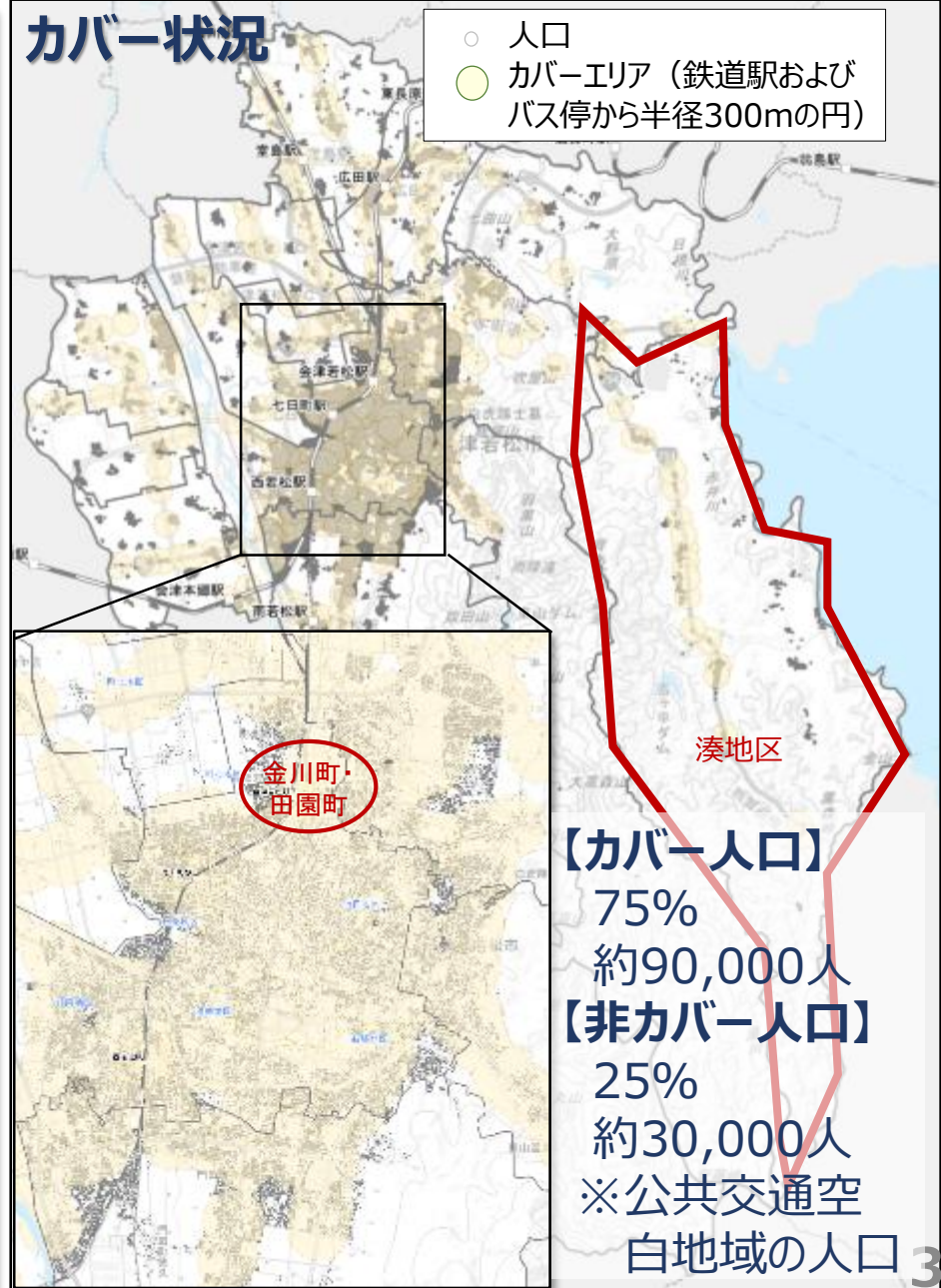
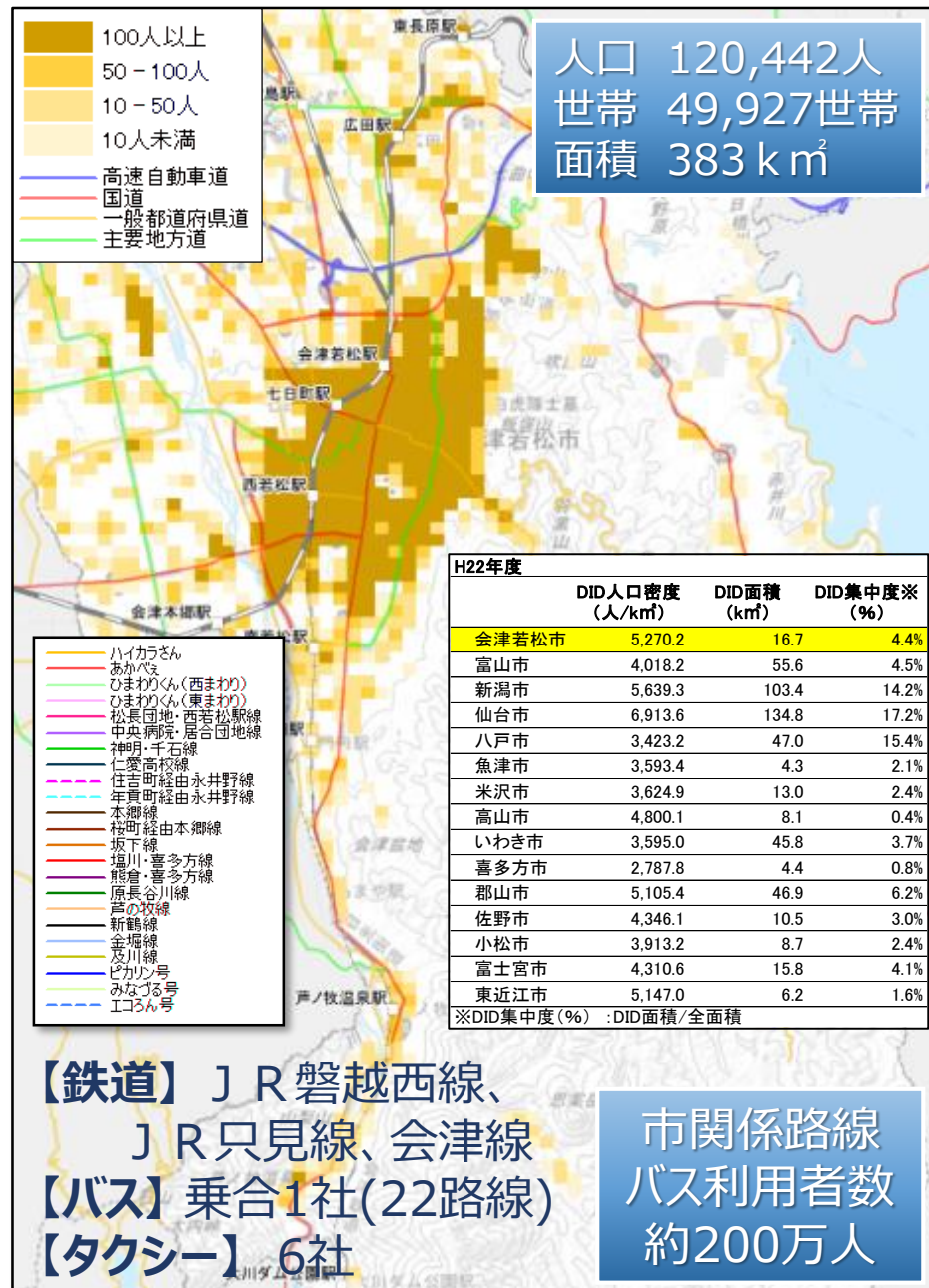
会津大学

