

【人流データを活用した地域課題解決等モデル事業】

会津広域及びまちなかにおける人流データを活用した公共交通サービスの最適化

事業の報告



会津Samurai MaaSプロジェクト共同提案体

2022/3/10

構成員：株式会社ケー・シー・エス（代表者）
株式会社デザイニウム
会津若松市

1. 事業の概要

- 1 - 1. 事業の目的
- 1 - 2. 事業の進め方
- 1 - 3. 取得する人流データ

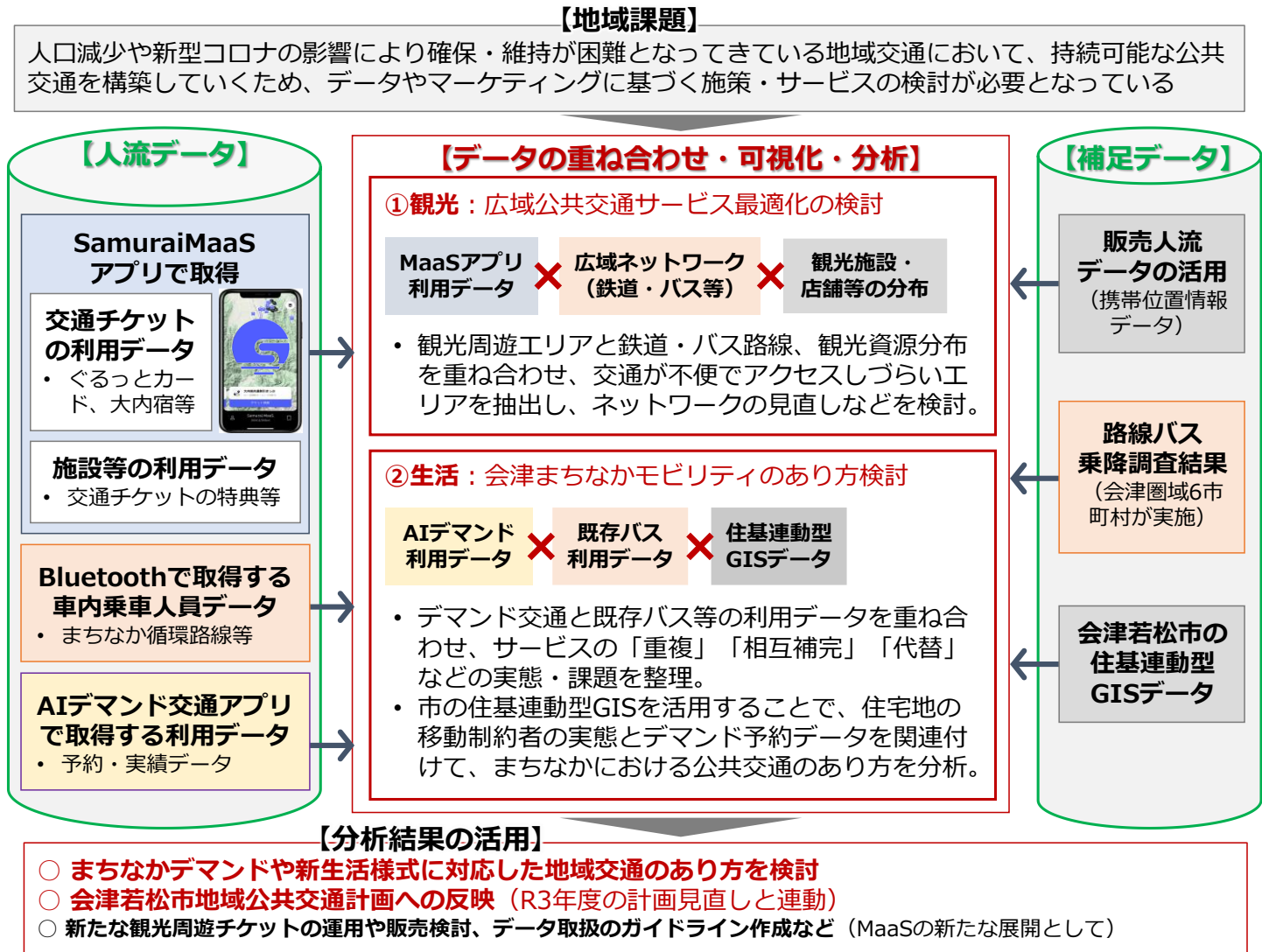
1-1. 事業の目的

会津広域エリア及び会津若松市まちなかにおける観光客・地域住民の移動を支える公共交通の利便性・持続性の確保に向けて、取得する「人流データ（アプリ、Bluetooth）」と「人口データ（住基連動型GIS、携帯位置情報）」等を掛け合わせた可視化・分析により、公共交通の再構築や新たなサービスの検討を行い、並行して動いている交通計画・再編策定事業との連携により活用を図る。

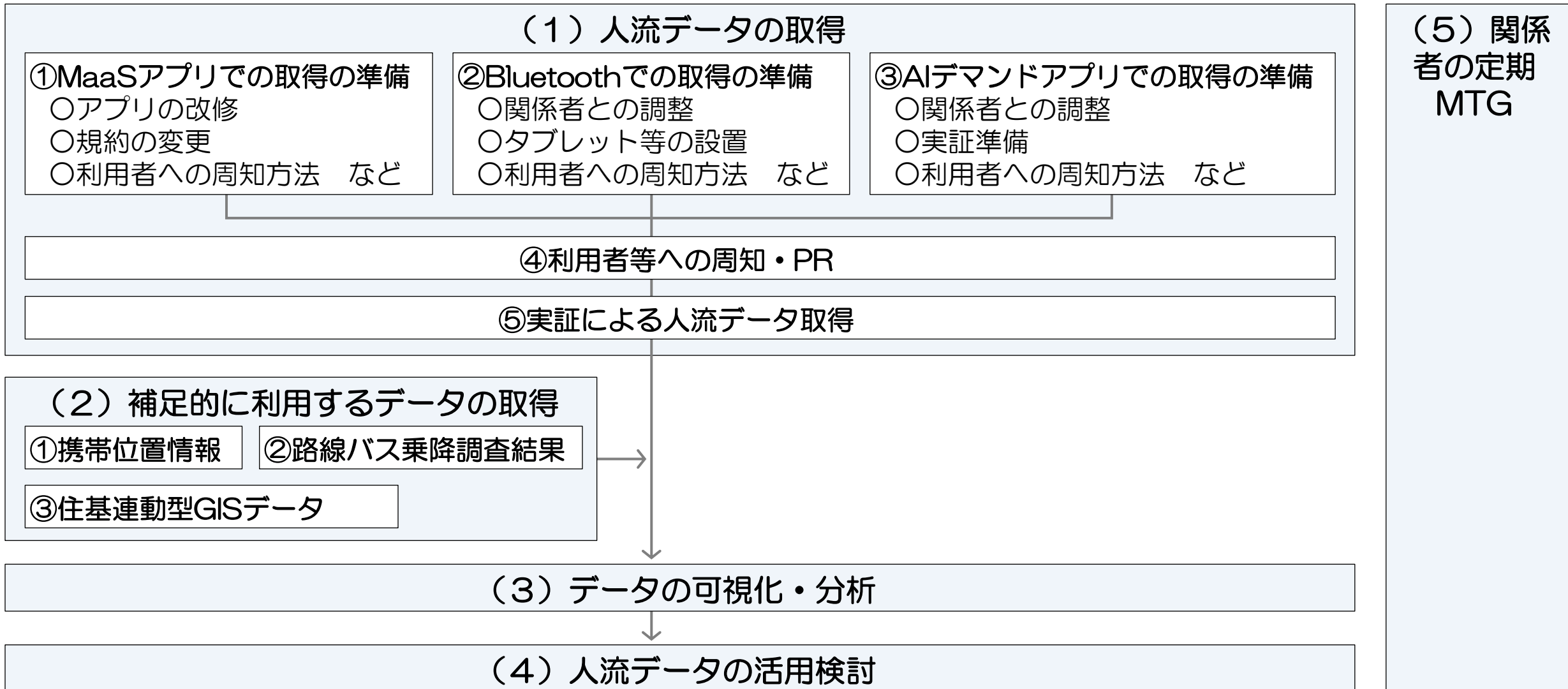
アプリ等から取得する人流データの活用は、会津Samurai MaaSプロジェクトとして電子チケットを販売・拡大していく中で、本事業終了後も継続的に実施していく。

これまでに構築してきたMaaSアプリや他事業等を通じて様々な人流データを取得

データの重ね合わせ・可視化・分析により、持続可能な地域交通の構築に向けて、デマンドのあり方、交通計画見直しとの連動、周遊チケットの運用検討などを行う



1-2. 事業の進め方

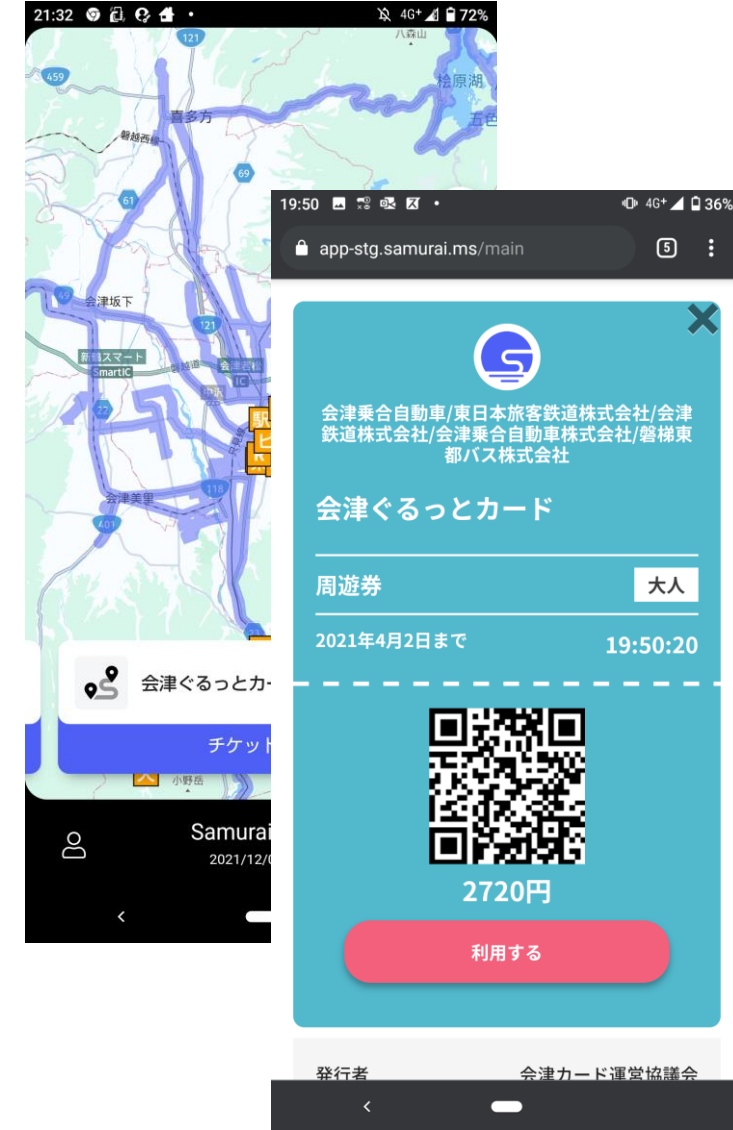


1-3. 取得する人流データ

1) MaaSアプリでの人流データの取得

- 「Samurai.MaaSアプリ」で販売するチケット利用者の移動データを取得
 - ・ 販売するチケットを増やす（3種類のチケット）
 - ・ チケット利用時の位置情報を取得
- 実証開始：11月1日（月）～

チケット名	販売時期
・ 会津ぐるっとカード	2021年6月～
・ まちなか周遊バス1日フリー乗車券	2021年11月1日～
・ まちなか周遊バスフリー乗車券付・施設チケット ・ 会津バスターミナル カフェ&ショップ 商品チケット	調整中
・ 大内宿（塔のへつり）共通割引きっぷ 会津鉄道2日間往復（西若松駅発） 会津鉄道2日間往復（会津田島駅発） 会津鉄道2日間片道（西若松駅→会津田島駅） 会津鉄道2日間片道（会津田島駅→西若松駅）	2021年11月1日～
・ 高速バス（郡山～若松）	2022年2月10日～
・ AIオンデマンド交通（MyRideさわやか号）1回乗車券	2022年2月21日～



