

伊達市地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月

伊 達 市

この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条に基づいて設置された伊達市地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として伊達市が作成したものである。

《 目 次 》

はじめに	1
伊達市地域公共交通総合連携計画	
1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	2
2. 計画の区域	3
3. 計画の目標	4
4. 目標を達成するために行う事業及びその実地主体に関する事項	5
5. 計画期間	25
参考資料	26
参考資料① 伊達市の概況	
1. 人口	27
2. 伊達市の都市計画道路整備	30
3. 伊達市における地域交通の概要	31
参考資料② 調査経過	
1. バスの調査内容と調査から得られた内容	48
2. タウンモビリティ事業調査	60
参考資料③ 路線別月別乗降データ	62
参考資料④ バス交通に関するアンケート調査票	65
参考資料⑤ バス利用意識調査のグラフデータ	73
参考資料⑥ 市内バス再編事業の収支予測	84
参考資料⑦ タウンモビリティ実証実験	90

はじめに

伊達市民の生活の足である公共交通体系は、広域交通としての鉄道や高速バス、地域連携交通としてのバス路線、地域内交通としてのタクシーのほか、平成 18 年度からは会員制・乗合制タクシーのライフモビリティサービス（愛のりタクシー）が運行されています。

本市は、近年、高齢者が暮らしやすいまちづくりによる人の誘致と新たな産業の創出を目指す「伊達ウェルシーランド構想」の推進により、移住・定住の先進地として知名度が上がり、地方都市としては珍しく人口はほぼ横ばいに推移しておりますが、その一方で、高齢化率は 28.6%（平成 20 年 12 月末）と全国・全道平均を上回っており、今後、ますます増加するであろう高齢者等の交通弱者への対応が必要になっていきます。

現在、市内を循環する路線バスは、民間バス事業者が運行する関内弄月線 2 系統（伊達駅前－中萩原－伊達駅前／伊達駅前－東関内－伊達駅前）と有珠線（伊達駅前－上稀府）の 3 路線となっています。

しかし、これらの路線は運行開始以来、経路やダイヤの見直しがほとんど行われておらず、また、いずれの路線も利用者数が低迷しており、市は運行によって生ずる欠損額の一部を助成していますが、その額も年々増加している傾向にあります。

加えて、近年は、郊外部における住宅地の拡大や都市計画道路の整備が進展したこと等により、まちの形態が従来から変遷しており、地域住民の利便性を確保し、効率的な運行を図るために当該バス路線のより効率的な運行経路、ダイヤ等の見直しについて検討が必要となっています。

また、中心市街地における高齢者の移動支援として、商店会・商工会議所・行政において電動スクーターの貸し出しによる「タウンモビリティ構想」の検討が進められており、これの実現によって高齢者の中心市街地での移動手段を確保し、ひいては公共交通の利用促進を目的にした検討も必要です。

今回策定する「伊達市地域公共交通総合連携計画」は、地域住民、交通事業者、商店会、関係機関等が連携し、地域の足であるバス路線の再編と「まちなか移動」の向上を図るためのタウンモビリティを一体的に進めることで、公共交通利用者の増加とコミュニティの活性化に寄与することを目指すものです。

伊達市地域公共交通総合連携計画

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

本市では、市民の多くがこれまで自家用車を交通手段として利用してきましたが、今後、高齢化が一層進展することに伴い、運転することに危険を伴う高齢者や、運転が出来なくなる高齢者の増加が予想され、将来的には生活の足が奪われてしまうことが起こりえます。

また、このようなことは、現在の高齢者のみならず、将来の高齢者である現役世代についても同様のことが言えるものです。

このような状況の中で、生活の足としての公共交通機関はますます重要になると考えられますが、現在の市内路線バスは、長期間にわたり運行経路等の見直しがされておらず、新しい施設や住宅地区をカバーしていないなど、市民ニーズを反映しておらず、このことは利用者数が低迷していることの一因と考えられます。

このことから、市民にとって利便性の高い公共交通を実現することは重要になります。

また、まちなかでの移動をサポートする「タウンモビリティ」を実現するとともに、加えて必要なときにしか自家用車を使用しない「賢いクルマの使い方」や、公共交通機関を利用した行動パターンを市民に意識してもらうことも必要です。