平成5年に開学した県立のICT専門大学
先進のソフト/ハードウェアサイエンティスト養成を目的
コンピュータ関連と英語教育に特徴



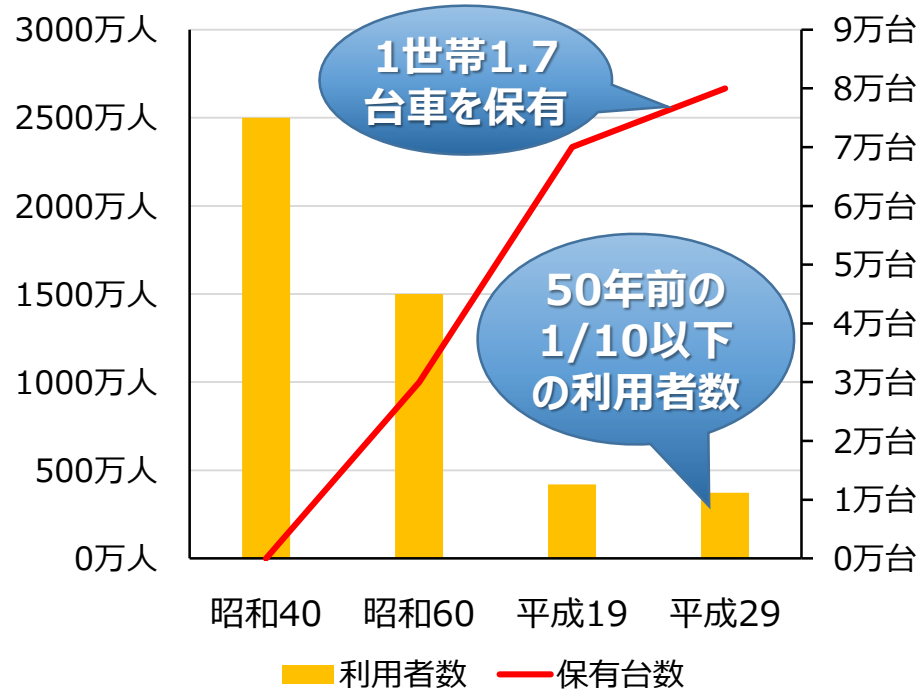
- ・コンピュータサイエンス領域で研究者数は全国1位（研究者100名）
- ・コンピュータサイエンス領域で学生数は全国1位（毎年240名入学）
- ・大学発ベンチャー数は公立大学で全国1位
- ・スーパーグローバル大学（文部科学省）に採択

市の概況、公共交通の概況

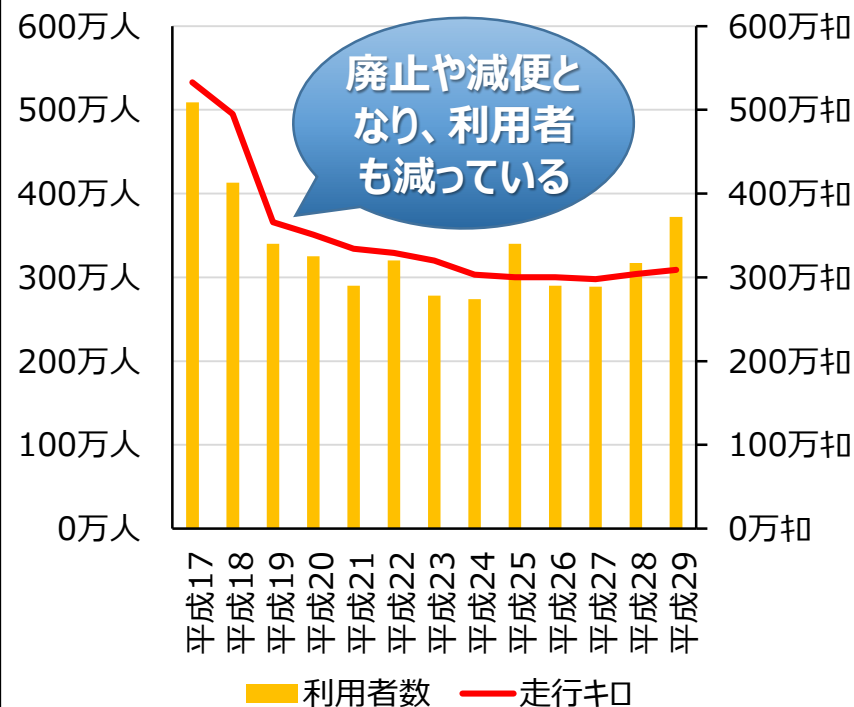


路線バスを取り巻く現状と課題①

会津管内の路線バス利用者数
と自家用車保有台数の推移



会津管内の路線バス利用者数
と走行キロ数の推移



利用者減少の負の連鎖

利用できるバスが少ない
乗り継ぎが不便

↑
サービス低下

減便
廃止

利用者の減少

【背景】・高い自家用車依存 ・人口減少
・少子化による通学利用の減少

バス事業者だけで
運行を維持することは困難
市の補助・委託での運行
⇒財政負担の増加

収支悪化

負のスパイラルから抜け出せない

何とかしなければ！

路線バスを取り巻く現状と課題③

「運営」と「運行」の分離が進んでいる 【会津若松市の路線バス運行形態】

市や交通事業者だけでは、必要なバスをつくり、維持できない？

路線	運営	運行	課題
「ハイカラさん」「あかべえ」などの事業者自主運行路線	会津バス	会津バス	・事業者の採算路線となっているのは観光路線のごく一部 ・路線によっては内部補填しながら運行を継続
地域間幹線や市町村に跨る広域路線などの補助路線	市 (県)	会津バス	・薄く、広く残していることから、負のスパイラルに陥っている。 ・インセンティブの少ない補助制度であり、運行事業者の主体性は働きにくい
市 コミュニティバス「みなづる号」「ピカリン号」	市	会津バス	・市が路線設定や利用促進に取り組んでいるが、利用に繋がっていない。 ・利用者ニーズを把握できていない？？

実務上も（実は法律上も）
市に対する責務・期待が大きくなっているのに応えられていない
何とかしなければ！

【新しいバスの運行形態】

路線	運営	運行
金川町田園町住民コミュニティバス「さわやか号」	地域	会津バス
みんなと湊まちづくりネットワーク「みなとバス」	地域	地域

スマートシティの取組、地域公共交通の取組 会津若松市

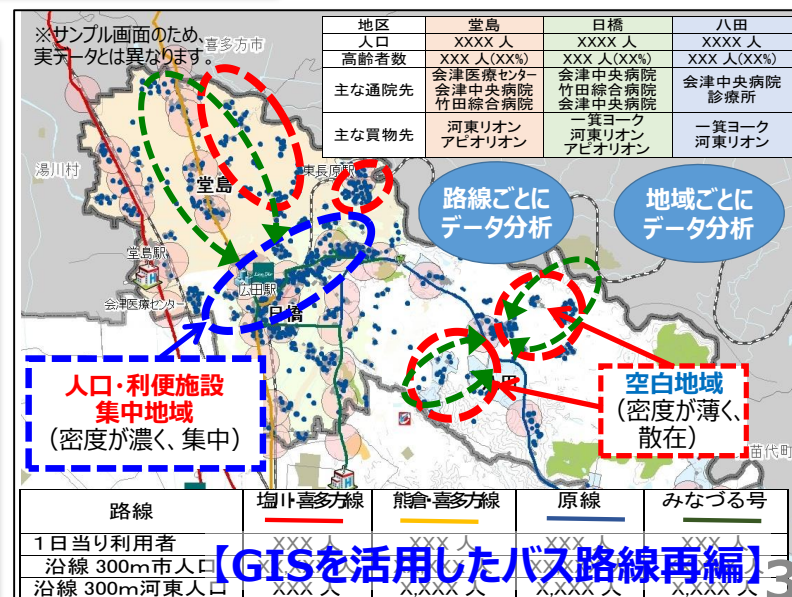
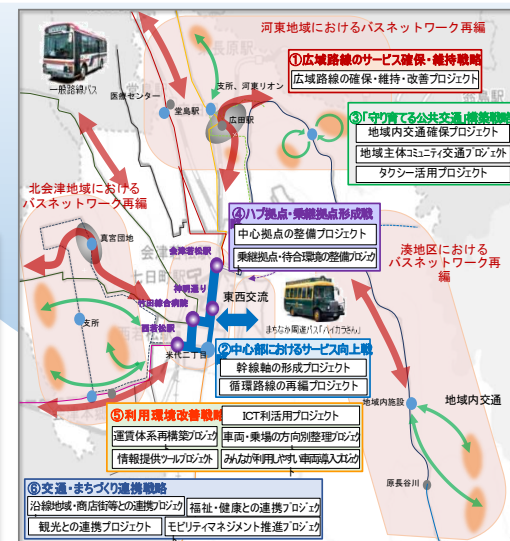
スマートシティ会津若松



会津大学や多くのICT企業が立地している特徴を活かし、様々な分野で、ICTや環境技術を活用した取り組みを進める。



市地域公共交通網形成計画



国交大臣表彰を受賞

公共交通功績たたえる

若松の金川町・田園町バス協

国土交通省が地域公共交通に関する模範的な功績があった団体などを表彰する。本年度の「地域公共交通優良団体大臣表彰」の表彰式は12日、東京で行われ、本県初受賞の会津若松市の金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会（菊地良三会長）の功績がたたえられた。