1-3. 取得する人流データ

2) Bluetoothでの人流データの取得

機器の設置



バス車内にタブレットを設置し、利用者のスマートフォンBluetoothを検知

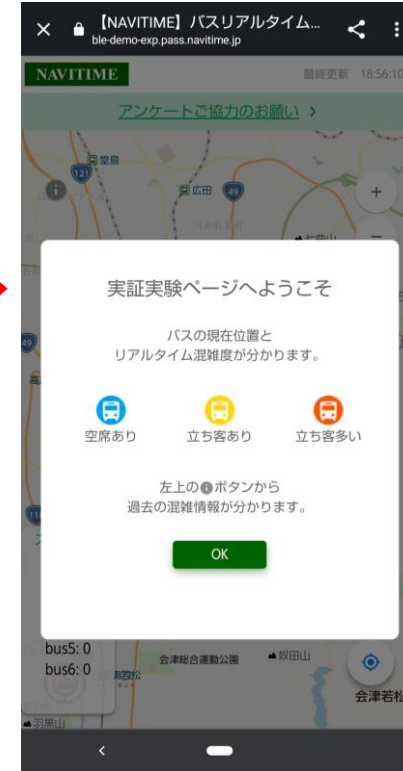
【対象路線】

- まちなか周遊バス
- 千石・神明線（一部）
- 松長団地線（一部）

Samurai.MaaSアプリ



NAVITIMEアプリ



まちなか周遊バスについては、Bluetooth検知データを用いて混雑度を算出し、MaaSアプリから案内する実証実験を行っている（11月1日～）

4) 携帯位置情報により人流データの取得（補足的に利用するデータ）

- KDDI Location DataのODデータ
- 対象エリア：会津圏域全域
- 対象日：2019年9月、2021年9月
- メッシュ粒度：500m

5) 路線バス乗降調査結果の活用（補足的に利用するデータ）

- 調査内容：バス停別の乗車・降車人数、性別、一般・学生・高齢者
- 調査日：令和3年6月～8月（各路線平日1日）
- 対象路線：会津圏域の路線バス全路線

6) 住基連動型GISデータの活用（補足的に利用するデータ）

■ 取得データ

- 令和3年7月1日
- 平成28年7月1日

■ データ項目

- ポイントデータ
- 性別
- 年齢
- 続柄
- 世帯情報

※個人情報にあたる氏名・
生年月日等は取得しない

2. 人流データの取得

- 2 - 1. MaaSアプリでの人流データの取得
- 2 - 2. Bluetoothでの人流データの取得
- 2 - 3. AIデマンドアプリでの人流データの取得

2-1. MaaSアプリでの人流データの取得

取得したデータ項目

- ・緯度経度：チケットが使用された際の位置情報
- ・ID：個別のチケットを識別する記号
- ・チケット：使用されたチケット名
- ・日時：チケットが使用された日時（yyyy/mm/dd hh:mm）
- ・基本属性：年齢、性別、居住地 ※アンケート回答者のみ

MaaSアプリで販売しているチケットが主に観光客ターゲットであり、新型コロナウイルスの影響もあり、デジタルチケットの販売開始が遅れ、積極的なプロモーションもできていない。

⇒利用数及びログデータ数が少ない状況である。
（1月末までのデータを取得したものの、オミクロンの影響によりデータ数は伸びず）

チケットごとの取得データ数と特徴・留意点（2021年11月18日～2022年1月31日）

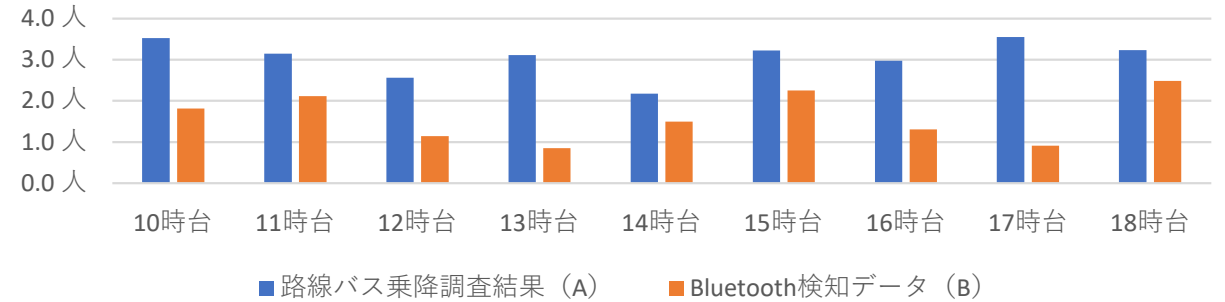
チケット	取得データ数	取得データの特徴	留意点
会津ぐるっとカード	・ 27件	・ 会津エリア（11市町村）における観光客の移動データ	・ 観光客の公共交通での移動データ（徒歩や自家用車、レンタカー等での移動は含まない） ・ 紙券とデジタルの両方で同じ内容のチケットを販売しており、紙券の移動データは把握不可
まちなか周遊バス 1日フリー乗車券	・ 83件	・ 会津若松市まちなかにおける観光客の移動データ	・ 同上
大内宿（塔のへつり） 共通割引きっぷ	・ 195件	・ 会津鉄道沿線（会津若松市・下郷町・南会津町）及び大内宿における観光客の移動データ	・ 同上

2-2. Bluetoothでの人流データの取得

取得したデータ項目

- 日時：1分毎に取得する日時
(yyyy/mm/dd hh:mm)
- 乗車人数：車内のBluetoothを検知した人数
- 緯度経度：車両の位置情報

- 路線バス乗降調査結果（令和3年8月25日実施）を用いて、同日の同時間帯のBluetooth検知データの再現性の検証を行った。
- 時間帯により差が見られるが、**Bluetooth検知データは実際の利用者数の概ね半数**であった。



路線ごとの取得データ数と特徴・留意点 (2021年10月1日～2021年12月31日)

	取得データ数	取得データの特徴	留意点
まちなか周遊バス	<ul style="list-style-type: none"> 139,031件 平日：90,387 土日祝：48,644 	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォンのBluetoothをオンにしている利用者の人数 	<ul style="list-style-type: none"> 全便が対象 スマートフォンのBluetoothをオフにしている利用者は把握不可
千石・神明線	<ul style="list-style-type: none"> 117,403件 平日：82,170 土日祝：35,233 	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 一部の便のみ（千石・神明線、松長団地線を運行する車両3台のみでデータ取得） 同じ車両で2路線を運行しているため、データの切り分けが困難 スマートフォンのBluetoothをオフにしている利用者は把握不可
松長団地線			

取得したデータ項目

- ・ リクエスト作成日時：予約された日時 (yyyy/mm/dd hh:mm)
- ・ リクエストID：予約番号
- ・ 出発地緯度経度：出発地の位置情報 (Origin)
- ・ 目的地緯度経度：目的地の位置情報 (Destination)
- ・ 乗車人数：1回の予約に同乗した人数

チケットごとの取得データ数と特徴・留意点

	取得データ数	取得データの特徴	留意点
住民向けAIオンデマンド (2021年2月15日～4月9日)	<ul style="list-style-type: none">・ 843件 利用有：546 利用無：297	<ul style="list-style-type: none">・ AIオンデマンドの利用者一人ひとりのODデータ (会津若松市まちなかエリア内の居住者又は就業者が対象)・ 予約したが利用しなかった人 (キャンセル等)のODデータもあり	<ul style="list-style-type: none">・ <u>アプリ予約限定であったため、スマホ等を使えない後期高齢者の利用は少ない</u>と考えられる。(スマホ教室は実施)・ 一方、これまで既存のバスを利用していなかった<u>比較的若い高齢者の利用が多い</u>と考えられる。
観光客向けAIオンデマンド (2021年10月18日～2月2日)	<ul style="list-style-type: none">・ 896件 利用有：559 利用無：337	<ul style="list-style-type: none">・ AIオンデマンドの利用者一人ひとりのODデータ (会津若松市まちなかエリア内の宿泊施設利用者が対象)・ 予約したが利用しなかった人 (キャンセル等)のODデータもあり	<ul style="list-style-type: none">・ <u>宿泊施設に限定したサービス</u>であるため、宿泊施設と駅・観光施設間の移動データが多いと考えられる。

3. 人流データの分析・活用検討①

MaaSアプリ利用データ × 広域ネットワーク × 施設・店舗等の
分布

1) 背景・目的 (MaaSの取組のそもそもの目的の一つとして)

会津ぐるっとカード等
(広域観光周遊チケット)

【紙チケット】

【現状】

- 11市町村エリアで、JR、3セク鉄道、路線バス2社が2日間乗り放題
- 100以上の提携店舗・施設で割引や特典が得られる
- 収入分配のため、予め配分比率が決まっている

【課題】

- 利用データが取れない
- 利用実態が分からないので、配分比率が正しいか不明
- 特典店舗・施設の効果が不明
- 新しい取り組みに展開できない

会津ぐるっとカード等
(広域観光周遊チケット)

【デジタルチケット】

【デジタル化による狙い】

- 利用者の利便性向上
- 販売側の負担軽減
- チケット利用時のログデータより、どの路線・区間で利用されたかを把握し、現在の配分比率の検証を行う
- 特典店舗・施設のうち、利用されている店舗等を把握し、広告収入モデルの検討を行う

様々なエリア・モード
のデジタルチケット
の導入検討

会津圏域6市町村

(生活圏内の鉄道・バス・予約型乗合交通・施設送迎バス等)

会津若松市内

(市内の鉄道・バス・地域内交通・AIデマンド・相乗タクシー等)

会津若松市中心部

(循環バス・AIデマンド・タクシー等)

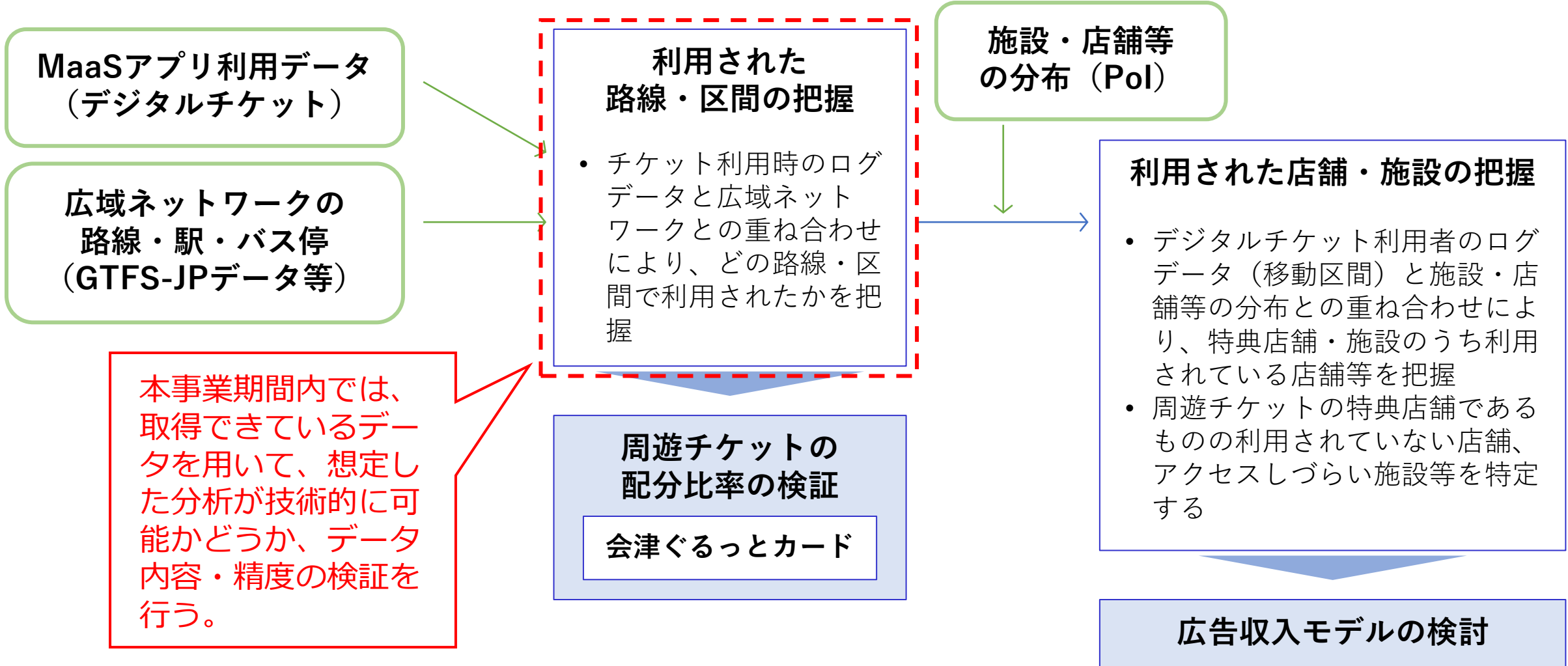
エリア内の
一体的なサー
ビス・運賃・
マーケティング
を検討でき
ないか
(≡運輸連合)