この伊達市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」といいます。）は、これらのことを基本的な方針として策定するものです。

2. 計画の区域

連携計画が対象とする以下の地域においては、伊達市をはじめ、それぞれの実施主体の連携のもとで、目標を達成するために行う事業を実施します。

南稀府町、中稀府町、北稀府町、萩原町、舟岡町、弄月町、清住町、
松ヶ枝町、梅本町、末永町、竹原町、乾町、東関内町、西関内町、
旭町、東浜町、鹿島町、元町、大町、網代町、錦町、西浜町、山下町

3. 計画の目標

本市の公共交通の活性化を図るため、下記の課題解決を目標として連携計画を策定しました。

①市内公共交通の利便性の向上

近年、新たな住環境の整備や商圈が形成され、まちの形態が変遷する一方で、バス路線は長期間にわたり見直しがされていなかったため、利便性が低下しておりました。

このため、需要にあったバス路線に再編し、また、バス以外の新しい交通システムで公共交通を補完することで、より多くの市民が利便性を享受できる公共交通を目指します。

②自家用車以外の手段を選択できる交通環境の整備

個人の交通行動が全て自家用車に偏ると、地域の足である公共交通の衰退につながります。将来、運転が出来なくなっても安心して暮らせるよう、自家用車以外の多様な交通手段の選択が可能な環境づくりと、公共交通の利用促進を市民に働きかけます。

③全ての年齢層がアクティブに行動できる交通機能の確保

今後、ますます増加する高齢者の、まちなかでの移動を支援するための外出支援ツールとしての「タウンモビリティ」の実現を目指します。



※再編案は案1を掲載

図1 地域公共交通総合連携計画のイメージ図

4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

本市においては、市内バス路線を多くの市民ニーズに見合った路線に再編し、合わせて再編路線のPR等、利用促進事業を進めます。

また、タウンモビリティ事業については、実証実験を重ねることで更なる検証を重ね、本格実施を目指します。

A：市内バス再編事業

【実施主体：道南バス㈱、伊達市】

【実施期間：平成21年度～平成25年度】

次の（１）及び（２）の考え方を踏まえ、伊達市及び道南バス㈱は、市内バス路線再編案を平成21年度中にとりまとめ、平成22年度から再編路線における実証運行を経て、本格運行を目指します。

（１）具体的な事業

① 市内バス路線の効率的な運用

連携計画の策定に際しては、有珠線（伊達駅前～上稀府）、関内弄月線2系統（伊達駅前～中萩原～伊達駅前／伊達駅前～東関内～伊達駅前）の市内バス3路線を調査対象としました。

このうち有珠線については、主として南稀府町の住民及び伊達緑丘高校の通学需要が多く、特に緑丘高校の通学需要は、本市のバス交通全体においても大きな比重を占めております。また、この路線は伊達紋別駅から国道37号線により南稀府町を結んでいる現在の路線が、もっとも効率的な運行経路と考えられることから、バス路線再編の対象とはしないことといたしました。

関内弄月線2系統（以下「循環線」といいます）については、郊外部を運行する距離が長く、多くの利用者にとって利便性が損なわれている可能性があります。

そのため、連携計画においては、この循環線の効率化を事業化することとします。

具体的には、現在バス路線であるものの、利用実態が過小である関内地区や東地区の一部における運行を見直します。（図2の点線内の地域）

なお、路線再編により、市内バス路線の運行区域から除外される地域が生ずることとなります。このような地域に対しては、代替交通手段の確保が課題となります。

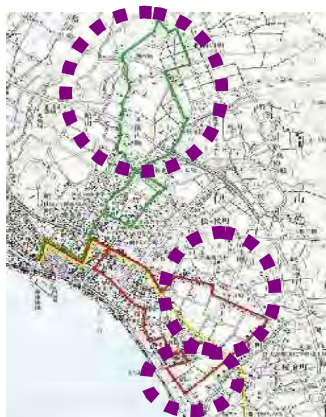


図2 郊外部の区間

② 需要に対応するルートの見直し

■人口密度の高い住居地区への運行ルートの設定

東地区の海沿いや中央地区の山側の地域は、近年、住宅地域として発展してきておりますが、国道からは距離があり、また中心市街地までへの距離もあります。また、これら地域には循環線が運行されているものの、運行本数が少なく、バス停から遠い地域もあり公共交通の恩恵が少ない地域もあります。