表彰制度は2009（平成21）年度に開始。住民やNPO、企業などを対象に、地域の実情に合った創意工夫、事業の自立性・継続性などを基準に選考している。式では、受賞した全国五つの受賞者の関係者が出席し、石井啓一国土交通相から表彰状を受けた。

同協議会は公共交通の空白地域で、住民の主體的な参画によってコミュニティバス「さわやか号」の本格運行を14年度に開始。住民意見の把握・検証をしながら地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んでいる点が評価された。

菊地会長は「身に余る大きな賞を頂戴し感激ひとしおだ。これは多くの方々が一体となって真剣に取り組んだ結果で感謝の念でいっぱい。バスが地域の足として定着するよう、さらなる進化を目指す」と語った。

市街地の公共交通空白地域における移動手段確保の取組

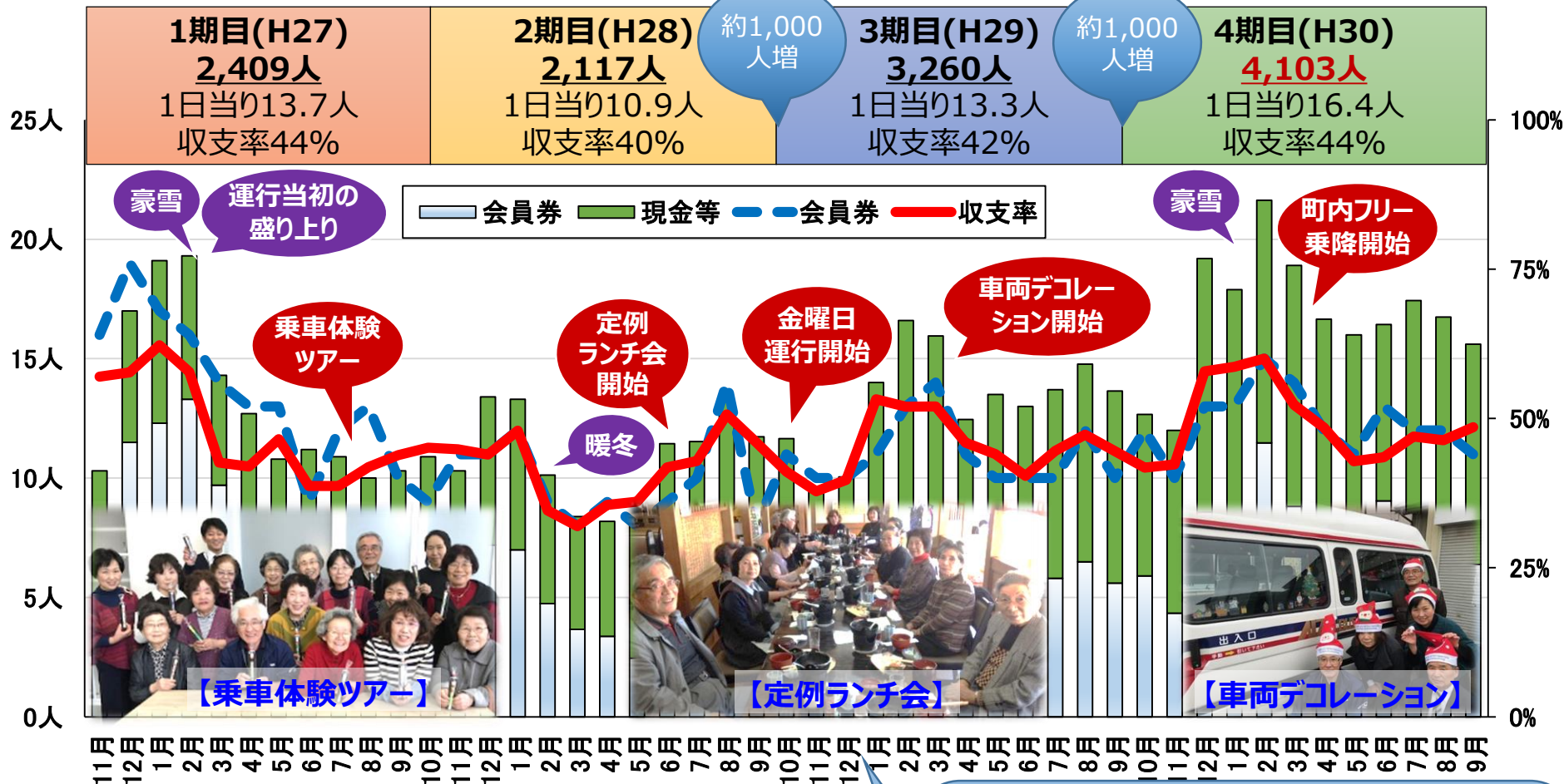


【評価頂いたポイント】

- ①実証運行終了後もあきらめずに再開に向けた議論と検証を行った。
- ②**地域住民が運営主体となり**、交通事業者・市との連携によりバスが運行されている。
- ③住民が主体となった利用促進の取組が安定的な利用に繋がっているだけでなく、地域福祉・地域づくりにも繋がっている。

「さわやか号」の運行実績

会津若松市



2期目に入り利用者が減少傾向にあったなか、
定例ランチ会や**乗車体験ツアー**、**買物ポイントの連携**等により利用者は増加傾向に。
 4期目は、ついに4,000人を突破！

地域が主体となった独自の利用促進の取組や運行内容の改善により、
 安定的なバス利用に繋がっているとともに、
 小さな成功体験の積み重ねが
 良い循環を生んでいる。

みんなと湊まちづくりネットワーク「みなとバス」



EST交通環境大賞受賞

若松市と湊地区地域活性化協

地域の交通環境に関する優れた取り組みをたたえる第10回EST交通環境大賞で、会津若松市と湊地区地域活性化協議会（小松山昭一会長）が大賞（環境大臣賞）を受賞した。表彰式は5月13日に東京で行われる。同賞は「環境的に持続可能な交通（EST）」の普及を目的に2009（平成21）年に始まった。主催はEST普及推進委員会（委員長・太田勝敏東大名誉教授）と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団。今回は全国から18団体が応募、2団体が大賞、1団体が優秀賞、3団体が奨励賞を受賞した。

バスは同地区の風力発電所が提供する急速充電施設で充電でき、再生可能エネルギーの地産地消やCO₂の削減につながっているほか、高齢者の安全確認などを目的に設置した「みなとチャネル」でバスを予約することで、無駄のない効率的な運行を実現している点が評価された。

室井照平市長は「地域の皆さんの取り組みが評価されて良かったと思う」、小松山会長は「会の取り組みが評価されたと思う。今後も地域に根差した活動をしたい」と喜びを語った。

【評価頂いたポイント】

- ①再エネの地産地消とCO₂削減に繋がる運行を目指し、電気自動車やICT技術を活用している。
- ②**地域住民が主体となり**、市・関係者との連携によりバスが運行されている。
- ③住民が主体となった運行・利用促進の取組が安定的な利用に繋がっているだけでなく、地域福祉・地域づくりにも繋がっている。

中山間地域の公共交通
空白地域における移動
手段確保の取組

「みなとバス」の運行実績

会津若松市



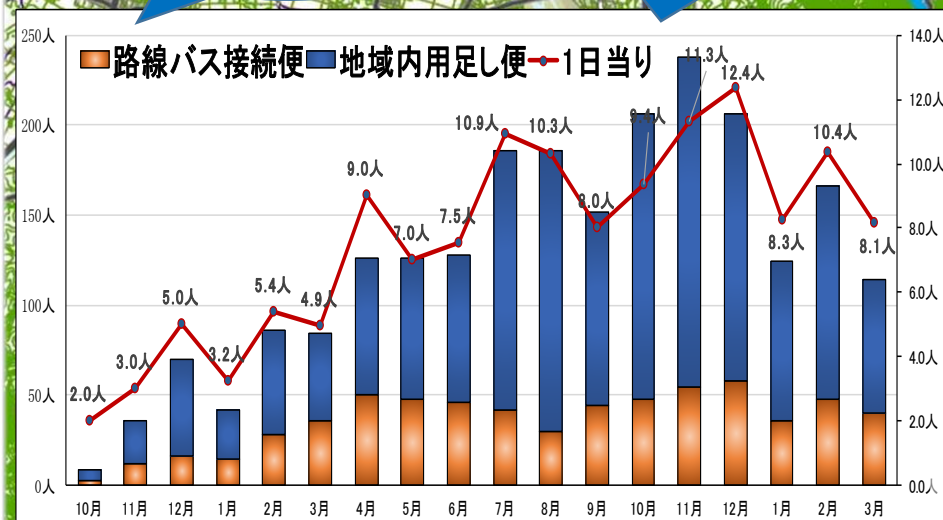
【介護予防教室との連携】



【みなとチャンネルからのバス予約】

29年度
約4人/1日

30年度
約9人/1日



単に人を送迎だけでなく、福祉的な課題解決や地域づくり活動と連携した活用が図られており、地域住民が運行を担うことによる効果が現れてきている。



【農産物直売所での野菜集荷】

【再エネの地産地消】

地域と連携・協働したバスづくりの**効果**

- ① 本当に使われる交通をつくることのできるので運行の持続性が高まる。
- ② マイバス意識が醸成されることにより、地域の特性・実情に応じた継続的な利用促進や運行内容の改善に繋がっていく。
- ③ 地域の様々な関係者が携わることで、交通をツール・基盤に、高齢者福祉やコミュニティ活性化など、地域づくり全体の取組に展開していく。