ネットワー
ク・ダイヤ

共通運賃・
ゾーン制運賃

案内・利用促
進・評価検証

2) 分析視点



1) ログデータによる利用された路線・区間の把握

①大内宿（塔のへつり）共通割引きっぷ



鉄道区間とバス区間を区別して把握できている

- 大内宿共通割引きっぷは、会津鉄道とレトロバス猿遊号がセットになったチケットである。
- 鉄道とバスそれぞれの利用区間をログデータから確認できた。

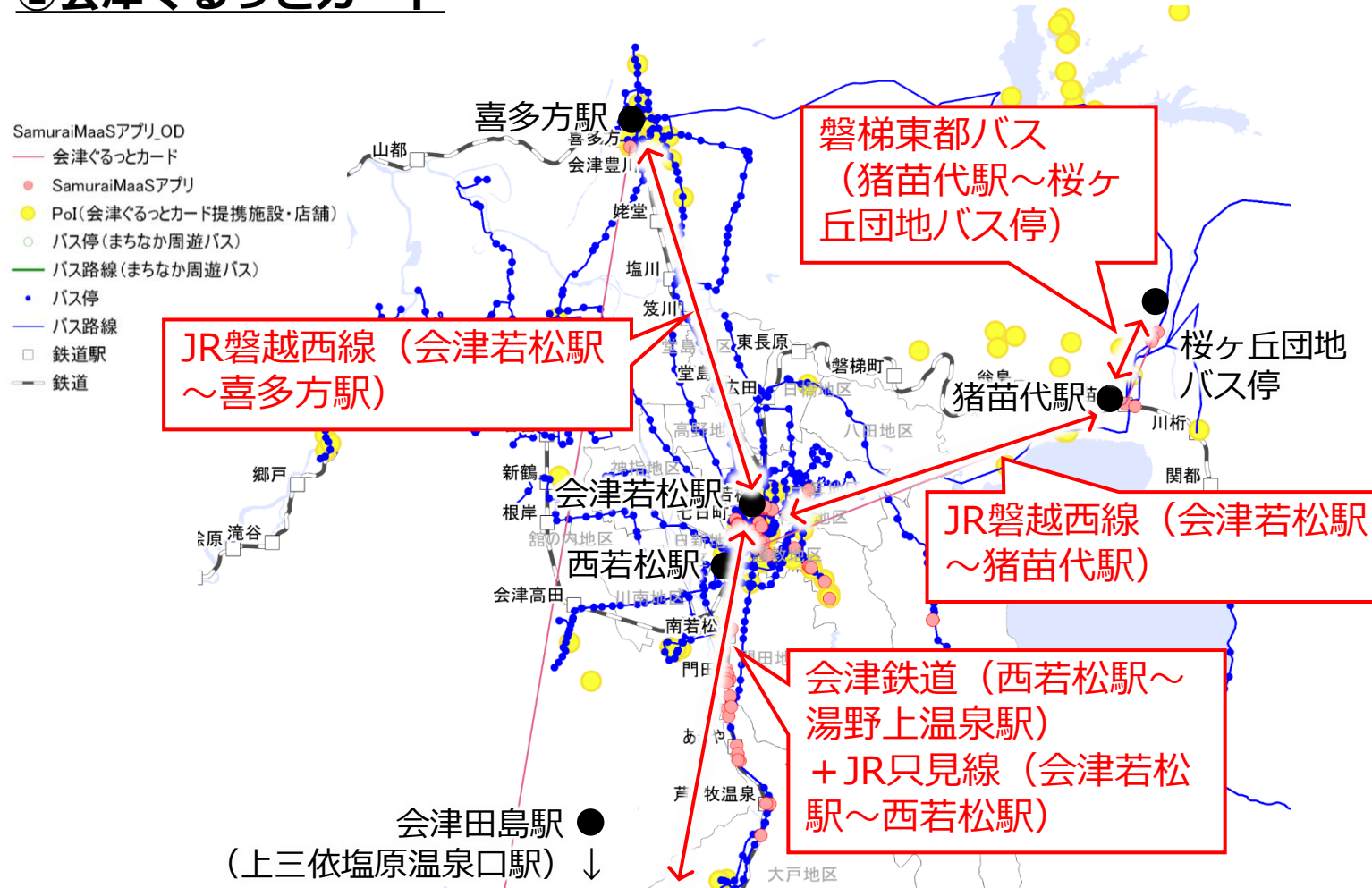
会津鉄道は、4パターン別の利用区間を把握できている

- 鉄道チケットは、西若松駅起点及び会津田島駅起点のそれぞれ片道・往復の計4パターンがある。
- ログデータと券種を紐づけることで把握できた。

バスも乗車時のログデータを取得できている

1) ログデータによる利用された路線・区間の把握

②会津ぐるっとカード



鉄道とバスの乗継利用を把握できている

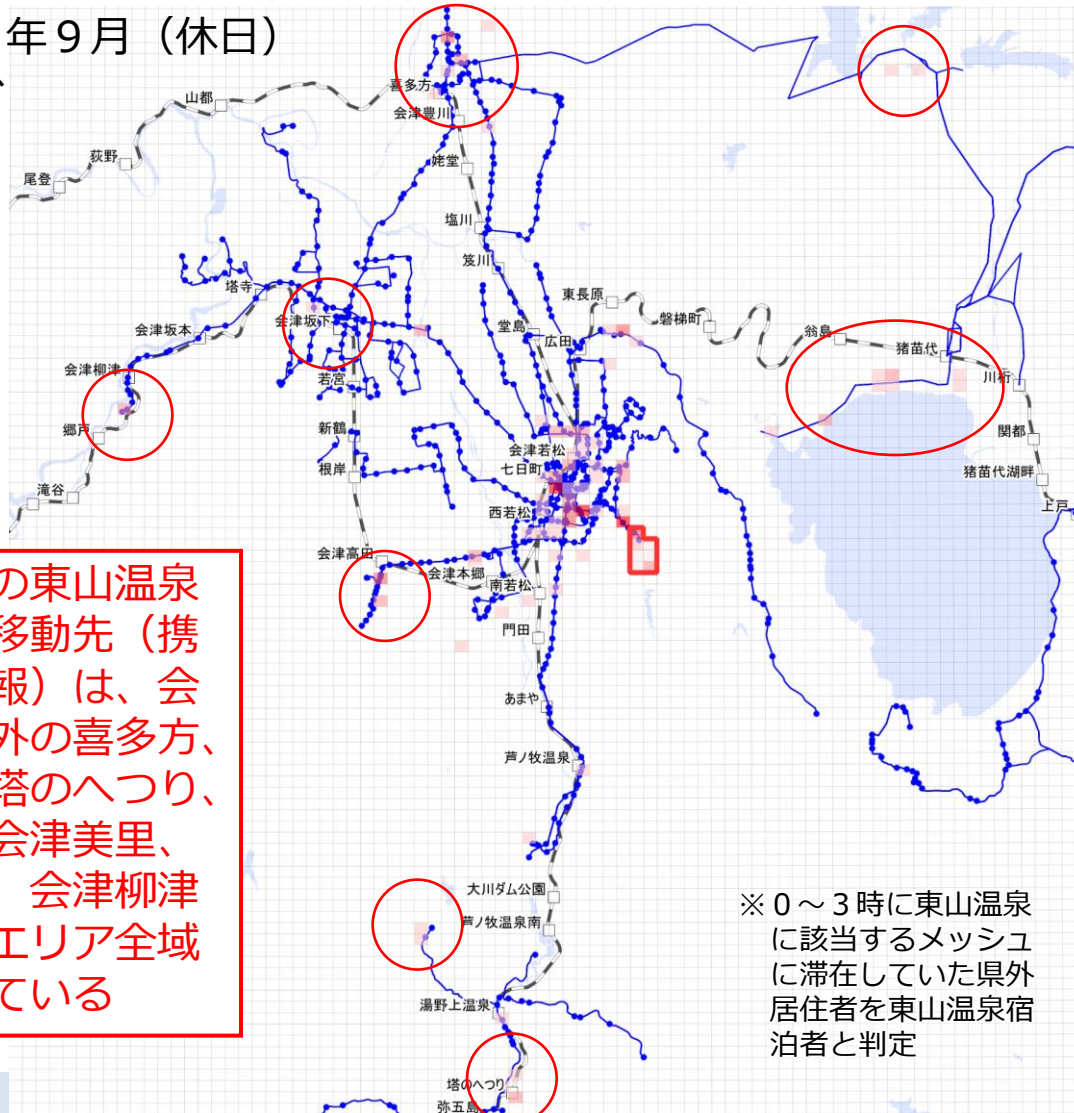
- 駅でのログデータが確実に取得できているため、鉄道とバスを区別して移動データを把握できている。
- バス停位置も判定可能。

会津鉄道とJR磐越西線や野岩鉄道の乗り継ぎ利用は、通しのデータとして取得

- 会津鉄道はJR只見線（西若松駅～会津若松駅）と直通運行しており、磐越西線とは会津若松駅の改札内での乗継となっている。また、野岩鉄道とも直通運行している。
- そのため、会津鉄道とJRを乗り継いで利用される場合、会津若松駅でログデータを取得できず、通しのデータとなっている。

2) 今後の課題

■ 2019年9月(休日)
11時台



コロナ前の東山温泉宿泊者の移動先(携帯位置情報)は、会津若松市外の喜多方、大内宿・塔のへつり、猪苗代、会津美里、会津坂下、会津柳津など会津エリア全域に広がっている

データ数が少なく、配分比率の検証にまで至っていない

- ログデータとGTFS等を重ね合わせることで、利用された路線・区間の把握は可能であったが、データ数が少ないため、交通モードごとの利用比率・料金比率まで算出できなかった。コロナ後の引き続きのデータ取得が必要である。

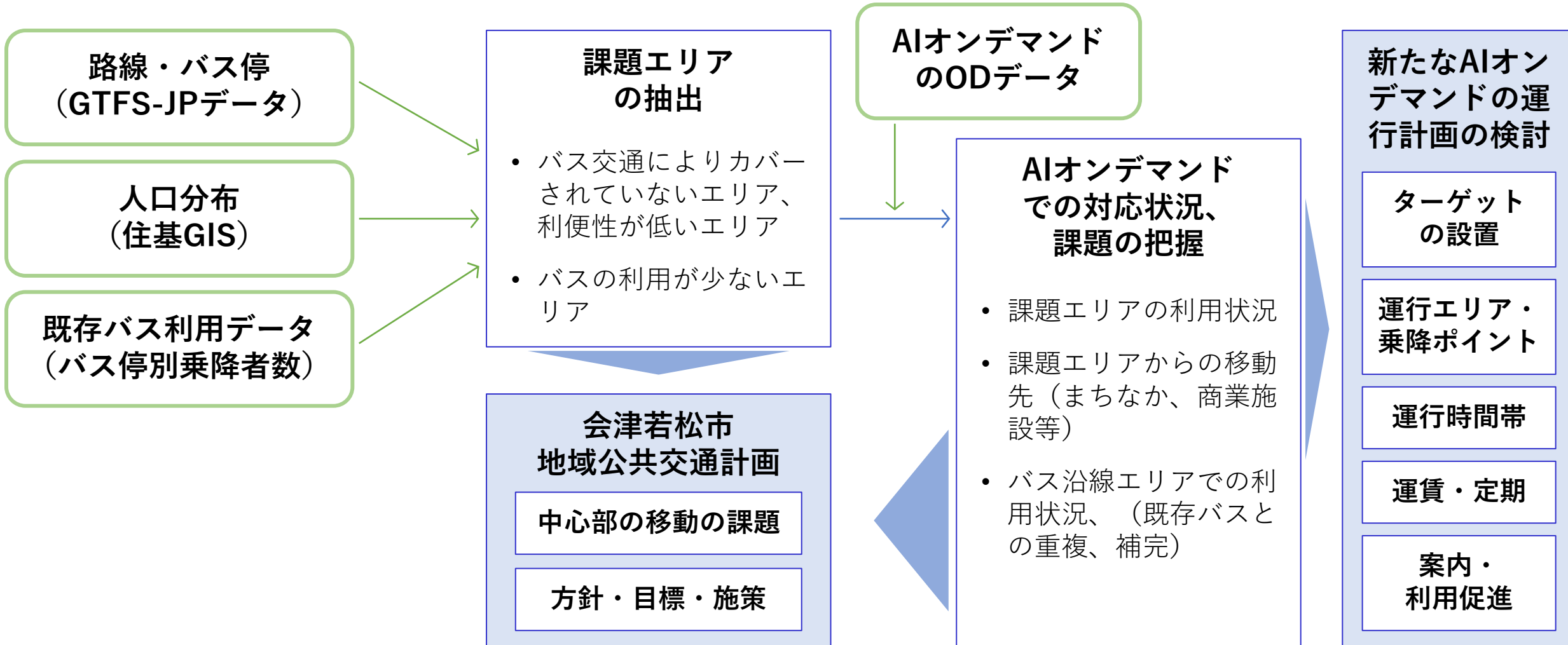
データの分析・重ね合わせの自動化が必要

- 今後デジタルチケットの利用が増え、多くのログデータを取得できるようになった際、路線・バス停との重ね合わせによる経路判定・料金算出の自動化が必要となる。
- MaaSデータ分析機能として乗換案内を構築することや、Googleや国内CP等の乗換案内サービスとの連動の可能性を検討する。

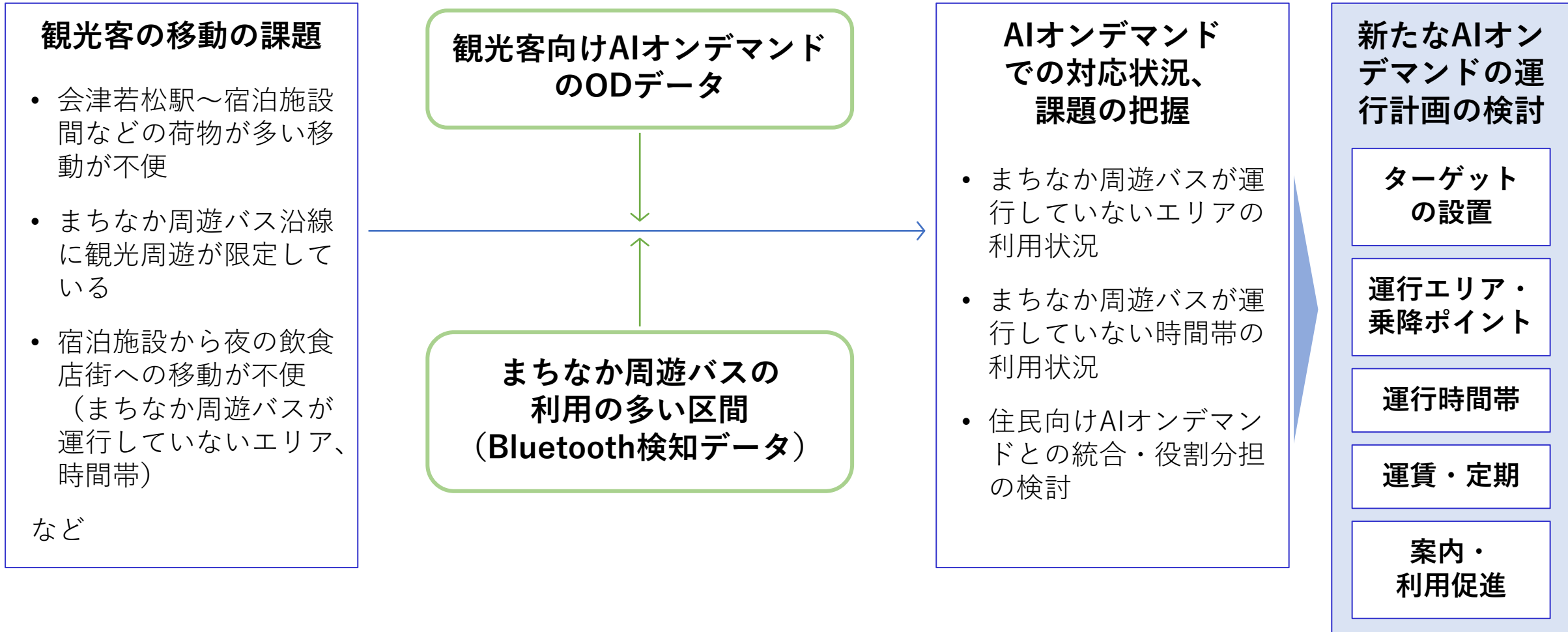
4. 人流データの分析・活用検討②

- 1) AIオンデマンド利用データ × 既存バス利用データ × 住基GIS
- 2) 観光客向けAIオンデマンド利用データ × まちなか周遊バス Bluetooth検知データ