このような地域に対しては、バス路線を密に張り巡らせることで、高齢者等のバス利用の掘り起こしにつなげていきます。

■新しい施設や道路を通るルート

日中の一般利用において重要となる生活関連施設や公共施設については、本市の発展に伴い新設または整備された施設も多く、これら施設を通過するような路線設定が必要となります。

これらの施設は自家用車利用を想定した配置となっておりますが、バスの需要を喚起し、その存続を図るためにも、現状で利用者が多く、またアンケート調査においても市民ニーズの高い施設へのアクセスを向上させます。

また、順次整備された幹線街路沿線には、現在、各種施設が展開しており、このような幹線街路は生活道路として市民に認知された道路となっています。

このため、バス利用を促進させるためには、このような幹線街路を可能な限り運行ルートとした路線設定が望ましいものと考えられます。

③ 運行密度の確保

現在の循環線は、数時間に一本の運行となっていることから、利用したくても時間が合わず、結果的には利用されないという例が多く、一般的な利用が困難な状況といえます。

このことを改善し、概ね一時間に一本の便数を確保することで、利用者の拡大を図ります。

線名	東区内・西区内	西区内・東区内
行先	伊達駅前	伊達駅前
経由	東区内・西区内	西区内・東区内
7		
8	▲15 ▲39	
9		●56
10		●19
11		▲21 ▲44
12		
13		
14		31 54
15		
16		
17		

図3 現在のダイヤ（区内弄月線）

④ バスのバリアフリー化

現在の循環線ではノンステップバスが使用されております。

バスの主な利用者として考えられる高齢者や幼児を連れた利用者においては、乳母車やカート等の利用が想定されることから、今後ともノンステップバスを使用することは必須の条件といえます。



図4 道南バスで使用する車輛（中型ノンステップバス）



図5 道南バスで使用する車輛（大型ノンステップバス）



図6 千歳市ビーバス（最新のコミュニティバス 日野ポンチョ）

⑤ 新たなバス停の配置

老朽化によりダイヤ等の表示も読み取りにくくなっているバス停が多く見受けられます。また、現在のバス停間の間隔は、特に高齢者や幼児を連れた利用者にとっては距離があり、結果としてバスが利用されていないことの要因になっていることも考えられます。

個々の街路の位置関係や周辺における施設等の立地状況等を見極めつつ、バス停間隔にも配慮しながら、バス停を新設・移設する必要があると思われれます。



図7 現在のバス停の例（循環線：見晴公営住宅前、国道沿い：日赤前）

⑥ 循環バス路線再編

これまでの①～⑤の視点を踏まえ、望ましい循環バス再編案を示します。

【バス路線再編案①】

- 現状の関内弄月線をベースに、利用者数が少ない区域を運行区間から除外し、ニーズが高いと思われる地域や施設を可能な限り効率的に循環するよう配慮した。
- 使用車両は、大型ノンステップバスを想定した。
- 高齢者等の利用を想定し、バス停間の間隔に配慮した。



図8 バス路線再編①・ルート図

【バス路線再編案①ダイヤ】

■平日の朝8時台の便は、通学用として想定

■昼の時間帯を除き、基本的には一時間に一本程度の循環ルートとして運行

◆平日運行				
(km)	(起終点)			
			7:12	営
14.1	伊駅	7:20 舟 →	7:40	営
		8:02	7:40	みらい館
14.1	伊駅	8:07 竹 →	8:29	みらい館
		8:49	8:29	みらい館
14.1	伊駅	8:54 舟 →	9:14	みらい館
		9:36	9:14	みらい館
14.1	伊駅	9:41 竹 →	10:03	みらい館
		10:23	10:03	みらい館
14.1	伊駅	10:28 舟 →	10:48	みらい館
		11:10	10:48	みらい館
14.1	伊駅	11:15 竹 →	11:37	みらい館
		11:57	11:37	みらい館
	伊駅		12:05	営
休憩				
			13:27	営
14.1	伊駅	13:35 舟 →	13:55	営
		14:17	13:55	みらい館
14.1	伊駅	14:22 竹 →	14:44	みらい館
		15:04	14:44	みらい館
14.1	伊駅	15:09 舟 →	15:29	みらい館
		15:51	15:29	みらい館
14.1	伊駅	15:56 竹 →	16:18	みらい館
		16:38	16:18	みらい館
14.1	伊駅	16:43 舟 →	17:03	みらい館
		17:25	17:03	みらい館
14.1	伊駅	17:30 竹 →	17:52	みらい館
		18:12	17:52	みらい館
	伊駅		18:20	営
計				169.2