地域と連携・協働したバスづくりを**進めていくためには・・・**

- ① 地域と冷静な議論を進めていくために、地域やバスの現状をデータで共有していくことが重要。
- ② 本当のニーズを把握するために、利用者まで掘り下げた意見の把握が必要。
- ③ データや基礎とした議論を積み重ね、信頼関係を築いていく、時間をかけたプロセスが必要。

公共交通網形成計画・再編実施計画の策定
今後の公共交通の取り組みにおける基本方針とした

地域との連携・協働によるバスづくりの展開

会津若松市

金川町・田園町住民コミュニティバスの取組から学んだこと

「持続的可能な公共交通をつくっていくためには・・・」

- ☆地域との連携・協働による取組を基軸とする
- ☆利用者起点、現場起点で取り組む
- ☆データを共有し、データに基づき検討を行う



データや利用者を起点とした、調査・計画策定

会津若松市地域公共交通網形成計画（28年3月策定）

③「守り育てる公共交通」構築戦略
・地域主体コミュニティ交通プロジェクトなど

再編重点地区の抽出
⇒**北会津地区**、**河東地区**、**湊地区**

地域との連携・協働によるバスづくりの展開

第1期会津若松市地域公共交通再編実施計画（30年3月策定）

地元地域づくり組織との連携・協働による広域路線、地域内交通の検討

北会津地域づくり委員会

河東地域づくり委員会

湊地区地域活性化協議会

「さわやか号」における運行データの共有

毎日のダイヤやバス停ごとの乗降数を、バス事業者に把握してもらい、それを毎月の協議会で共有している。

	9/1	9/2	9/3	9/4	9/5	9/6	9/7	9/8	9/9	9/10	9/11	9/12	9/13	9/14	9/15	9/16	9/17	9/18	9/19	9/20	9/21	9/22	9/23	9/24	9/25	9/26	9/27	9/28	9/29	9/30		集計				
	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金						
天候	晴				晴	晴	晴	雨				晴	曇	晴	晴					雨/曇	晴					雨	晴	雨	雨	雨						
乗降場名	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発	9:35発				
会津若松駅前	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車			
会津川口光栄会館												乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車			
会津川町東	2				4		2	1				2	1		2							1							1				16	0		
会津川町西												1			2																			11	0	
大谷青葉店北																																			3	0
田園町北																																			3	0
田園町町内倉館前																																			14	0
ファミリマート前	1				1	1		1	1													1	1					3	1			2			5	0
下大和町																																			1	0
七日町角																																			0	1

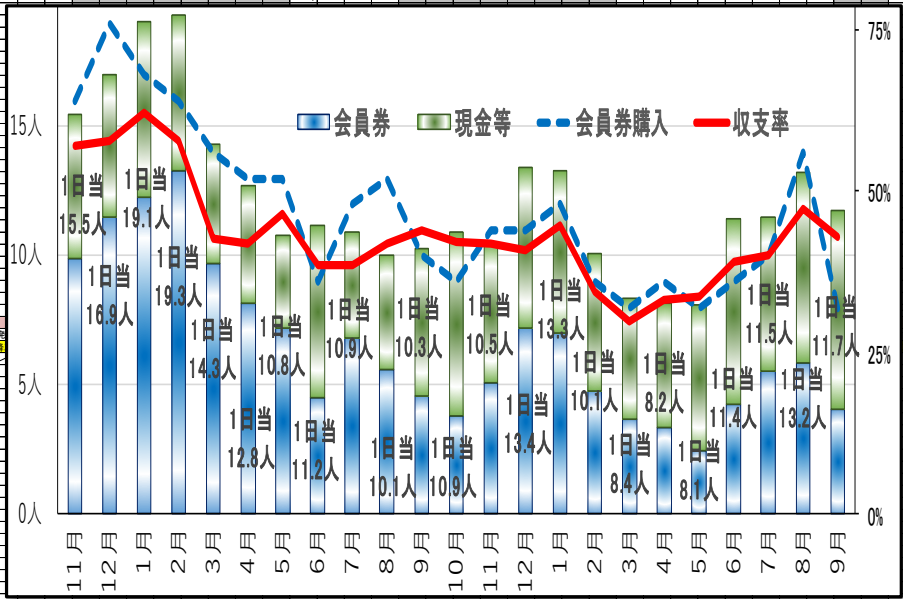
地域で取り組んでいるからこそ、どうして
利用者が減ったか、増えたのかがわかる

実情に応じた運行方法や利用促進策の検討が可能となっている

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

「今月は〇〇さんが、
怪我をして乗らなくな
ったので利用者が
減っている」

「この週は〇〇さん
が、通院で使うよう
になったので増えて
いる」



データの把握～バス乗降調査

全路線、約400ダイヤ
全ての乗降調査を実施
(H27年度～)

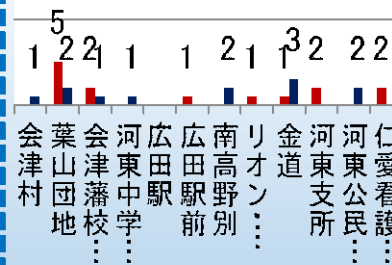
【原長谷川線】

- ・1日 6往復の運行
- ・1日の利用者216人

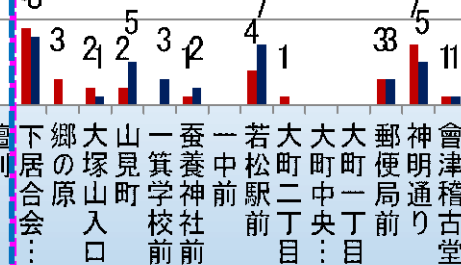
1日当たり利用者

■ 乗車(人)
■ 降車(人)

日橋(河東)



市中心部



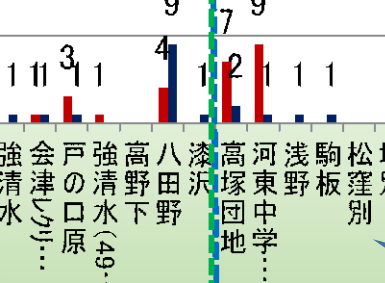
【みなづる号】

- ・1日 6往復の運行
- ・1日の利用者46人

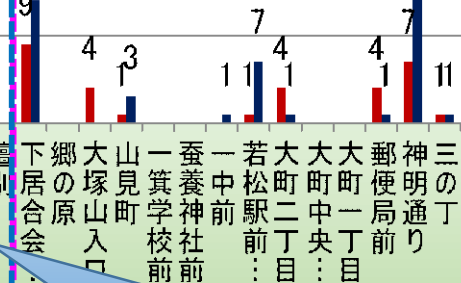
湊



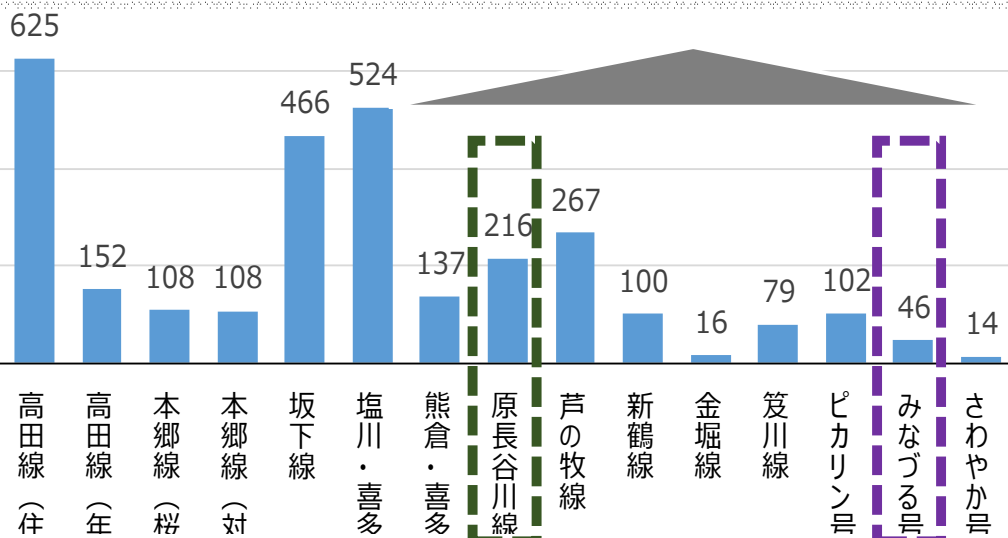
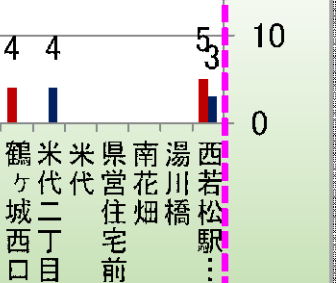
八田(河東)