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

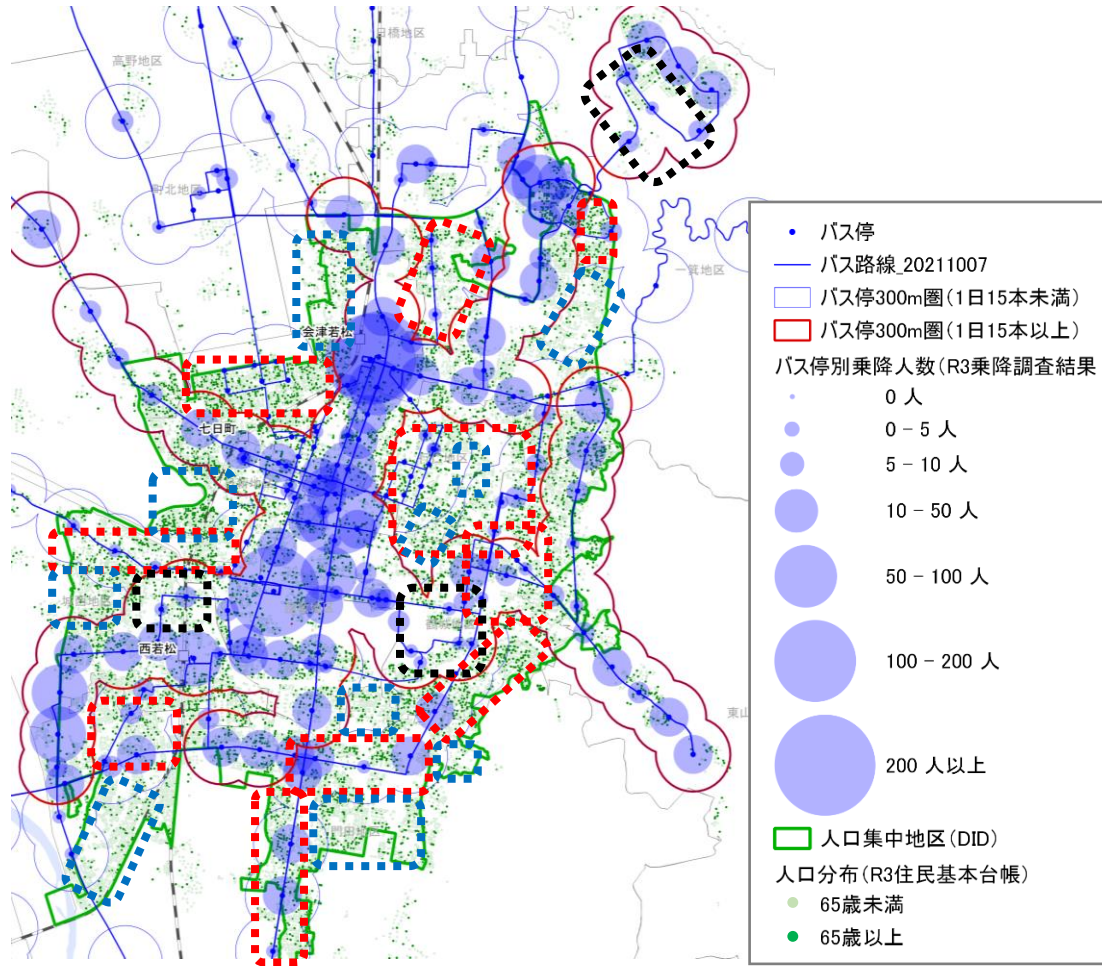


2) 観光客向けAIオンデマンド利用データ×まちなか周遊バスBluetooth検知データ



1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

①課題エリアの抽出（バス交通によるカバー状況）



バス路線によるカバー状況

- 市街地の住宅地は概ねカバーされている。
- 一部エリアに、人口分布がありながらバス停300m以遠のエリアが存在。（青点線）

バス利便性の高いエリア・低いエリア

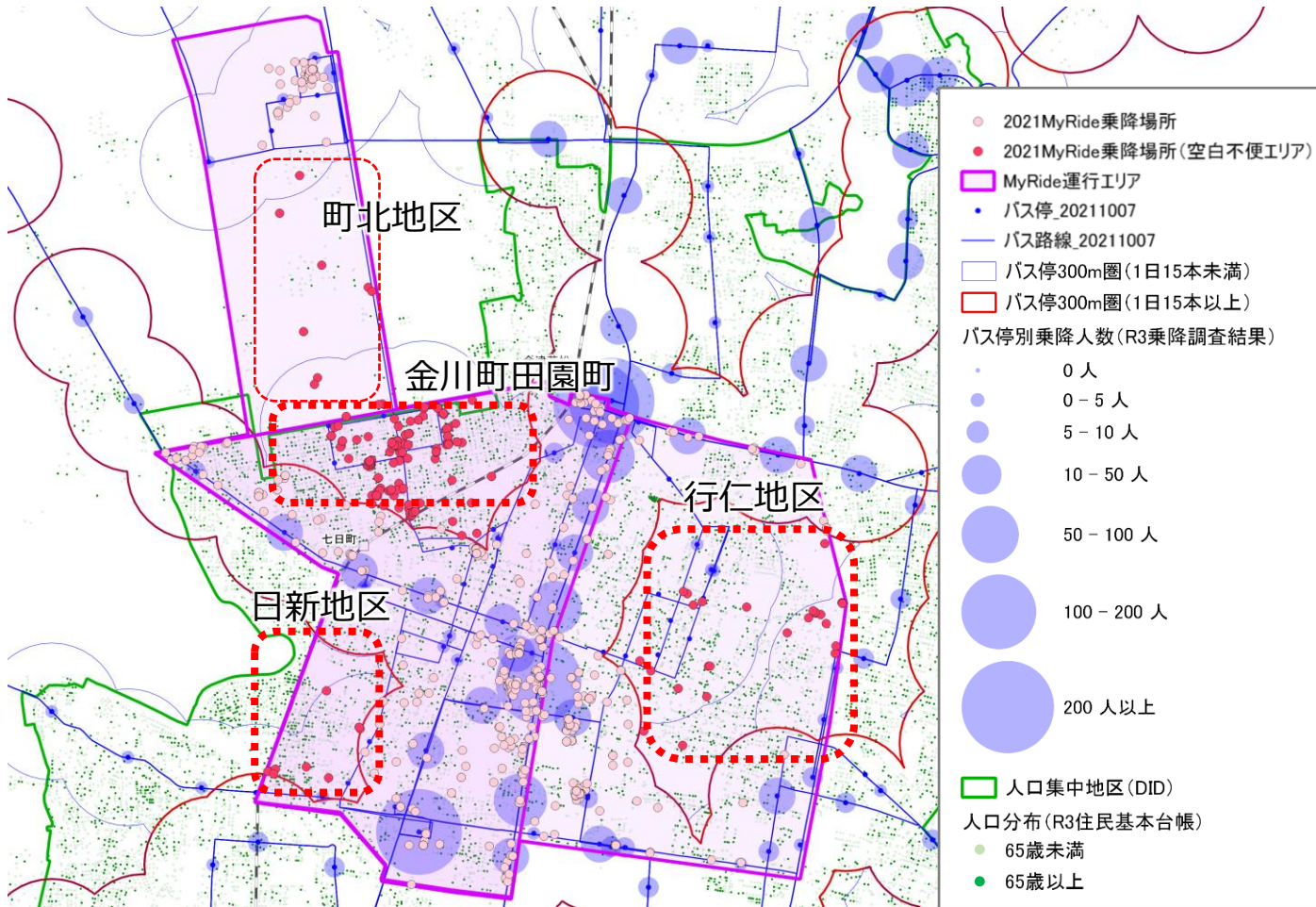
- 1時間1本以上（≒1日15本以上）の一定のサービス水準があるバス路線は、市街地の大部分を占めている。
- 市街地の外縁部や行仁地区等にバス利便性の低いエリアが存在。（赤点線）

バス利用の少ないエリア

- 1時間1本以上（≒1日15本以上）の一定のサービス水準があるバス路線でありながら、利用の少ないバス停が一部に存在。（黒点線）
- バス利便性の低いエリアは、利用の少ないバス停が多い。

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

②課題エリアにおけるAIオンデマンドの利用（乗降場所）



利用の多い課題エリア

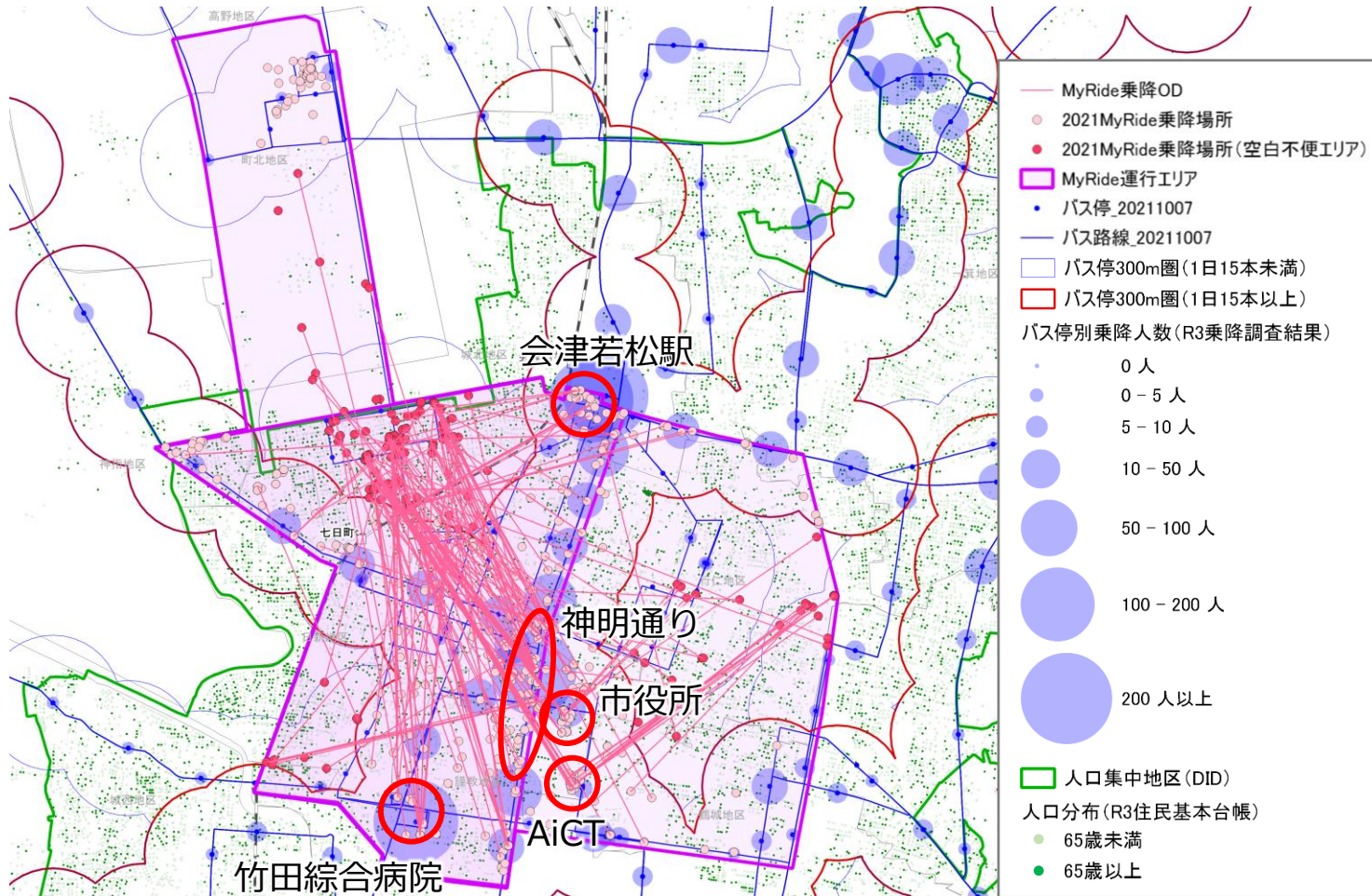
- 金川町田園町からの利用が多い。
⇒バス交通が不便なエリアであることに加え、公共交通の住民主体組織が存在すること、高齢者向けスマホ教室やAIオンデマンド説明会を実施したことが要因と考えられる
- 行仁地区、日新地区、町北地区からの利用もみられる。
⇒行仁地区、日新地区は、市街地内でありながらバス利便性の低いエリアである。それにもかかわらず、AIオンデマンドの利用が金川町田園町と比べて少ないのは、住民活動や周知活動の有無によるものと考えられる。