◆日曜・祝日運行				
(km)	(起終点)			
			9:07	営
14.1	伊駅	9:15 舟 →	9:35	営
		9:57	9:35	みらい館
14.1	伊駅	10:02 竹 →	10:24	みらい館
		10:44	10:24	みらい館
14.1	伊駅	10:49 舟 →	11:09	みらい館
		11:31	11:09	みらい館
			11:39	営
休憩				
			13:57	営
14.1	伊駅	14:05 竹 →	14:27	営
		14:47	14:27	みらい館
14.1	伊駅	14:52 舟 →	15:12	みらい館
		15:34	15:12	みらい館
14.1	伊駅	15:39 竹 →	16:01	みらい館
		16:21	16:01	みらい館
14.1	伊駅	16:26 舟 →	16:46	みらい館
		17:08	16:46	みらい館
	伊駅		17:16	営
計				98.7

- 注)
- ・舟 → は、舟岡町方面先回り
 - ・竹 → は、竹原町方面先回り
 - ・営 は、伊達営業所
 - ・点線は回送

図9 バス路線再編案①・ダイヤ

【バス路線再編案②】

- 利用ニーズが高い施設への利便性を重視すべく、起終点を変更するとともに、海岸線を通すことで、より効率的に循環するよう配慮した。
- 錦大通（錦橋）整備事業完了後の運行を想定した。
- 使用車両は、大型ノンステップバスを想定した。
- 高齢者等の利用を想定し、バス停間の間隔に配慮した。



図 10 バス路線再編案②・ルート図

【バス路線再編案②ダイヤ】

■平日の朝8時台の便は、通学用として想定

■昼の時間帯を除き、基本的には一時間に一本程度の循環ルートとして運行

◆平日運行			
(km)	(起終点)		
			7:35 営
14.6	伊達消防	7:38 舟 → 8:00	大町
		8:22 8:00	大町
14.6	伊達消防	8:27 竹 → 8:49	大町
		9:11 8:49	大町
14.6	伊達消防	9:16 舟 → 9:38	大町
		10:00 9:38	大町
14.6	伊達消防	10:05 竹 → 10:27	大町
		10:49 10:27	大町
14.6	伊達消防	10:54 舟 → 11:16	大町
		11:38 11:16	大町
14.6	伊達消防	11:43 竹 → 12:05	大町
		12:27 12:05	大町
	伊達消防		12:30 営
休憩			
			13:27 営
14.6	伊達消防	13:30 舟 → 13:52	大町
		14:14 13:52	大町
14.6	伊達消防	14:19 竹 → 14:41	大町
		15:03 14:41	大町
14.6	伊達消防	15:11 舟 → 15:33	大町
		15:55 15:33	大町
14.6	伊達消防	15:58 竹 → 16:20	大町
		16:42 16:20	大町
14.6	伊達消防	16:47 舟 → 17:09	大町
		17:31 17:09	大町
14.6	伊達消防	17:36 竹 → 17:58	大町
		18:20 17:58	大町
	伊達消防		18:23 営
計			175.2

◆日曜・祝日運行			
(km)	(起終点)		
			8:42 営
14.6	伊達消防	8:45 舟 → 9:07	大町
		9:29 9:07	大町
14.6	伊達消防	9:34 竹 → 9:56	大町
		10:18 9:56	大町
14.6	伊達消防	10:23 舟 → 10:45	大町
		11:07 10:45	大町
	伊達消防		11:10 営
休憩			
			14:22 営
14.6	伊達消防	14:25 竹 → 14:47	大町
		15:09 14:47	大町
14.6	伊達消防	15:14 舟 → 15:36	大町
		15:58 15:36	大町
14.6	伊達消防	16:03 竹 → 16:25	大町
		16:47 16:25	大町
14.6	伊達消防	16:52 舟 → 17:14	大町
		17:36 17:14	大町
	伊達消防		17:39 営
計			102.2