日橋(河東)



市中心部



乗降データをバス停や集落単位まで“小さく”把握し、地域の方々と共有することで、バス利用者のイメージがしやすくなった

地理感、現場感を養うことができた

現況や課題を可視化・定量化し共有することで、地域と冷静な議論をすることが可能となった

市職員は、コンサル頼りではない、仮説を持った検討が可能となった

GISがバス検討の武器に！

【凡例】

● 人が住んでいるところ

バス路線

バス停から300m区域

交通空白・生活不便地域

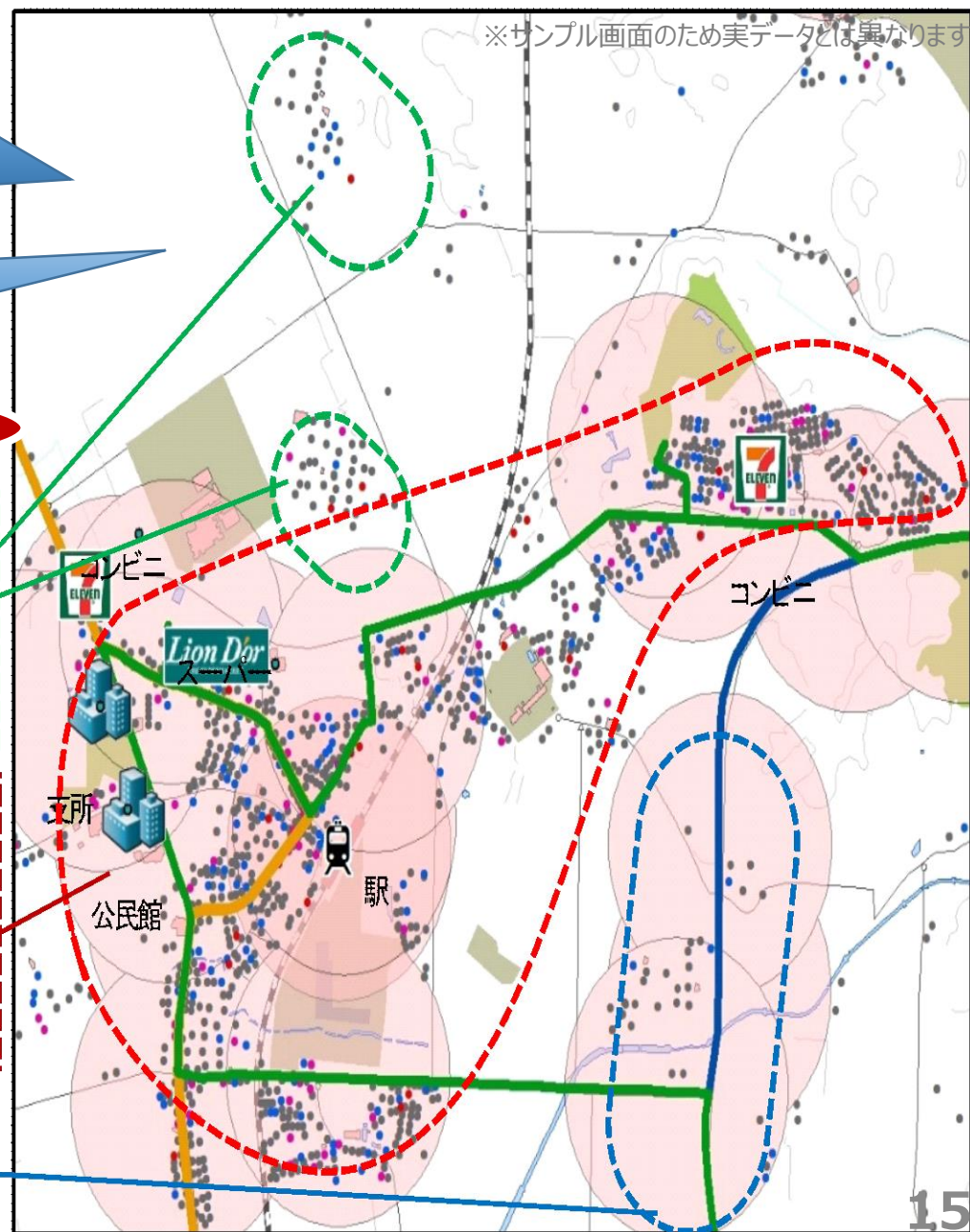
● 人 □:〇〇人
● 単身女性高齢者:〇〇人
● 高校生層:〇〇人
・集落散在し、人口もまばら

人口集中・利便施設集中地域

バス利用者が多い地域
● 人 □:〇〇人
● 単身女性高齢者:〇〇人
● 高校生層:〇〇人
・住宅地が密集し、人口も多い

バス沿線だが利用者が少ない地域

● 人 □:〇〇人
● 単身女性高齢者:〇〇人
● 高校生層:〇〇人
・集落散在し、人口もまばら



住基と連動したGISシステムを活用

データの分析～乗降・人口の相関把握

会津若松市

バス停ごとの利用者数、300m圏内人口を400バス停ごとに整理

バス停名称	乗降数	乗車数	降車数	総人口	高齢者(65歳以上)	単身高齢者	単女性高齢者	後期高齢者(75歳以上)	単身後期高齢者	単女性後期高齢者	高校生層(15～18歳)	交通弱者(単身女性高齢者+高校生)
松長五丁目	53	27	26	985	116	38	30	61	30	24	91	121
オリンパス前	87	26	61	633	114	21	14	34	9	7	30	44
山見町	40	26	14	889	201	61	44	101	34	30	26	70
下居合会津中央病院前	40	22	18	371	111	26	20	61	19	17	23	43
松長コミュニティセンター前	43	22	21	1274	183	59	40	94	38	29	84	124
松長一丁目	51	22	29	1433	214	55	31	93	28	19	73	104
年貢町東	39	21	18	1408	353	97	72	195	67	53	66	138
東小松	38	19	19	181	59	10	7	29	6	5	9	16
青木	33	18	15	969	244	51	41	113	26	23	46	87
高久下町	32	17	15	236	72	7	5	42	6	5	9	14
居合団地北口	29	16	13	1113	407	118	81	202	63	45	49	130
中野(若松)	39	16	23	1388	366	66	45	183	41	32	72	117
年貢町団地入口	22	15	7	1605	481	171	121	249	95	80	55	176
大戸小学校前	34	14	20	171	74	20	14	46	11	9	4	18
上高野	34	14	20	198	43	5	3	31	2	1	9	12
日吉団地入口	29	14	15	1630	289	53	40	135	29	26	70	110
芦の牧車庫	21	13	8	196	116	85	68	89	71	59	1	69
面川荒川前	24	13	11	179	78	7	6	48	6	6	4	10
居合団地西口	25	12	13	1356	421	94	70	181	49	37	61	131
北柳原	32	12	20	1021	210	33	24	101	20	15	52	76
原小坂	14	10	4	223	86	15	11	55	12	10	2	13
真宮北	19	10	9	719	127	25	17	51	15	11	38	55
高瀬	24	9	15	101	42	8	6	25	4	3	3	9
湊小学校前	30	9	21	106	78	54	44	65	52	42	1	45
年貢町(芦の牧)	19	9	10	1403	332	84	64	173	55	46	55	119
八田野	13	9	4	118	43	2	2	23	1	1	1	3
一箕学校前	12	8	4	1145	253	66	49	128	40	33	38	87
面川	12	8	4	136	50	10	7	25	7	5	6	13
ふくしの家入口	13	8	5	55	18	18	5	1	1	0	0	5
高田橋	15	7	8	976	187	42	35	74	18	18	49	84
橋本(若松)	11	7	4	1176	381	111	72	199	68	52	44	116
松長団地	18	7	11	800	163	20	12	83	13	8	28	40
赤井吉崎前	8	6	2	190	65	8	8	47	8	8	4	12