【AIオンデマンド運行エリア内の人口】

人口	約22.1千人	100.0%
15歳未満人口	約2.2千人	10.0%
15～64歳人口	約12.3千人	55.7%
65歳以上人口	約7.6千人	34.3%

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

②課題エリアにおけるAIオンデマンドの利用（まちなかOD）

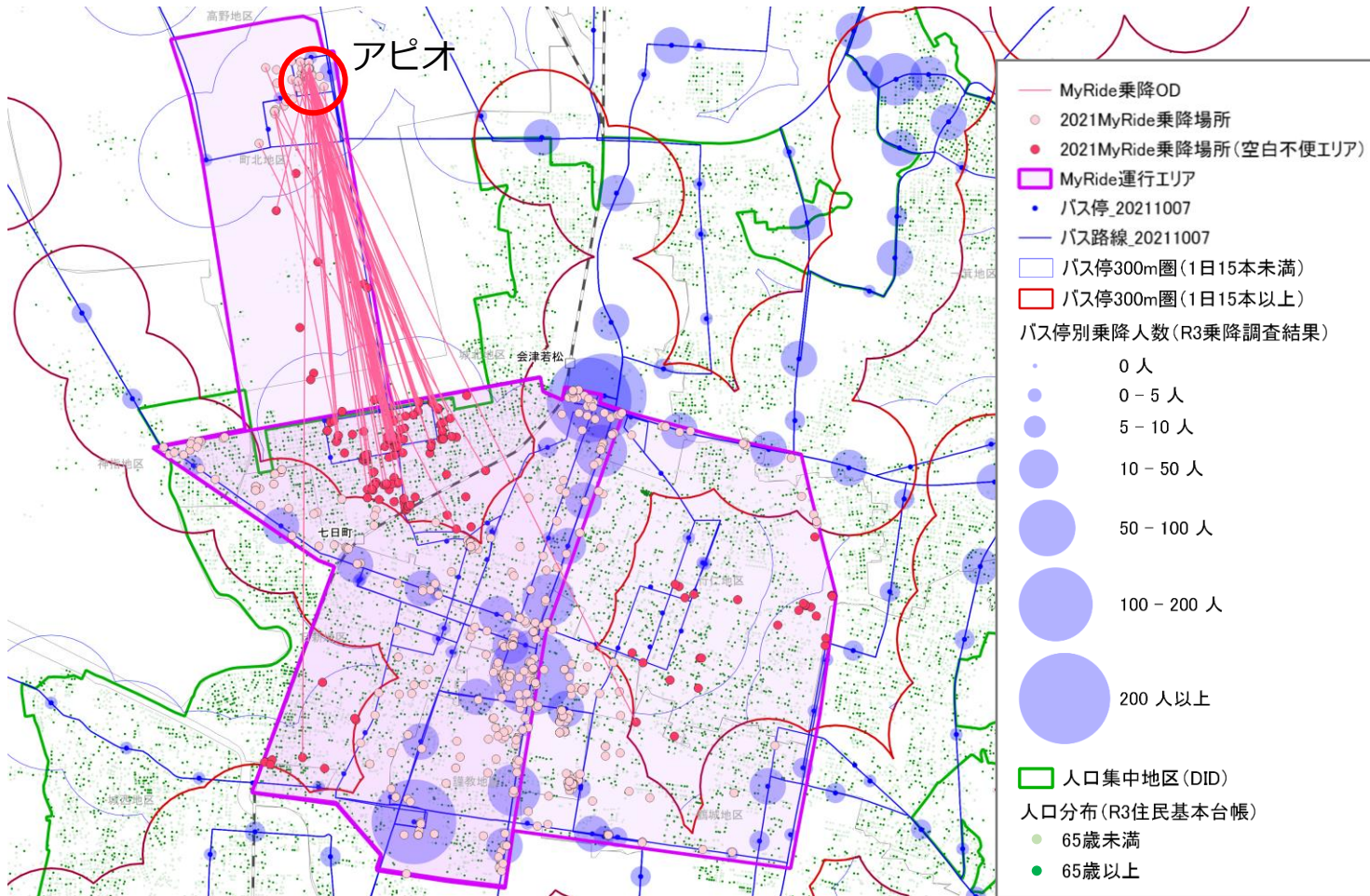


課題エリアからまちなかの移動先

- 通勤利用として、市役所周辺やAiCTへの移動がみられる。
- 神明通り、会津若松駅、竹田総合病院への利用が集中している。
- その他、エリア内に分散した利用もみられる。

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

②課題エリアにおけるAIオンデマンドの利用（アピオへのOD）



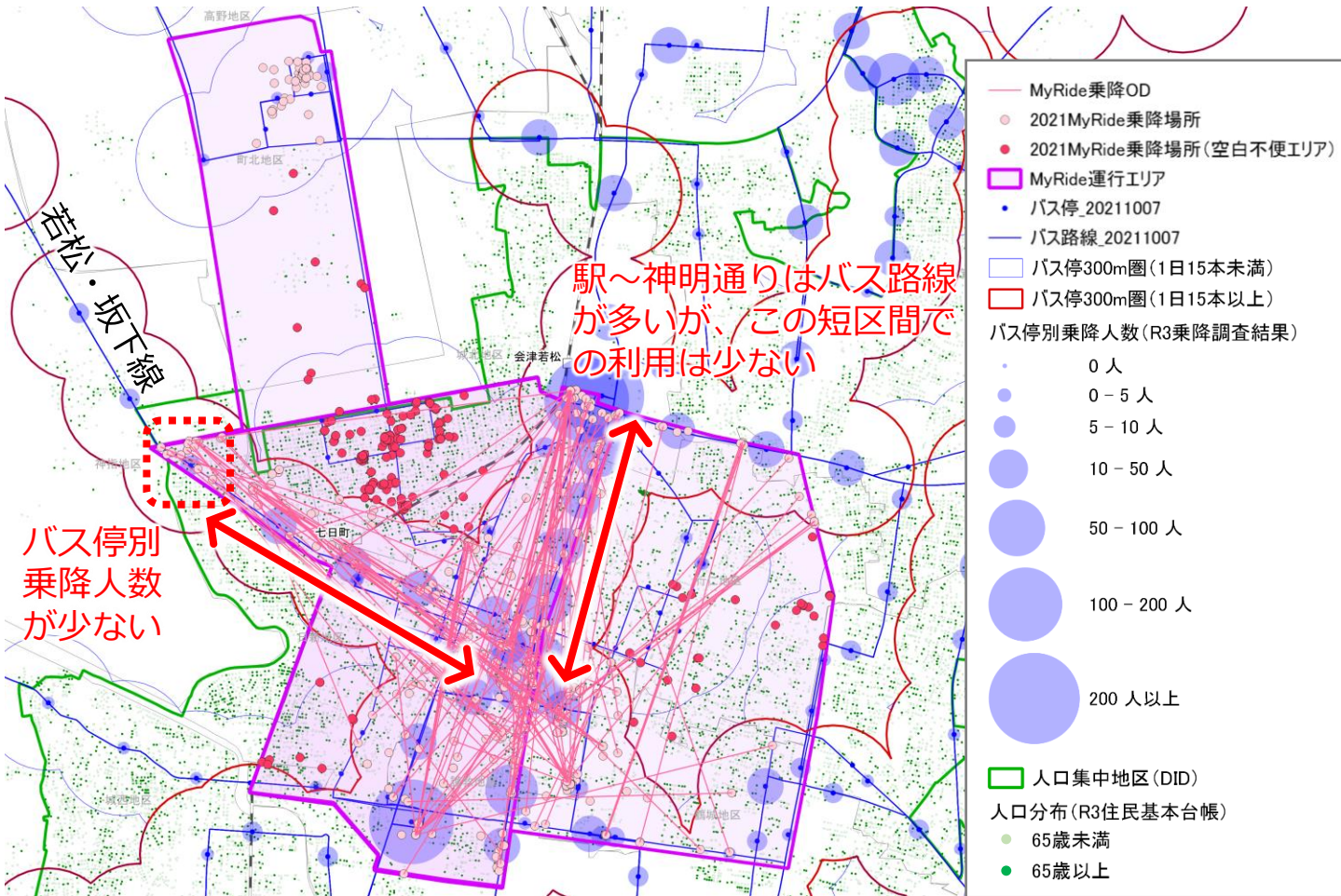
課題エリアからのアピオへの移動

- 金川町田園町からアピオ（商業施設）への利用が多くみられる。
⇒当該地区から以前アクセスできた商業施設リオン・ドール神明通り店が現在閉店しているため、アピオ内のリオン・ドールへ買い物に行っている利用者が多いと考えられる。
- その他のエリアからアピオへの利用はほとんどみられない。

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

③バス沿線エリアにおけるAIオンデマンドの利用（まちなかOD）

バス沿線エリアでの利用



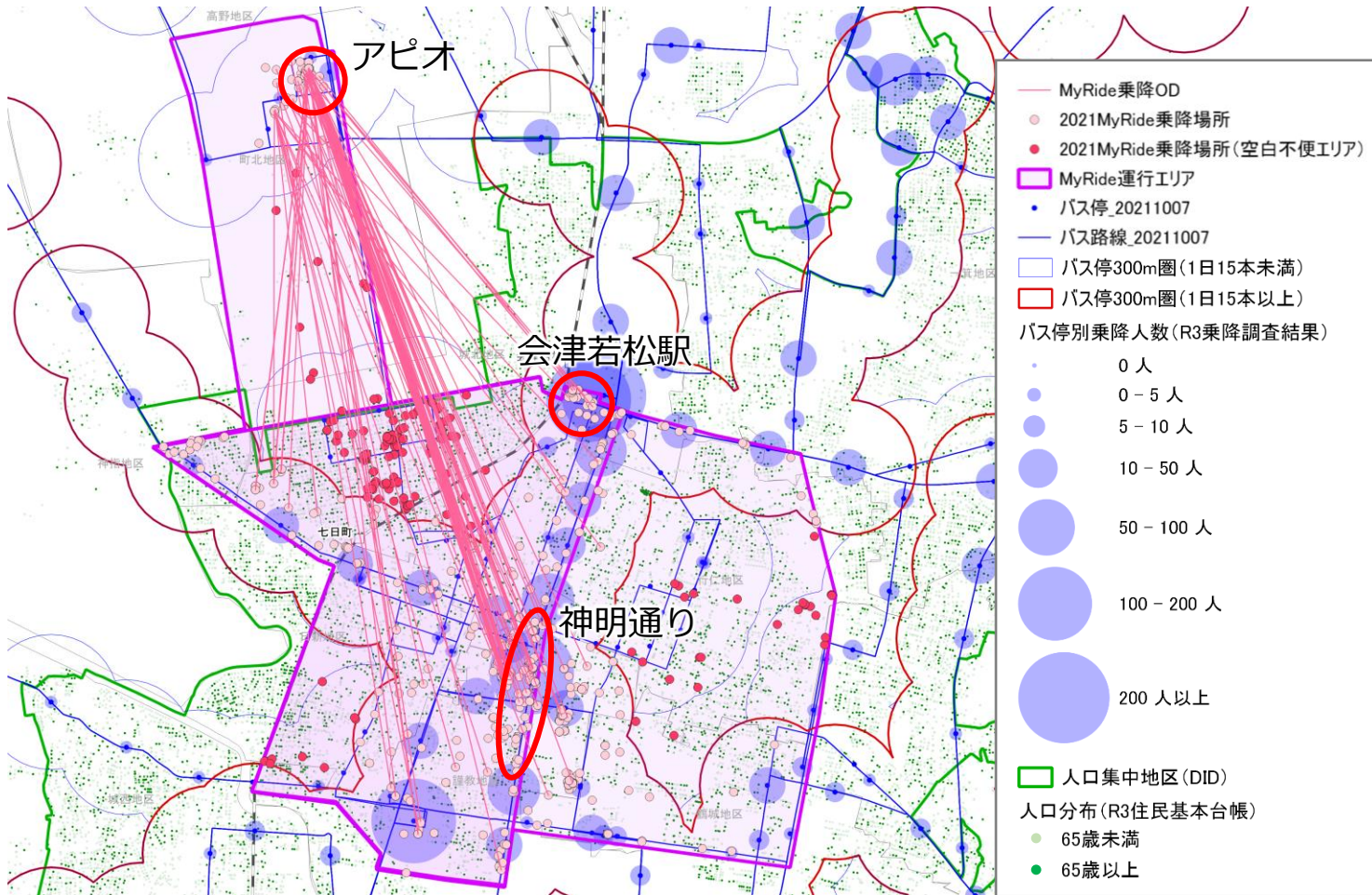
■ 路線バス「若松・坂下線」沿線から神明通り周辺への重複する移動がみられる。
⇒「若松・坂下線」は市内路線バスの中でも運行本数が多い路線であり、バスの利便性は一定程度ある区間となっている。
⇒バス停別乗降人数をみると、それほど利用が多くないエリアからのAIオンデマンド利用もみられ、新たな公共交通の利用開拓に繋がっている可能性
⇒路線バスの180円区間を400円払っても利用してもらえる新たな交通サービスの可能性

■ 会津若松駅から神明通り周辺への路線バスと重複する移動がみられる。
⇒この区間はバスの運行本数が多く、地域公共交通計画において「幹線軸」と位置付けている。
⇒駅～神明通りの短い区間での乗り降りはあまり多くはなく、新たな利用開拓に繋がっている可能性