- 注)
- ・舟 → は、舟岡町方面先回り
 - ・竹 → は、竹原町方面先回り
 - ・営 は、伊達営業所
 - ・点線は回送

図 11 バス路線再編案②・ダイヤ

【バス路線再編案③】

- 利用ニーズが高い施設（ショッピングセンター、病院）やJRへの接続等といった利便性に配慮しつつ、起終点を変更した。
- 国道沿線から離れた人口集積地区を可能な限り通過させることで、より効果的な路線となるよう配慮した。
- 使用車両は、大型ノンステップバスを想定した。
- 高齢者等の利用を想定し、バス停間の間隔に配慮した。



図 12 バス路線再編案③・ルート図

【バス路線再編案③ダイヤ】

■平日の朝8時台の便は、通学用として想定

■昼の時間帯を除き、基本的には一時間に一本程度の循環ルートとして運行

◆平日運行			
(km)	(起終点)		7:40 営
14.2	伊達消防	7:43 舟 →	8:06 伊駅
		8:26	8:06 伊駅
14.2	伊達消防	8:31 竹 →	8:51 伊駅
		9:14	8:51 伊駅
14.2	伊達消防	9:17 舟 →	9:40 伊駅
		10:00	9:40 伊駅
14.2	伊達消防	10:05 竹 →	10:25 伊駅
		10:48	10:25 伊駅
14.2	伊達消防	10:53 舟 →	11:16 伊駅
		11:36	11:16 伊駅
14.2	伊達消防	11:41 竹 →	12:01 伊駅
		12:24	12:01 伊駅
	伊達消防		12:27 営
		休憩	
			13:27 営
14.2	伊達消防	13:30 舟 →	13:53 伊駅
		14:13	13:53 伊駅
14.2	伊達消防	14:18 竹 →	14:38 伊駅
		15:01	14:38 伊駅
14.2	伊達消防	15:04 舟 →	15:27 伊駅
		15:47	15:27 伊駅
14.2	伊達消防	15:52 竹 →	16:12 伊駅
		16:35	16:12 伊駅
14.2	伊達消防	16:40 舟 →	17:03 伊駅
		17:23	17:03 伊駅
14.2	伊達消防	17:28 竹 →	17:48 伊駅
		18:11	17:48 伊駅
	伊達消防		18:14 営
計			170.4

◆日曜・祝日運行			
(km)	(起終点)		8:42 営
14.2	伊達消防	8:45 竹 →	9:05 伊駅
		9:28	9:05 伊駅
14.2	伊達消防	9:33 舟 →	9:56 伊駅
		10:16	9:56 伊駅
14.2	伊達消防	10:21 竹 →	10:41 伊駅
		11:04	10:41 伊駅
	伊達消防		11:07 営
		休憩	
			14:22 営
14.2	伊達消防	14:25 舟 →	14:48 伊駅
		15:08	14:48 伊駅
14.2	伊達消防	15:13 竹 →	15:33 伊駅
		15:56	15:33 伊駅
14.2	伊達消防	16:01 舟 →	16:24 伊駅
		16:44	16:24 伊駅
14.2	伊達消防	16:49 竹 →	17:09 伊駅
		17:32	17:09 伊駅
	伊達消防		17:35 営
計			99.4

- 注)
- ・舟 → は、舟岡町方面先回り
 - ・竹 → は、竹原町方面先回り
 - ・営 は、伊達営業所
 - ・点線は回送

図 13 バス路線再編案③・ダイヤ

【バス路線再編案④】

- 前出の案①に比較して、利用ニーズが高いと考えられる地域や施設を、より細やかに循環できるよう配慮した。
- 使用車両は小型ノンステップバスを想定した。
- 高齢者等の利用を想定し、バス停間の間隔に配慮した。