※サンプル画面のため実データとは異なります

公共交通の潜在・顕在ニーズの比較分析

バス停の 顕在、潜在の 状況	潜在需要 の大きさ	検討すべき事項と 取り組みの方向性			備考	主要な該当バス停(路線)
		ルート	本数	利用促進		
I 顕在>潜在	大きい	良好	良好	拡充	更なる利用拡大 を図るための利 便性向上を検討	・松長一丁目(松長団地・西若松駅線) ・松長五丁目(松長団地・西若松駅線) ・松長コミュニティセンター前(松長団地・西若松駅線) ・年貢町東(神明・千石線、ひまわりくん) ・中野(芦の牧線) ・青木(神明・千石線) ・北柳原(塩川・喜多方線、熊倉・喜多方線、笈川線)
II 顕在>潜在	小さい	良好	良好	—	※目的地バス停 の可能性が大 きい	・上高野(笈川線) ・面川荒川前(芦の牧線) ・芦の牧車庫(芦の牧線) ・高田工業団地(住吉町経由高田線、年貢町経由高田線) ・高久下町(坂下線) ※東小松(会津西病院前)(住吉町経由高田線) ※大戸小学校前(芦の牧線) ※湊小学校前(原長谷川線)
III 顕在<潜在	小さい	見直し の 検討	減便の 検討	—	利用状況を踏ま えた路線の見直 しを検討	・金堀(金堀線) ・石ヶ森(金堀線) ・戸の口第三発電所(金堀線) ・滝沢坂下(金堀線) ・戸の口原(原長谷川線) ・会津レクリエーション公園(原長谷川線) ・会津村(みなづる号) ・河東総合体育館入口(みなづる号) ・金道(みなづる号) ・小見別(エコろん号) ・ホテルの森公園前(エコろん号) ・鈴渚入口(エコろん号)
IV 顕在<潜在	大きい	再編 検討	要検討	要検討	ルート及びダイヤ の見直しの必要 性を検討すると ともに、利用促進を 検討	・居合団地南口(中央病院・居合団地線) ・千石中央(神明・千石線) ・飯寺(桜町経由本郷線) ・間宮コミセン前(ピカリン号) ・石山(ハイカラさん、あかべえ) ・和田(ハイカラさん、あかべえ) ・対馬館団地入口(年貢町経由高田線、松長団地・西若松駅線、ひまわりくん) ・居合中央商店街(松長団地・西若松駅線) ・飯寺東(工業団地経由本郷線) ・千石ニュータウン(神明・千石線) ・新屋(芦の牧線)

どこから手をつけて良いか分らなかったが・・・
取り組むべき路線やバス停が見えてくる

データの分析～地域特性分析①

市内20行政区ごとの特性を整理（人口やアンケート結果を偏差値で把握）

項目	内 容	中央部地域					郊外部地域														
		行仁	鶴城	謹教	城北	日新	城西	町北	高野	神指	門田	東山	一箕	大戸	湊	北会津地域			河東地域		
		荒井	館の内	川南	八田	日橋	堂島														
公共交通空白地域	駅バス停300m圏内人口(%)	56	55	60	57	56	64	37	41	51	47	65	50	56	44	56	32	40	31	56	46
徒歩・自転車分担割合	通勤・通学_自転車(人)	54	60	51	67	48	62	46	43	46	78	50	56	42	42	43	42	43	44	42	42
	通勤・通学_徒歩(人)	57	57	64	54	65	52	49	41	42	70	49	65	42	42	42	41	42	42	42	41
	買い物_自転車(人)	55	55	56	65	59	59	46	43	44	78	47	56	42	42	42	43	42	44	42	42
	買い物_徒歩(人)	58	56	56	63	62	55	47	42	44	72	49	65	42	41	41	42	41	41	41	41
	通院_自転車(人)	54	54	58	61	61	62	45	43	46	77	46	59	41	41	41	44	41	44	41	41
	通院_徒歩(人)	64	56	64	60	67	56	44	43	43	67	44	57	41	43	41	44	41	41	43	41
	買い物_自転車(%)	60	61	59	70	65	59	53	44	47	59	48	49	39	39	39	46	39	46	39	39
	買い物_徒歩(%)	62	63	58	66	67	54	57	42	48	54	52	54	42	39	39	47	39	39	39	39
買い物利便性(頻度)	週5回以上(人)	49	55	55	60	58	57	47	42	45	78	47	67	42	41	44	42	44	42	41	42
	週3～4回以上(人)	56	51	54	58	54	60	46	42	43	76	53	68	40	41	40	41	42	45	44	43
	週1～2回(人)	52	51	54	48	54	54	45	45	47	79	52	74	42	42	46	41	42	46	44	43
	月2～3回(人)	48	50	50	65	43	67	48	43	45	77	48	65	45	43	48	48	43	45	40	40
	月1回程度(人)	66	43	55	43	43	43	43	43	66	77	55	55	55	43	43	43	43	43	55	43
	その他(人)	45	45	45	45	45	45	45	45	45	79	68	45	68	57	45	45	45	45	45	45
	未記入(人)	43	53	53	53	43	43	43	43	53	63	53	84	53	43	43	53	43	43	43	53
	計(人)	53	51	54	55	53	57	46	43	45	79	52	71	42	41	43	41	42	45	43	43
人口絶対数	総人口(人)	52	50	53	56	52	58	42	42	45	79	49	71	43	43	46	42	44	42	48	44
	高齢者(65歳以上)(人)	54	53	55	59	54	59	40	41	45	77	49	69	43	43	44	41	44	40	48	44
	単身高齢者(人)	59	57	60	58	56	59	40	40	45	72	49	66	44	43	42	40	43	40	44	42
	単身女性高齢者(人)	60	57	61	59	56	59	40	40	45	72	49	65	44	43	42	40	43	40	44	41
	後期高齢者(75歳以上)(人)	55	54	57	60	55	61	39	40	45	75	48	67	43	44	43	40	44	40	47	44
	単身後期高齢者(人)	60	56	61	59	56	59	40	40	46	72	49	65	44	44	41	40	44	40	44	42
	単身女性後期高齢者(人)	60	57	62	60	56	59	40	40	45	71	49	64	45	44	41	40	44	40	43	41
	高校生層(15～18歳)(人)	50	48	53	54	50	58	42	43	45	81	49	71	42	43	47	43	44	42	49	44
構成比	高齢者(65歳以上)(%)	48	56	47	48	50	44	48	52	60	33	44	34	72	68	37	57	53	52	44	53
	単身高齢者(%)	64	65	63	54	60	52	43	38	57	46	51	46	66	54	37	38	48	39	40	40
	単身女性高齢者(%)	63	65	64	54	58	52	41	38	54	46	51	46	68	55	37	39	49	40	40	40
	後期高齢者(75歳以上)(%)	48	52	48	47	49	44	49	51	57	33	42	34	68	73	38	56	54	58	44	54
	単身後期高齢者(%)	62	62	61	54	57	51	40	38	57	45	50	45	69	60	36	37	51	40	40	42
	単身女性後期高齢者(%)	61	62	62	54	56	51	39	38	55	45	50	45	70	60	37	39	53	40	40	41
	高校生層(15～18歳)(%)	46	43	58	51	49	60	39	50	45	64	53	61	24	39	59	50	51	47	66	46
面積	可住地面積(km ²)	38	39	40	41	38	43	44	52	55	64	41	52	44	75	56	50	59	54	54	60
	人口密度(人/km ²)	68	61	61	59	73	58	42	42	43	51	51	54	43	41	43	42	42	41	44	42

データの可視化～地域特性分析②

アンケートやGISデータに基づく市内 20 行政区ごとの地域特性の分析

	おでかけ利便性 (公共交通力パー率)	買い物利便性 (徒歩での買物率)	事業性 (単身高齢者数)	効率性 (人口密度)	20 地区の基本分類
中心部	高い	高い	高い	高い	行仁、鶴城、謹教、城北、 日新、城西、東山、一箕、
	低い	高い	高い	高い	門田
郊外部	高い	低い	低い	低い	神指、大戸、荒井、日橋
	低い	高い	低い	低い	町北
郊外部	低い	低い	低い	低い	高野、湊、北会津(舘の内、 川南)、河東(八田、堂島)