■ その他、竹田総合病院や市役所周辺、AiCTへの利用がみられる。

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

③バス沿線エリアにおけるAIオンデマンドの利用（アピオへのOD）

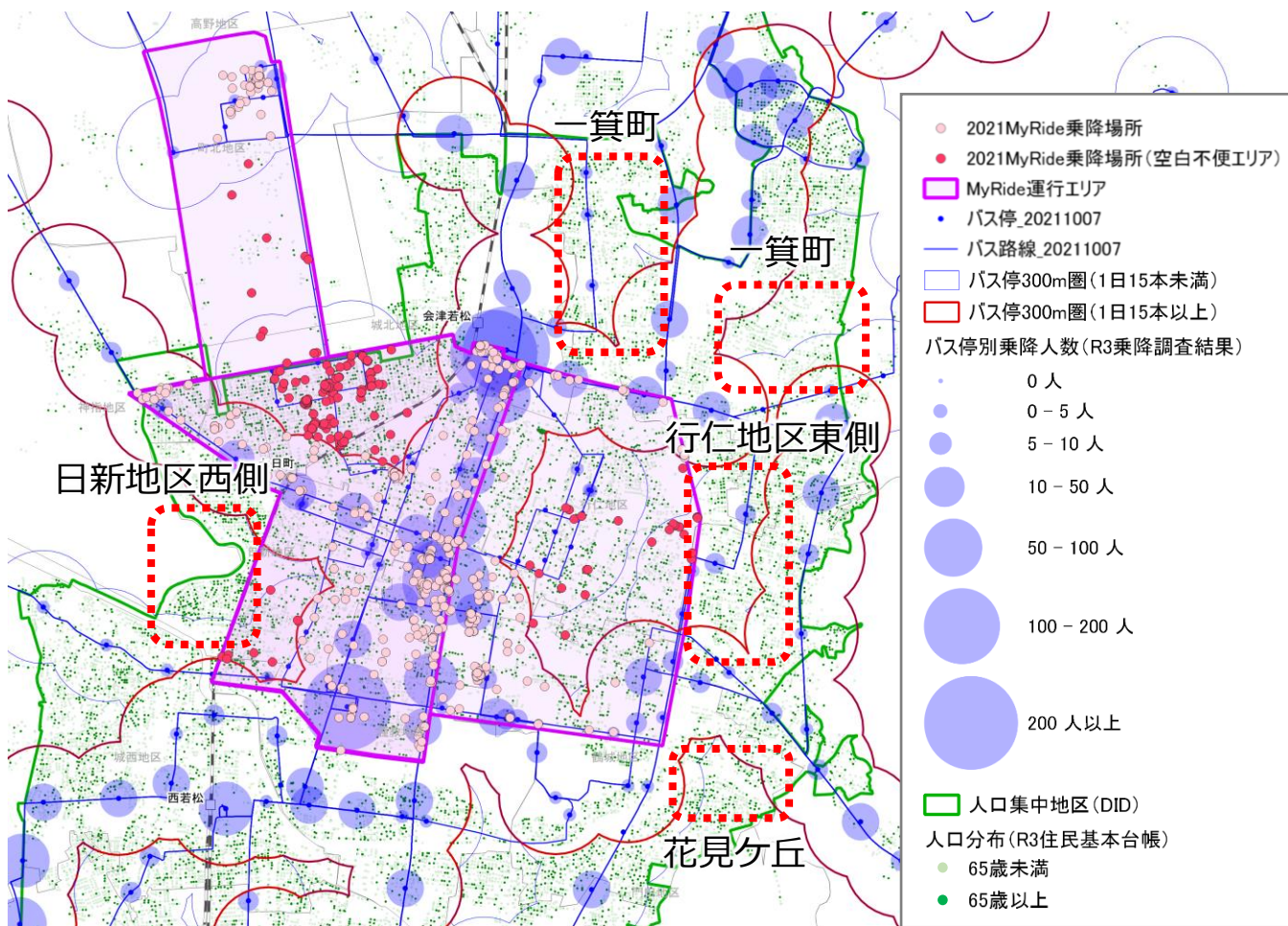


バス沿線エリアからアピオへの移動

- 神明通りや会津若松駅からアピオへの路線バスと重複する移動がみられる。
⇒アピオを経由する路線バスは、「笈川線」と「塩川・喜多方線」の一部の便となっており、バスでのアクセス利便性はそれほど高くない。
- 市街地の各所からアピオへの移動もみられる。
⇒会津若松駅～神明通り～西若松駅の区間（幹線軸）を除くエリアからは、アピオへのバス路線がなくアクセスが不便になっている。

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

④AIオンデマンドエリア外の隣接する課題エリア



隣接する課題エリア

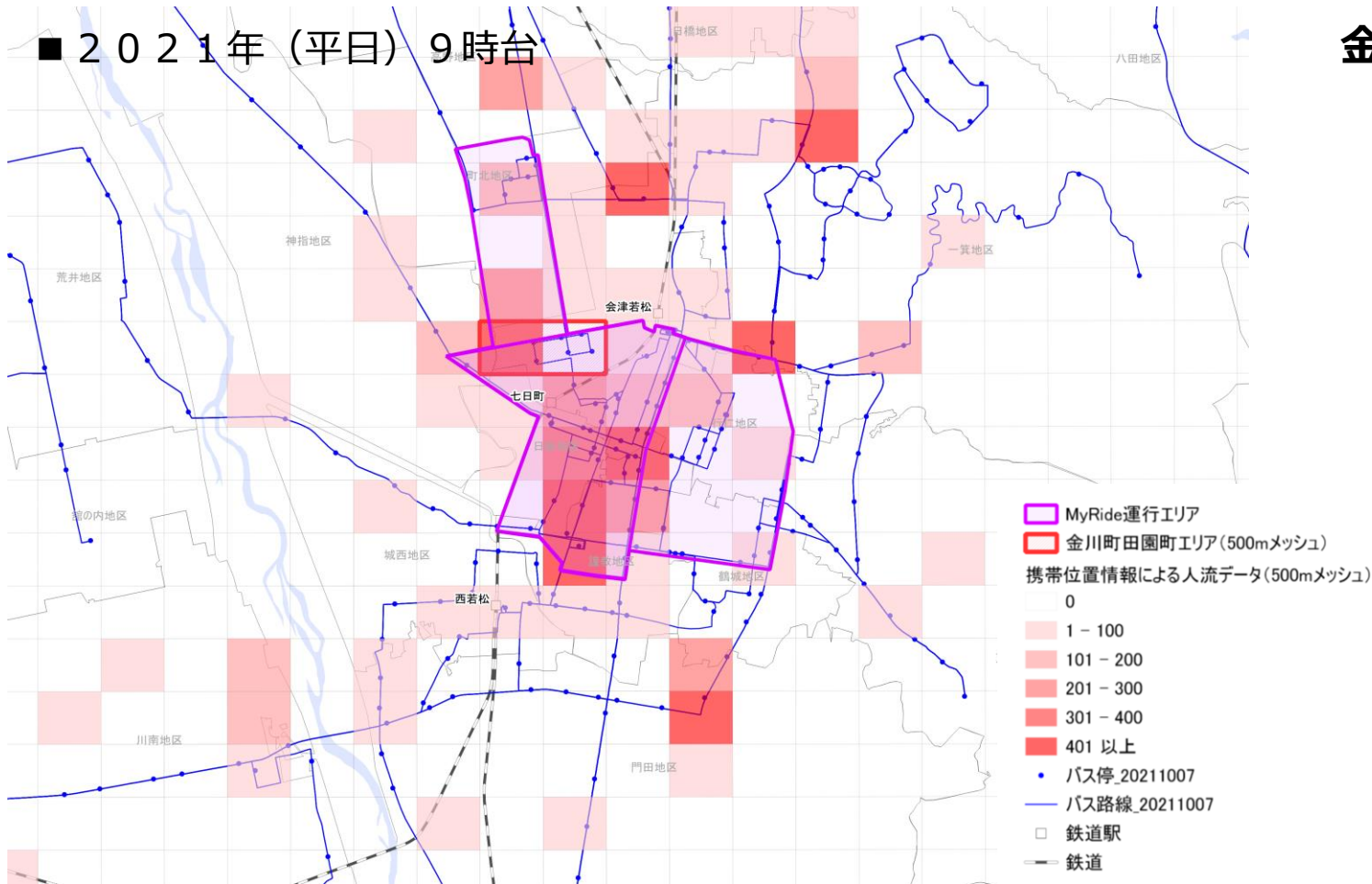
- 行仁地区の東側にバス利便性が低いエリアが続いている。
⇒このエリアには市街地循環型の路線バス「千石・神明線」が運行しているものの、大回りな循環路線であるため、市役所・神明通り等へ遠回り感があるなど、バスが使いづらいエリアとなっている。
- 日新地区の西側にバス空白地域が続いている。
⇒このエリアは、バス停から離れていることに加え、鉄道により中心部と隔たれており、不便なエリアとなっている。
⇒鉄道線路を越える道路・踏切が少ないこと、道路が狭いことなどから、AIオンデマンドのエリアに入れづらい条件となっている。
- その他、隣接する課題エリアとしては、一箕町の一部や花見ヶ丘が存在している。

【新たなAIオンデマンド運行エリア(想定)内の人口】

人口	約22.1千人⇒約45.1千人	約23千人増
65歳以上人口	約7.6千人⇒約14.1千人	約6.5千人増

1) AIオンデマンド利用データ×既存バス利用データ×住基GIS

⑤課題エリア（金川町田園町）居住者の移動範囲（携帯位置情報）



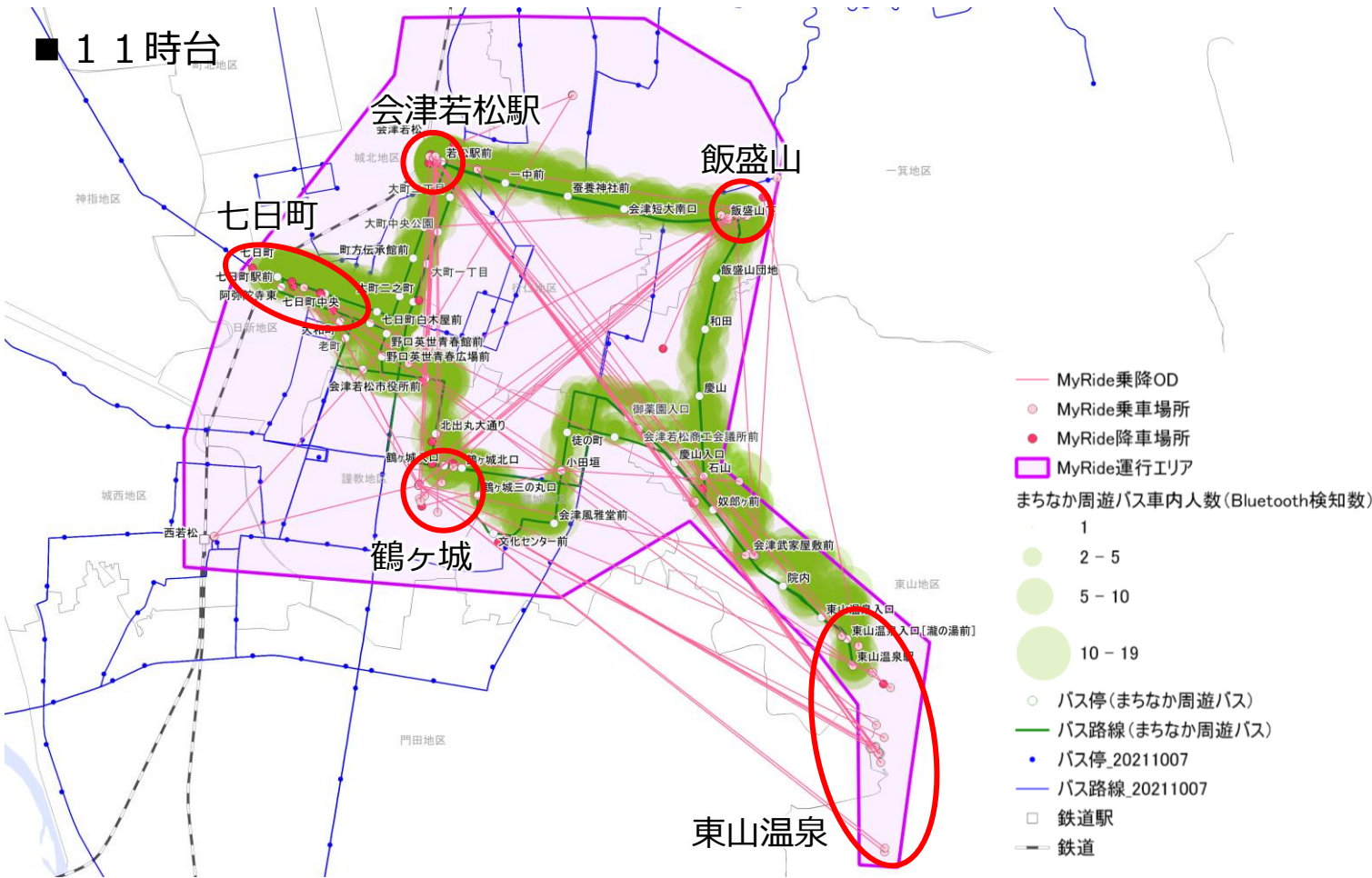
金川町田園町からの移動先

- AIオンデマンドエリア内の神明通り周辺や竹田総合病院への移動が多くみられる。
⇒課題エリアである金川町田園町の移動の顕在需要に対応したエリア設定になっている。
- AIオンデマンドエリアの外側への移動の一部みられる。
⇒病院（会津中央病院）やロードサイド型商業施設などが未対応エリアとなっている。