図 14 バス路線再編案④・ルート図

【バス路線再編案④ダイヤ】

■平日の朝8時台の便は、通学用として想定

■昼の時間帯を除き、基本的には一時間に一本程度の循環ルートとして運行

◆平日運行				
(km)	(起終点)			
				7:02 営
17.4	伊駅	7:10 舟 →	7:36	営
		8:02	7:36	公住前
17.4	伊駅	8:07 竹 →	8:33	公住前
		8:59	8:33	公住前
17.4	伊駅	9:04 舟 →	9:30	公住前
		9:56	9:30	公住前
17.4	伊駅	10:01 竹 →	10:27	公住前
		10:53	10:27	公住前
17.4	伊駅	10:58 舟 →	11:24	公住前
		11:50	11:24	公住前
17.4	伊駅	11:55 竹 →	12:21	公住前
		12:47	12:21	公住前
	伊駅		12:55	営
休憩				
				13:42
17.4	伊駅	13:50 舟 →	14:16	公住前
		14:42	14:16	公住前
17.4	伊駅	14:47 竹 →	15:13	公住前
		15:39	15:13	公住前
17.4	伊駅	15:44 舟 →	16:10	公住前
		16:36	16:10	公住前
17.4	伊駅	16:41 竹 →	17:07	公住前
		17:33	17:07	公住前
17.4	伊駅	17:38 舟 →	18:04	公住前
		18:30	18:04	公住前
17.4	伊駅	18:35 竹 →	19:01	公住前
		19:27	19:01	公住前
	伊駅		19:35	営
計				208.8

◆日曜・祝日運行				
(km)	(起終点)			
				8:22 営
17.4	伊駅	8:30 舟 →	8:56	営
		9:22	8:56	公住前
17.4	伊駅	9:27 竹 →	9:53	公住前
		10:19	9:53	公住前
17.4	伊駅	10:24 舟 →	10:50	公住前
		11:16	10:50	公住前
	伊駅		11:24	営
休憩				
				14:10 営
17.4	伊駅	14:18 竹 →	14:44	営
		15:10	14:44	公住前
17.4	伊駅	15:15 舟 →	15:41	公住前
		16:07	15:41	公住前
17.4	伊駅	16:12 竹 →	16:38	公住前
		17:04	16:38	公住前
17.4	伊駅	17:09 舟 →	17:35	公住前
		18:01	17:35	公住前
	伊駅		18:09	営
計				121.8

注)

- ・舟 → は、舟岡町方面先回り
- ・竹 → は、竹原町方面先回り
- ・営 は、伊達営業所
- ・点線は回送

図 15 バス路線再編案④・ダイヤ

(2) 事業の収支予測

現在の循環線と各バス路線再編案について、収支予測を行いました。

(運行費用と運送収入の算出については、参考資料⑥に掲載)

- 各々の路線再編案と現状の循環線を比較すると、路線再編案で運送収入が増加しているものの、運行費用も増加するため、差し引きの欠損額は微減か、増加している。
- 欠損額が同程度でも現状に比べ利用客は多くなり、サービスレベルは向上しているといえる。
- 現在の運行コストの算出方法はバスを走らせるだけ運行費用がかかる。この費用を縮減するためには、一時間に一本と想定した運行密度を、利用客が少ない時間帯において間引きする必要がある。その時間帯は、実証運行等により確認することが有効である。
- 費用対効果に着目した場合、(例)①と(例)②において、再編効果が高いと考えられる。

表1 現状と各案の収支予測

	運行費用	運送収入	欠損額	補填額
現状(関内弄月線)	11,183,562 円	3,267,906 円	(7,915,656) 円	(3,957,828) 円
路線案①	13,431,096 円	6,199,390 円	(7,231,706) 円	(3,615,853) 円
路線案②	13,907,376 円	6,395,060 円	(7,512,316) 円	(3,756,158) 円
路線案③	13,526,352 円	5,835,760 円	(7,690,592) 円	(3,845,296) 円
路線案④	16,574,544 円	6,490,770 円	(10,083,774) 円	(5,041,887) 円

(関内弄月線は比較のため、平成20年9月の運送原価により算出)