6 年間の計画で全ての地区をやることはできない……

優先的に取り組むべき地区や地域について整理する

データの可視化～集落別調査①

河東地区 集落ごとの地域分析

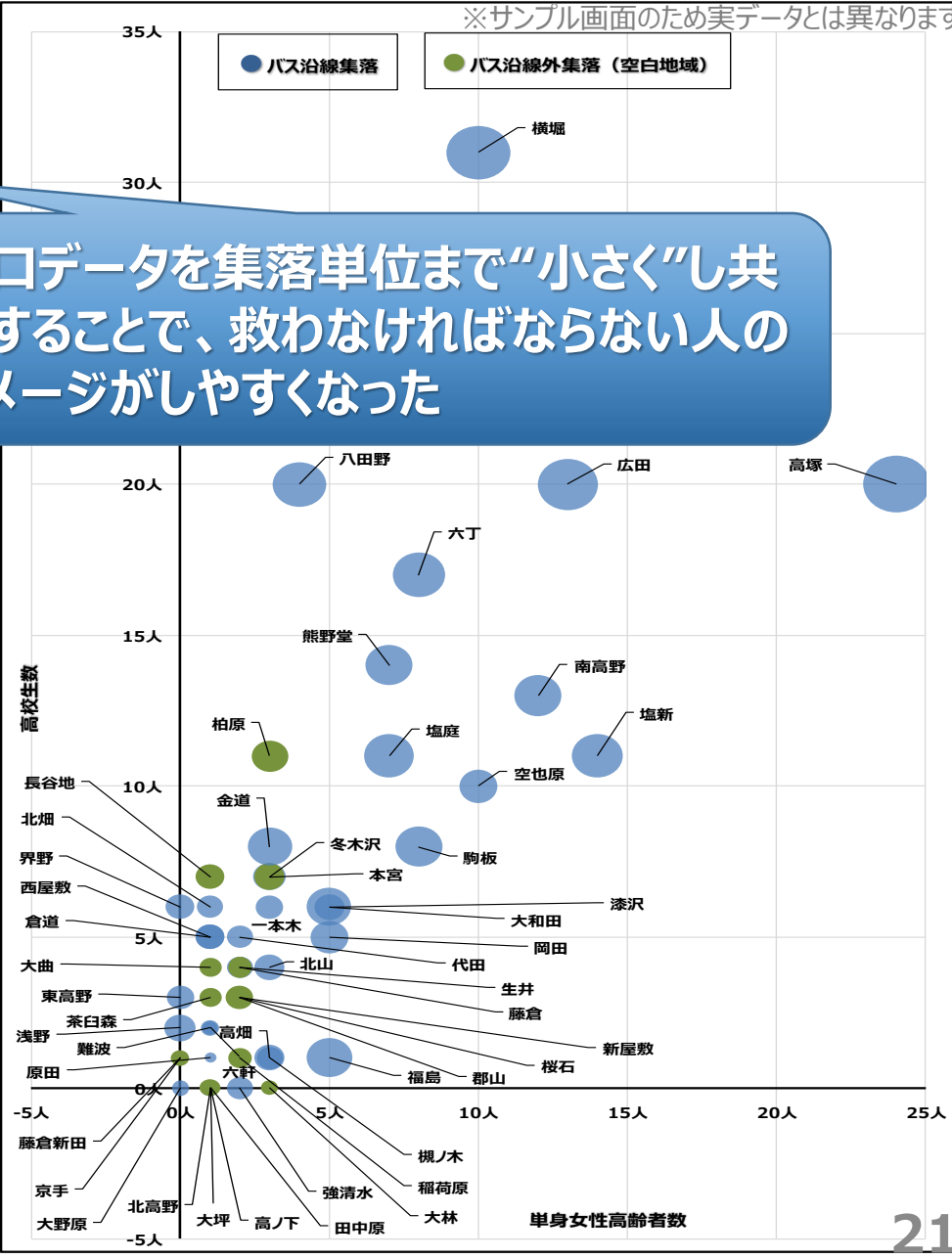
バス沿線外集落（空白地域）

河東地区 集落ごとの単身女性高齢者と高校生層数の分布

※サンプル画面のため実データとは異なります

NO	地区	町内会	世帯数	総人口	高齢者 (65歳以上)	単身 高齢者	単身女性 高齢者	高校生層 (15～18歳)	最寄バス停 最寄鉄道駅
1	日橋	田中原	11世帯	42人	15人	2人	1人	0人	田中原
2	日橋	塩新	111世帯	332人	99人	16人	14人	11人	仁愛駅前
3	日橋	六丁	111世帯	335人	114人	10人	8人	17人	六丁
4	日橋	横堀	156世帯	504人	131人	14人	10人	31人	沢目
5	日橋	広田	140世帯	456人	108人	16人	13人	20人	広田駅前
6	日橋	東	169世帯	509人	122人	18人	13人	26人	河中西口
7	日橋	藤倉	24世帯	82人	26人	2人	2人	4人	藤倉
8	日橋	倉道	30世帯	102人	33人	1人	1人	5人	中
9	日橋	槻ノ木	29世帯	88人	33人	5人	3人	1人	槻ノ木
10	日橋	難波	10世帯	30人	12人	2人	1人	2人	難波
11	日橋	塩庭	106世帯	319人	98人	11人	7人	11人	塩庭
12	日橋	駒板	89世帯	282人	79人	9人	8人	8人	駒板
13	日橋	界野	27世帯	106人	30人	0人	0人	6人	河東
14	日橋	北山	45世帯	118人	34人	4人	3人	4人	高
15	日橋	浅野	33世帯	124人	39人	1人	0人	2人	南
16	日橋	南高野	101世帯	284人	97人	12人	12人	13人	南
17	日橋	原田	6世帯	17人	4人	1人	1人	1人	原田
18	日橋	長谷地	38世帯	108人	33人	3人	1人	7人	長谷地
19	日橋	東高野	27世帯	96人	31人	3人	0人	3人	東高野
20	日橋	高塚	216世帯	557人	181人	37人	24人	20人	高塚団地
21	日橋	葉山	116世帯	334人	55人	9人	7人	24人	葉山団地
22	日橋	藤倉新田	7世帯	27人	7人	0人	0人	1人	なし
23	日橋	新屋敷	13世帯	39人	14人	2人	2人	3人	なし
24	日橋	空也原	63世帯	188人	57人	12人	10人	10人	東長原駅
25	日橋	一本木	33世帯	94人	33人	3人	3人	6人	東長原駅
26	八田	八田野	98世帯	347人	110人	5人	4人	20人	八田野
27	八田	大林	12世帯	35人	13人	3人	3人	0人	八田野
28	八田	桜石	23世帯	72人	27人	5人	2人	3人	八田野
29	八田	六軒	12世帯	42人	10人	2人	1人	2人	八田野
30	八田	大野原	15世帯	39人	16人	1人	0人	0人	戸の口原
31	八田	漆沢	36世帯	111人	36人	6人	5人	6人	漆沢
32	八田	生井	21世帯	75人	23人	3人	2人	4人	漆沢
33	八田	稻荷原	26世帯	69人	28人	6人	2人	1人	漆沢
34	八田	高ノ下	13世帯	38人	12人	2人	1人	0人	高野下
35	八田	強清水	30世帯	90人	28人	2人	2人	0人	強清水
36	堂島	熊野堂	92世帯	276人	92人	10人	7人	14人	熊の堂
37	堂島	冬木沢	41世帯	130人	46人	5人	3人	7人	熊の堂
38	堂島	茶臼森	17世帯	62人	18人	1人	1人	3人	熊の堂
39	堂島	北高野	10世帯	41人	15人	1人	1人	0人	熊の堂
40	堂島	大和田	72世帯	247人	99人	8人	5人	6人	熊野堂
41	堂島	柏原	49世帯	173人	58人	5人	3人	11人	熊野堂
42	堂島	岡田	55世帯	178人	59人	8人	5人	5人	熊野堂
43	堂島	福島	72世帯	256人	82人	5人	5人	1人	熊野堂
44	堂島	西屋敷	28世帯	101人	35人	2人	1人	5人	熊野堂
45	堂島	大曲	18世帯	62人	21人	1人	1人	4人	熊野堂
46	堂島	代田	28世帯	89人	30人	3人	2人	5人	熊野堂
47	堂島	大坪	17世帯	50人	24人	4人	1人	0人	熊野堂
48	堂島	北畑	24世帯	85人	31人	2人	1人	6人	熊野堂
49	堂島	高畑	39世帯	119人	48人	4人	3人	1人	熊野堂
50	堂島	京手	13世帯	41人	15人	2人	0人	1人	熊野堂
51	堂島	郡山	28世帯	94人	31人	2人	2人	3人	熊野堂
52	堂島	本宮	32世帯	118人	42人	4人	3人	7人	熊野堂
53	堂島	金道	79世帯	244人	72人	8人	3人	8人	熊野堂
合計			2711世帯	8457人	2606人	303人	213人	359人	
バス沿線外集落のみ			378世帯	1233人	418人	49人	26人	54人	