2) 観光客向けAIオンデマンド利用データ×まちなか周遊バスBluetooth検知データ

① 日中の移動

■ 11時台



まちなか周遊バス

- 全区間で利用がみられる。

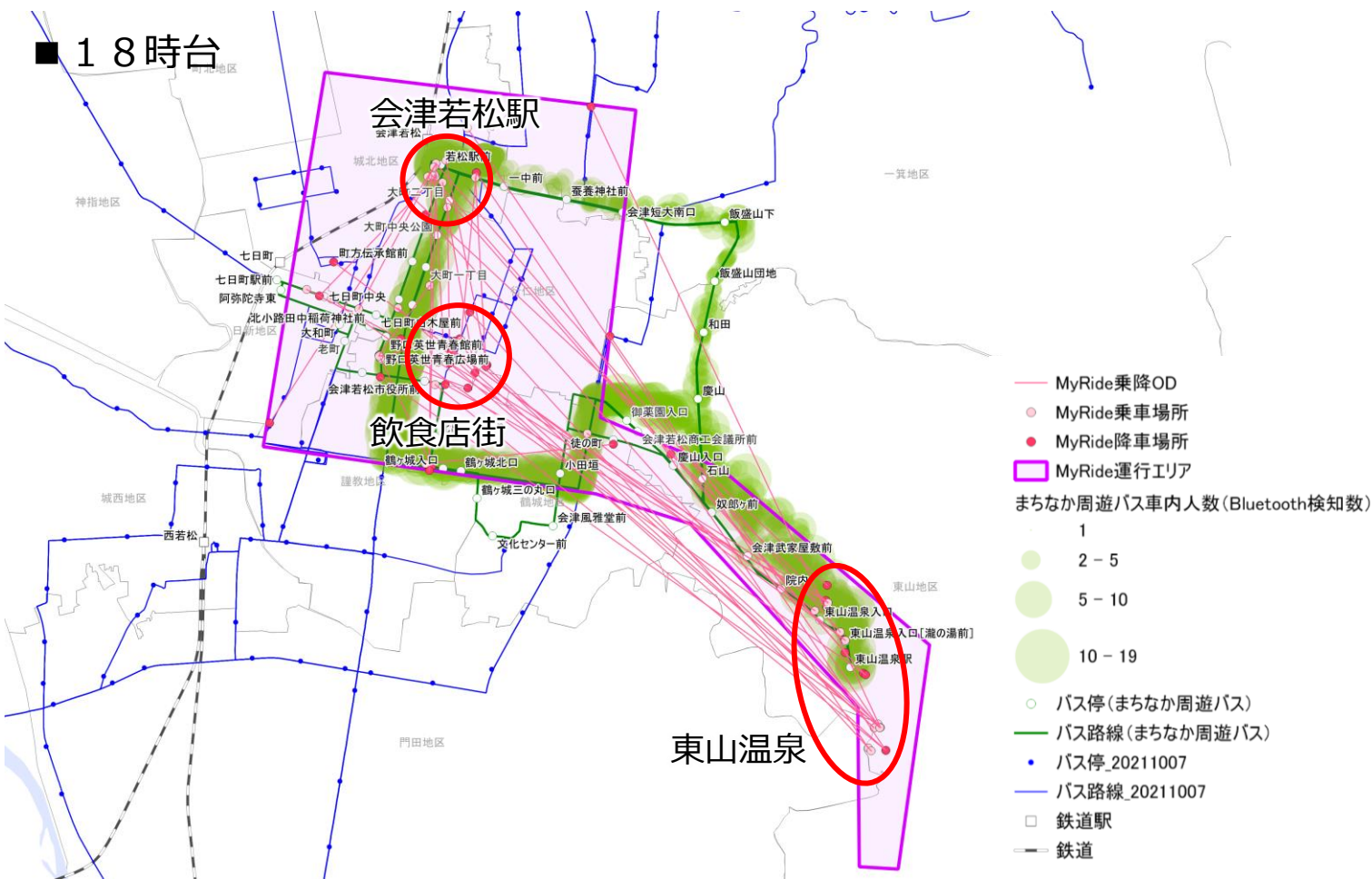
観光客向けAIオンデマンド

- 駅から宿泊施設（東山温泉等）や、観光スポット間の利用が多くみられ、まちなかの観光周遊、回遊性向上に貢献していると考えられる。
- 東山温泉のバス停から離れた宿泊施設での利用が多くみられ、観光客の移動の利便性向上が図られている。
- 一方、まちなか周遊バス（ハイカラさん・あかべえ）の沿線での利用も多くみられ、役割分担の整理が必要である。

2) 観光客向けAIオンデマンド利用データ×まちなか周遊バスBluetooth検知データ

② 夕方の移動

■ 18時台



まちなか周遊バス

- 通勤通学対応ルートであり、観光客の移動とは異なる利用となっている。

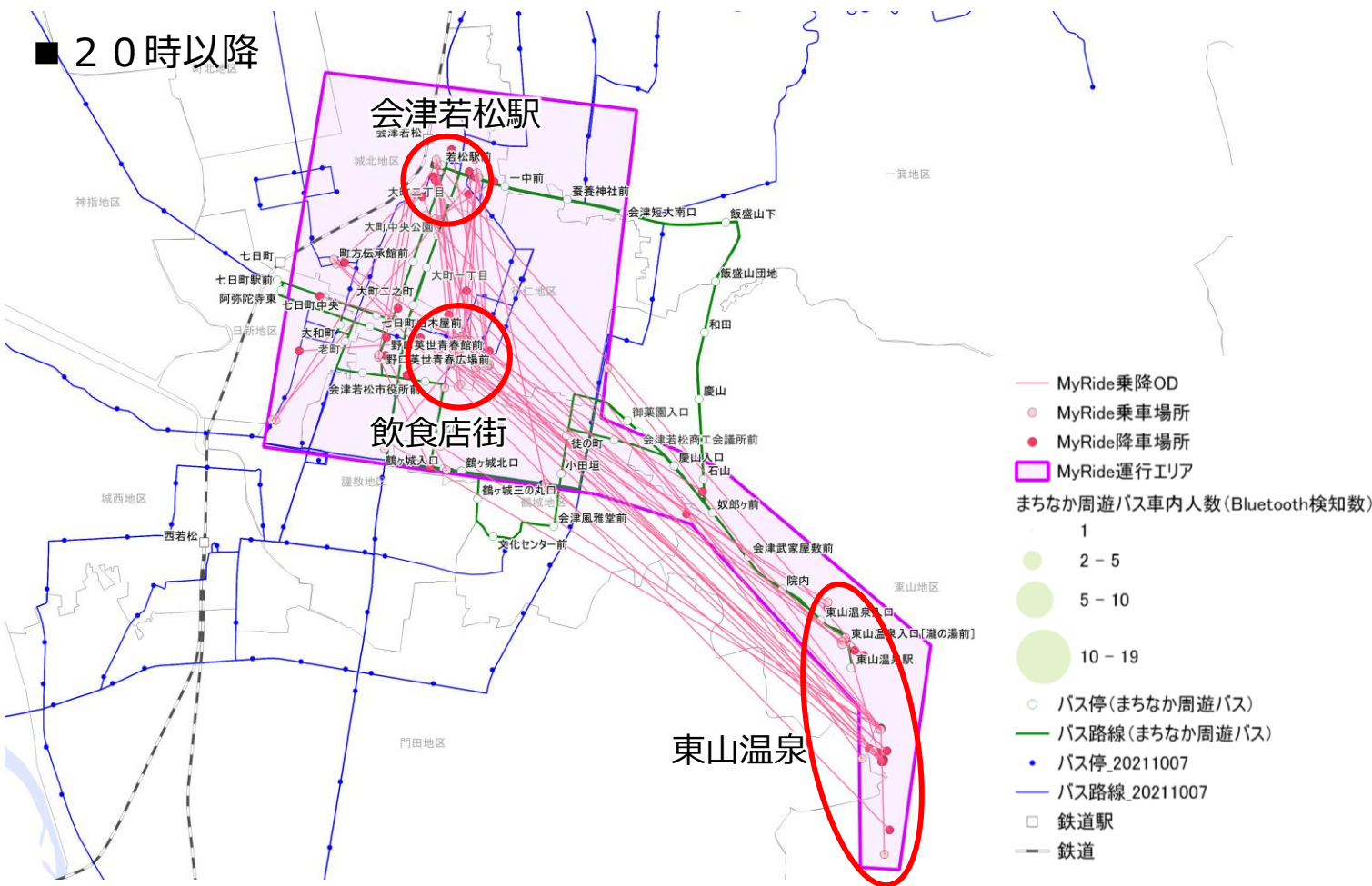
観光客向けAIオンデマンド

- 宿泊施設（東山温泉、駅周辺等）から市役所周辺の飲食店街への移動が多くみられ、夕方以降の新規需要を開拓できている。
- 野口英世青春通り沿いの宿泊施設から飲食店街までの近距離での利用もみられる。
- 一般の乗用タクシーとの競合の有無の確認が必要である。

2) 観光客向けAIオンデマンド利用データ×まちなか周遊バスBluetooth検知データ

③夜間の移動

■ 20時以降



まちなか周遊バス

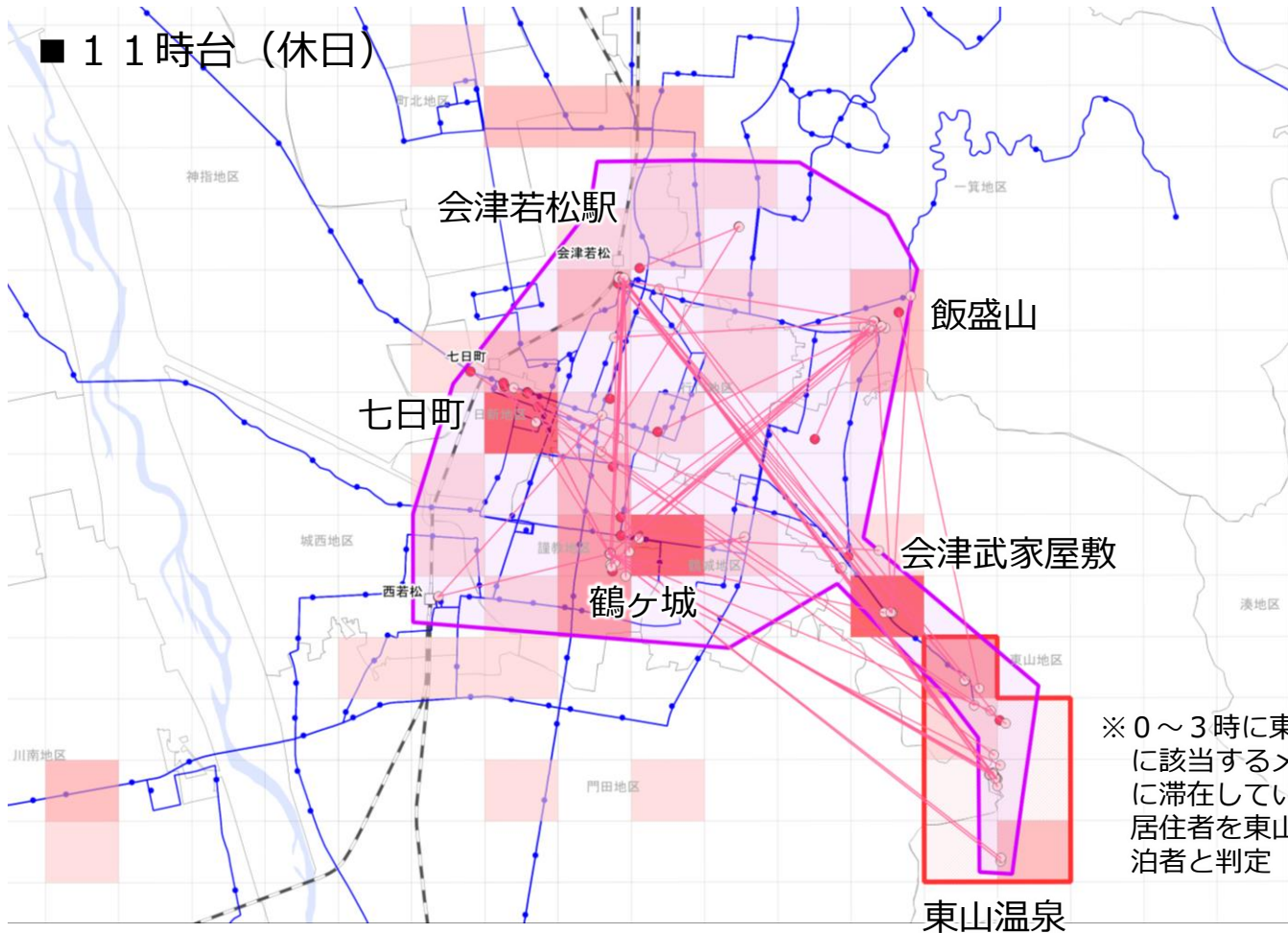
■ 運行時間外である。

観光客向けAIオンデマンド

- 市役所周辺の飲食店街から宿泊施設（東山温泉、駅周辺等）への移動が多くみられ、まちなか周遊バス運行終了後の夜間の新規需要を開拓できている。
- 飲食店街から野口英世青春通り沿いの宿泊施設までの近距離での利用もみられる。
- 一般の乗用タクシーとの競合の有無の確認が必要である。