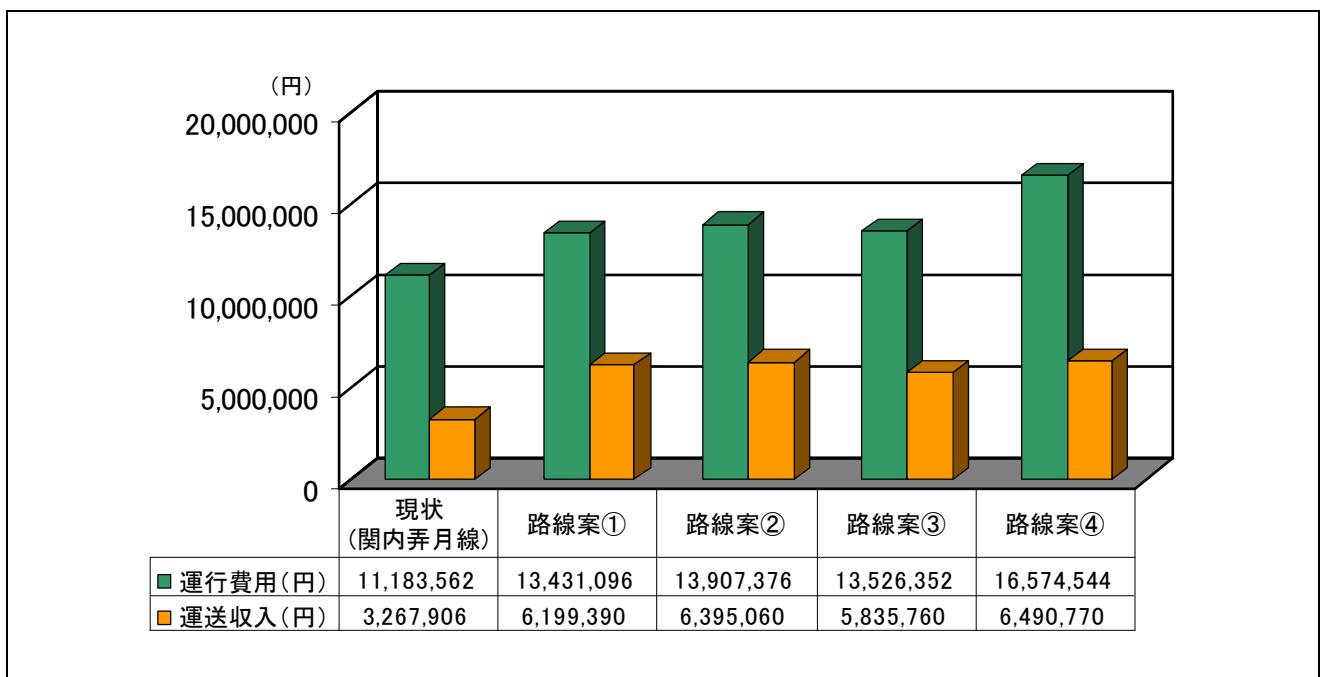


図16 各路線案の運行経費と運行収入

B：市内バス利用促進事業

【実施主体：道南バス㈱、伊達市商店会連合会、伊達市】

【実施期間：平成 21 年度～平成 25 年度】

伊達市、道南バス㈱、伊達市商店会連合会は、次の①～⑦の市内バス利用促進事業について、平成 21 年度中に事業計画をとりまとめ、平成 22 年度から実施します。

① バス路線の周知

アンケートの結果から、バスがどこを走っているか知らない市民が多く、知らないために利用されないという連鎖で終わっていることが分かりました。このため、まずは公共交通を必要としている人に情報提供を行うこととします。

また、普段は自家用車を利用する市民にも市内バスを意識してもらい、将来にわたって地域の足を確保するためにも、公共交通の重要性を認識してもらい、加えて効果的なPRによりバスの利用を促進します。

まずは知ってもらうことが重要であり、「バス路線地図」や「バス時刻表」等の作成・配付も有効な取り組みを進めます。

② バスを使った生活スタイルの広報

アンケートで「健康のため歩く」と答える高齢者が多いことから、「健康増進」は市民の意識として根付いていることが伺えます。

公共交通の利用促進策としては、この市民の健康意識とバス利用を結びつけ、市民の自発的な行動変容を促す「モビリティ・マネジメント手法」が、自家用車から公共交通利用への転換に向けては有効な取り組みとなることが考えられます。