人口データを集落単位まで“小さく”し共有することで、救わなければならない人のイメージがしやすくなった



<荒井地区>		世帯数	単身高齢女性の数	利用者見込み		確認状況（単身高齢女性など）
地区	町内会名			最小値	最大値	
荒井	下荒井	103	8	4	8	・単身でも、元気で免許を持っていれば車を運転しておりバスは使わない。 ・高齢者のみ世帯の方が可能性があるかもしれない。 ・学生も何人かは使っていると思う。ただ、部活の子は定期を買ってまで使わないと思う。
荒井	下荒井団地	31	5	3	5	・よくバスを使っている人は何人かいる。 ・学生は自転車か送迎。特に、学風は送迎せざるを得ない。 ・3人程度バスを使っている人がいる。単身女性の方は高齢のため、バスは使っていない。 ・学生は基本自転車。冬は送迎。
荒井	蟹川	66	6	3	7	・単身女性は今も同居。可能性があるのは単身男性だが、バスは使っていないと思う。 ・高校生は夏自転車冬は送迎。農家は冬農閑期なので送迎しやすい。バスはお金もかかる。
荒井	真渡	46	2	0	0	・住民票上で単身女性になっている人は皆世帯分離で同居。 ・バス利用者は同居だが免許を持っていない高齢女性。 ・高校生は現状は自転車か送迎。ただ、朝夕の時間帯を厚くすれば学生はもう少し乗ると思う。
荒井	真宮新町南一丁目	120	6	8	8	・真宮中からバスに乗っている人はそこそこいる。単身高齢者だけではない。 ・学生は晴れの日のは自転車。雨の日のは冬期間は自転車かも。
荒井	真宮新町南二丁目	270	22	8	17	・バス利用者は、単身世帯よりも高齢者のみ世帯かも。 ・男性より女性の方が外出するので、バスを使う。 ・学生は基本夏は自転車、冬は送迎。ただ、冬にバスを使っている学生はいるかもしれない。
荒井	真宮新町南三丁目	99	3	2	4	・単身女性のうち2人ぐらいはバスを使っていると思う。 ・バス停名がまぎらわしいので変えてほしい。 ・高校生は自転車か送迎が多いと思うが、朝バスに乗っているのは見たことがある。
荒井	真宮新町南四丁目	70	3	2	4	・単身女性も含め、あまりバス利用する人はいないと思う。 ・工業団地への通勤客をターゲットにした方がよいと思う。 ・高校生は基本的には家族が送迎している。
荒井	真宮新町北	99	4	0	1	・単身女性も多分バス使わない。高齢者のみ世帯も今は、高齢者にとってはバス停が遠いので、集落内に入っているといと厳しい。 ・高校生はバスを利用しているかもしれない。ただ、冬は距離があるので、家族が送迎していると思う。 ・バス停に関する意見を出した人がいたので、バスをも。
荒井	鈴淵	23	2	0	1	・学生は自転車か送迎。 ・バス利用は単身女性ではなく、同居の高齢女性。 ・現在は高校生はいない。
荒井	中里	19	0	0	1	・単身女性はバスを使っている人はいないと思う。単身が男の人も。 ・高校生は自転車か送迎。バスは使っていないと思う。
荒井	石原	15	2	3	4	・単身女性はバスを使っている人はいないと思う。単身が男の人も。 ・高校生は自転車か送迎。バスは使っていないと思う。
荒井	田村山	19	3	1	3	・単身女性はバスを使っている人はいないと思う。単身が男の人も。 ・高校生は自転車か送迎。バスは使っていないと思う。
荒井	安良田	18	1	0	0	・単身女性はおらず、可能性があるのは高齢者のみ世帯か。 ・現在高校生はいないと思う。
荒井	宮ノ下	25	0	0	0	・現在バスを使う人はいないと思う。バス停が集落から離れており、高齢者は使えない。 ・学生は自転車か送迎だが、学生はバスを使うこともできないはない。
荒井	館	14	1	1	1	・高齢者はバス使っていない。高齢者以外で1件バスを使っている世帯がある。 ・高校生は基本自転車か送迎だが、雪のことを考えてバスを充実させてほしい。
荒井	出尻	17	0	1	1	・基本バスを使っている人はいないが、1件可能性あり。 ・学生は基本自転車か送迎。
荒井	和泉	41	1	1	1	・和泉はバス停が遠いため、バスを利用しない前提で生活設計ができている。バスは使わない。 ・高校生は自転車か送迎。バスを使おうとする人はいない。
荒井	白山	6	0	0	0	・単身女性はおらず、2人ぐら高齢可能性のある人はいるが、送迎等で対応しており、バスは使っていない。 ・現在高校生はいない。ただ、昔は自転車か送迎で通学。
集計欄		1,101	69	37	66	



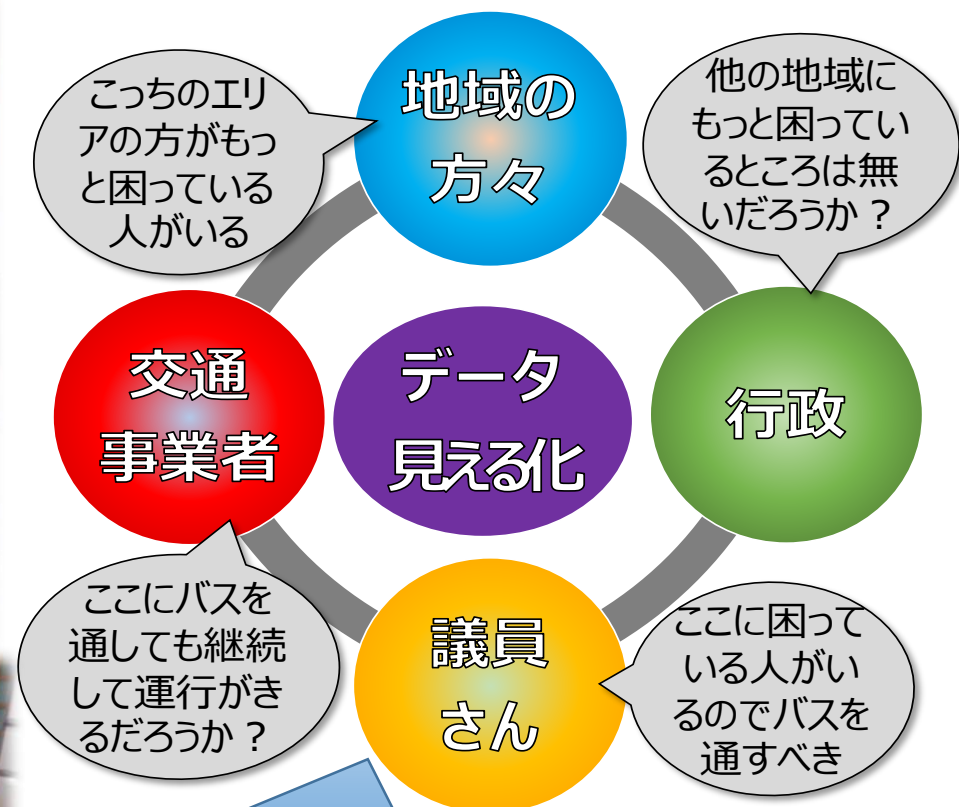
GISと地域の人のネットワークを活用し、バスを必要とする人の特定が可能に
⇒実質的に把握した需要に基づいた、持続可能なバスづくりにつなげる

データに基づいた地域と連携した検討

会津若松市



協議会での検討の様子



データを共有することで、単なる要望会ではない、“冷静”かつ“実質的”な議論が可能となった

データに基づいた議論を、複数回、継続的に行うことで、地域との信頼関係を築くことができた



地域交通は様々な人達の思いが一つになってようやく成り立つものであり、その中で我々行政の役割は、関係者の思いを繋げていくことであると感じています。思いを繋げるために、“データ”“現場感”“地域との連携”は効果的に機能すると思いますので、是非、お試しください。