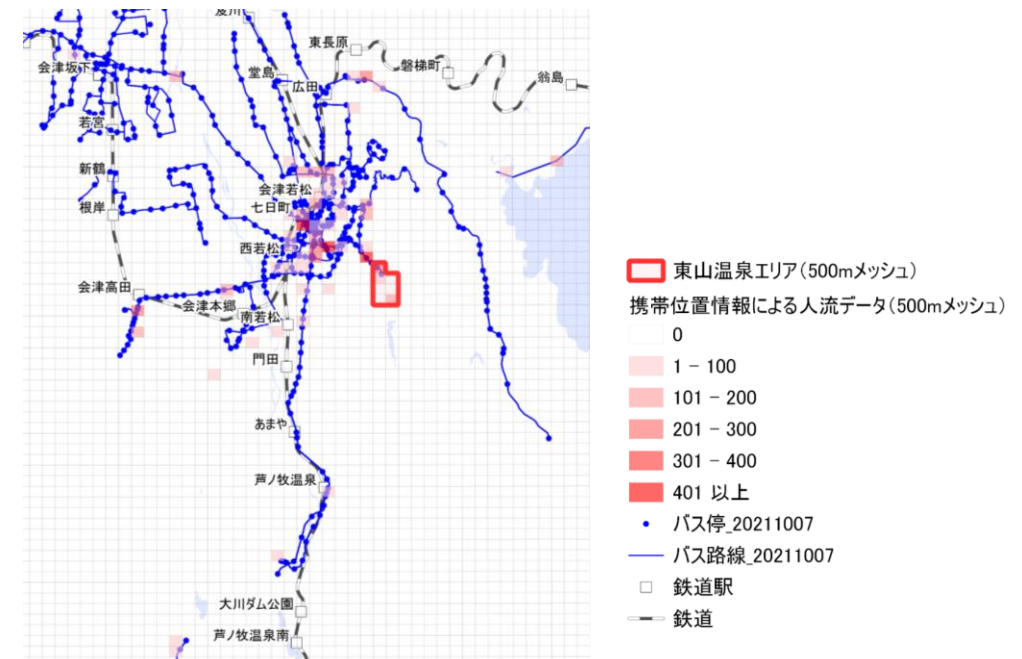
2) 観光客向けAIオンデマンド利用データ×まちなか周遊バスBluetooth検知データ

④ 東山温泉宿泊者の観光周遊の範囲 (携帯位置情報)



東山温泉宿泊者の移動先

- 観光スポットへの移動が多くみられ、概ねAIオンデマンドエリア内に納まっている。
- コロナ前(2019年)のデータでは、エリア外の観光周遊もみられる。



1) 会津若松市地域公共交通計画への反映

会津若松市地域公共交通計画（案）

パブリックコメント中

令和4年1月31日（月）から
令和4年3月1日（火）まで

令和4（2022）年
会津若松市

課題②：市民・来訪者にとって気軽に利用できる便利で分かりやすい公共交通計画への改善が必要

対応する施策（P56参照）

施策3
施策4
施策5

■ 中心部の循環路線のみではカバーしきれない移動需要への対応が必要

- 本市の中心部はコンパクトな市街地でありながら、城下町特有の道路・町割りが多い、道路幅員が狭く組んでいるから、バスの運行に制約があり、まちなかな状況となっています。
- 中心部の循環路線は、まちなか周遊バス（ハイカラさん・あかべえ）、千石・神明線運行しており、これまで複数回に渡り循環路線の再編・統合を行ってまいりましたが、決まっておらず、中心部の一部に公共交通が利用しづらいエリアが生じています。
- 中心部の東西を移動しやすい路線がなく、循環路線で神明通りや病院、文化センターの場合、遠回りして利用しにくいという意見があります。

③-2 中心部における新たな技術を活用した移動手段の導入 ※重点事業

【実施主体：会津若松市、バス・タクシー事業者】

- コンパクトかつ城下町の道路・町割り状況という市街地特性に合った、新たな移動手段の確立に向けて、中心部路線及び市街地路線の見直しを検討します。
- “ある程度まとまった移動需要”に対しては、「幹線軸」や循環路線といった既存の定時定路線型の交通サービスを基軸としつつ、それらでカバーしきれないエリア・目的地やターゲット層（高齢者・身体状況等）といった“分散した需要”に対して、新たな技術を活用し、需要に応じて運行する面的な公共交通サービス（AI オンデマンド交通^{※1}等）の導入効果及び可能性について検討します。
- 路線バスや鉄道の利用が困難な人の移動手段の確保を目的に相乗りタクシー^{※2}事業について検討します。

※1 AI オンデマンド交通：従来のバス停に加え、スマートフォンアプリを活用して、より短い間隔で理想的なバス停を設け、アプリでの予約に応じて、AI（人工知能）がリアルタイムにデマンドバスを配車するとともに、複数の利用者が乗車できるような最適なルートを選択しながら目的地の乗降場所まで運行するサービス。

※2 相乗りタクシー：配車アプリ等を通じて、目的地の近い利用者同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス。乗車人数が多いほど、一人あたりの運賃が安くなる。

▼ AI オンデマンド交通「MyRide さわやか号」実証運行

新しいおでかけスタイル、はじまります。

ダイオミョウルーテイングリス

MyRide さわやか号

2021年2月15日(月)～4月9日(金)
平日9時～18時（土・日・祭日を除く）
エリアを限定して試験運行します

スマホでカンタン予約、お得な運賃の次世代型バス!!

▼ AI オンデマンド交通のイメージ

乗客はスマートフォンや電話から乗車予約

AIによる乗降時刻や最寄りの乗降場所、配車ルートなどの決定

▼ 相乗りタクシーのイメージ（利用イメージ）

【地点①～④のタクシー運賃が5,000円の場合】
Aの運賃：3,000円(5,000円×15km/25km)
Bの運賃：2,000円(5,000円×10km/25km)

資料：国土交通省

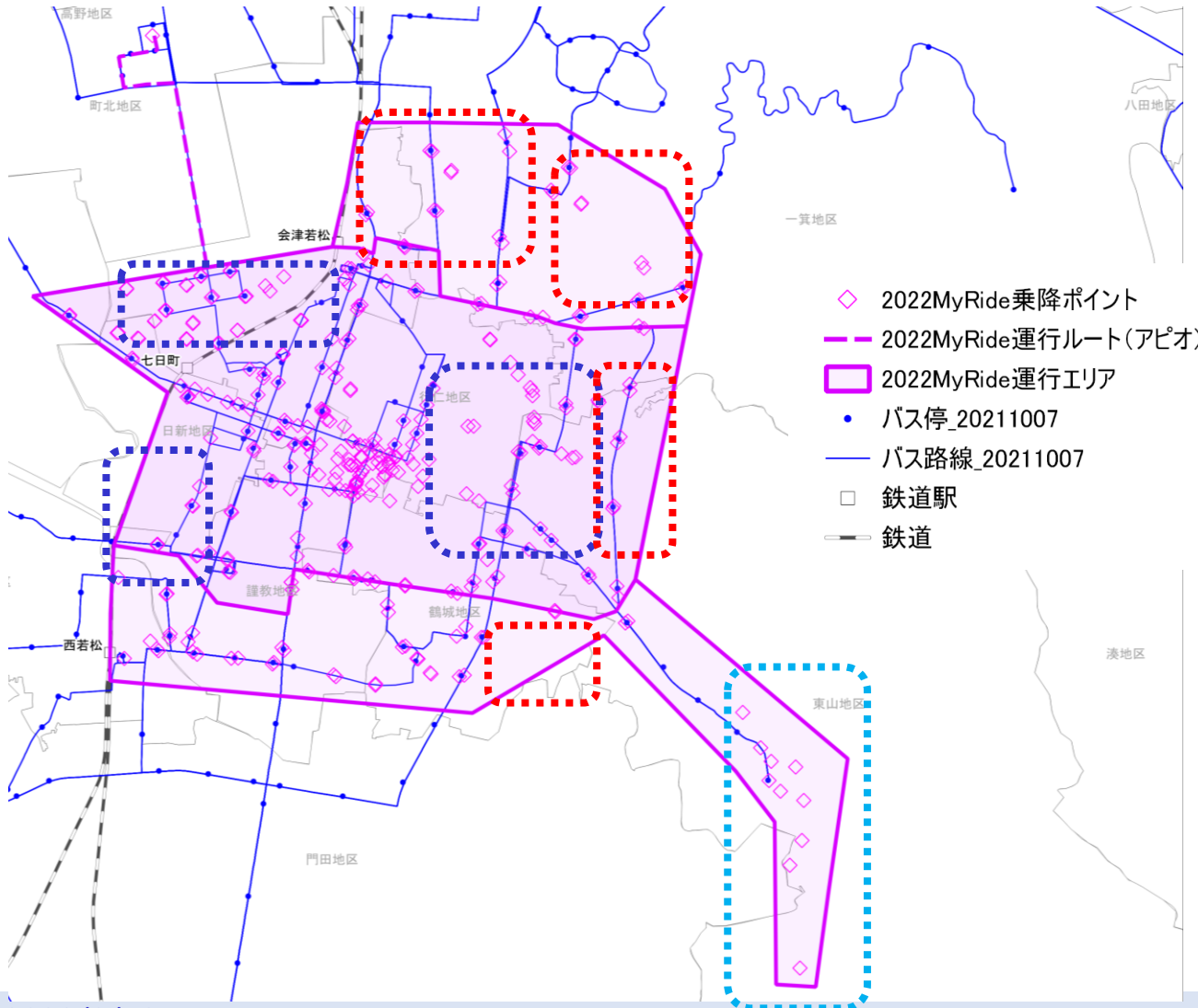
	人口(人)	面積(km ²)	全城市占める人口集中地区の人口割合(%)
人口集中地区(DID) H27	87,065	16.68	70.2

※DIDは人口集中地区を指し、人口密度が1平方キロあたり4,000人以上で、人口が5,000人以上

計画内容への反映箇所

- **地域公共交通の課題**
⇒人流データ分析結果等を踏まえ、「中心部の循環路線のみではカバーしきれない移動需要への対応が必要」という課題を整理した。
- **計画の目標**
⇒課題を踏まえ、目標②「“おでかけが楽しくなる公共交通システムの構築”や、目標③「データ活用と多様な主体の連携・協働による持続可能な公共交通の構築」を設定。
- **施策及び事業**
⇒施策①「データ活用によるバス路線の再編・見直し」として、今後も各種人流データやオープンデータ等を可視化・分析して検討を行うことを記載。
⇒事業③-2「中心部における新たな技術を活用した移動手段の導入」として、次頁の検討結果を反映。

2) まちなかデマンドや新生活様式に対応した地域交通のあり方検討



運行内容の見直し案

- 2021年度と同じエリアの利用促進 (青点線)
⇒金川町田園町に加え、課題エリアとなっている行仁地区及び日新地区において積極的な周知・利用促進・スマホ教室等を実施する。
- 新たな課題エリア (赤点線)
⇒行仁地区東側の拡大や、一箕町の一部、花見ヶ丘をエリアに追加する。
⇒日新地区西側は、踏切・道路状況などを勘案して今回のエリアには加えない。
- 生活交通と観光需要のミックス (水色点線)
⇒東山温泉をエリアに追加し、生活利用に加えて宿泊者等の観光客の需要も取り込むことで、持続的な運営を目指す。
(まちなか周遊バスと同様の取組)
- 時間帯・運行日
⇒時間帯別データより、運行時間帯は維持。20時以降はタクシーとの競業の可能性があり見送り。
⇒利用者アンケート結果や観光利用を踏まえ、平日のみの運行から毎日運行へ拡充。

4 - 3. 人流データの活用検討

2) まちなかデマンドや新生活様式に対応した地域交通のあり方検討

チラシ表面 (生活利用向け)

リクエスト型最適経路バス 会津SamuraiMaaSプロジェクト 新モビリティサービス推進事業 会津バス

MyRide さわやか号

実証運行 2022年2月21日(月)~5月20日(金)
(4月29日~5月8日は連休)

運賃 1回乗車 大人400円 小人200円
エリア内が定額乗り放題! → 定期 5,000円/月

MyRide ってなに?

アプリで呼び出す、リクエスト型最適経路バス

行仁・日新地区の自治会等と連携した利用促進・ポスティング・説明会・スマホ教室等を企画

ご利用には...

- スマホアプリをインストール(無料)
- 乗降ポイントを設定
- エリア内には多数の乗降ポイントを設定
- 近づくバスに乗れる! 降りてからも近い!

お問い合わせは... 会津乗合自動車タクシー事業部 tel. 0242-24-7058

チラシ表面 (観光客向け)

アプリで呼び出す、観光や移動に便利なバスです。 会津バス

会津SamuraiMaaSプロジェクト 新モビリティサービス推進事業

MyRide さわやか号

実証運行 2022年2月21日(月)~5月20日(金)
(4月29日~5月8日は連休)

運賃 1回乗車 大人400円 小人200円

東山温泉の宿泊施設や観光案内所での周知・PRを企画

リクエスト型最適経路バス

ご利用には...

- スマホアプリをインストール(無料)
- 乗降ポイントを設定
- エリア内には多数の乗降ポイントを設定
- 近づくバスに乗れる! 降りてからも近い!

お問い合わせは... 会津乗合自動車タクシー事業部 tel. 0242-24-7058

チラシ裏面 (共通)

ご利用方法

MyRide さわやか号 アプリ(無料)をインストールします。

ご登録方法

登録コードは

生活利用と観光客を同じ運行で対応する一方で、それぞれ別の登録コードを設定することで、区別した利用データの分析を行えるようにする。

ご予約・ご乗車方法

MyRide さわやか号

アプリを起動します

地図上から出発地を選びます

目的地を選びます

乗降地点とバスが来る時間を確認して予約

乗降地点まで移動

スマホアプリ MyRide さわやか号の詳しいご利用方法はこちら

ご利用料金	1回乗車 大人400円 小人200円
運行期間	2022年2月21日~5月20日(4月29日~5月8日は連休)
予約可能時間	朝:7時~9時/昼:9時~17時/夕:17時~19時
予約方法	スマホアプリ
決済方法	降車時に現金 または QRコード/PayPay/ICoin Pay/決済

お問い合わせは... 会津乗合自動車タクシー事業部 0242-24-7058