例えば「バスで外出し、伊達の町を見て歩こう」「自家用車をやめて環境への負荷が少ないバスを選択しよう」高齢者には「運転に不安がある自家用車をやめて、バスをなるべく使おう」というキャンペーンを行います。



図 17 「広報だて」

③ バスの名称募集

市内路線バスに愛着を持ってもらい、利用者の増加に結びつける方策として、バスに親しみやすい「愛称」を付けることも有効です。愛称によって認識してもらい、走る路線をイメージしやすくすることが、バスを利用しようという意識に結びつきます。

愛称をつけるほかに、キャラクターの考案・活用も有効な取り組みと思われることから、例えばキャラクターの募集を市内の学校に呼びかけることも考えられます。

例)「伊達ぐるっとバス」「むしやバス」等

「Sapporo Walk (さっぽろうお〜く)」(札幌市)、「当別ふれあいバス」(当別町)
「くるる」(静岡県浜松市)、「らんらんバス」(愛知県東海市)



「らんらんバス」



「ひまわりバス」



「くるる」

図 18 他地域バスの愛称事例

④ バス乗車体験の実施

バスに乗ったことのない市民を対象に、実証実験ルートを体験乗車してもらうこと等が考えられます。

参加者には、地域の協賛店の特典が受けられるようなインセンティブを与えることで、より多くの改善に向けた要望やアイデアが得られることも期待できます。



図 19 モニターツアー (国交省)

⑤ ファミリー割引等の実施

土日祝日限定で、家族の利用に割引サービスを設けることで、自家用車に流れていた家族を公共交通に戻そうという取り組みです。これは、バス運賃が人数に応じて高くなる点や利用者による運賃計算の面倒臭さを解消することにもつながります。



図 20 社会実験例 (バスなび大分)

⑥ 商店街との連携

バスを利用して商店街に来ると割引等のお得感を得るといった仕組みが考えられます。

例えば、富山県高岡市では、バスの車内に備えつけてある「乗車券引換券」を持って、商店街の「乗車サービス券加盟店」で2,000円以上の買い物をすると、「乗車券100円分」が貰えます。また、鹿児島市では、試験的にICカード乗車券にポイント制を導入するという取組みも行われています。



図 21 バス利用特典例（高岡市）



図 22 バス利用特典例（鹿児島市）

また、イベント等と連携して、祭りでの公共交通機関利用（飲酒運転防止対策等）をPRし、マイカー乗り入れ規制を行うことが考えられます。バスとの連携をPRすることで、普段バスに乗らないマイカー利用者に対してバスを印象づけ、普段の利用に結びつける効果が期待されます。



図 23 スマイルフェスタ（7月）



図 24 武者まつり（8月）

⑦ 講演会、セミナーの開催

「マイカーを使わない生活」、「環境を考えたゆとりある生活」、「高齢者の運転の危険性」等の題材から、伊達市の市内交通を考えていく講演会を開催することが考えられます。「公共交通」を地域で支えていくことが、伊達市の将来にとって重要なことを知ってもらいます。

また、講演の内容は、広報やニュースレターによって再活用を図ります。



図 25 講演会（イメージ）

C：タウンモビリティ事業

【実施主体：伊達市商店会連合会、伊達商工会議所、伊達市】

【平成 21 年度～平成 25 年度】

タウンモビリティ事業については、継続して電動スクーターの貸し出しを行い、バスと連携させた利用促進を実施していくこととします。

(1) 実証実験を踏まえた課題の整理

平成 20 年度の実証実験により、以下の 5 つの課題が明らかになりました。

- ①利用範囲の拡大
- ②電動スクーターの乗り捨て
- ③貸し出し箇所の増設
- ④歩道整備の必要性
- ⑤電動スクーター操作の不安解消

このうち、「①利用範囲の拡大」、「②電動スクーターの乗り捨て」については、試行的に電動スクーターの貸し出しを継続することで、運営体制や利用状況を見ながら解決できる問題であると考えます。また、「③貸し出し箇所の増設」については、貸し出し範囲の中で商店街など地域の協力を得ながら増やしていくことが可能です。

「④歩道の整備」については、利用者等から段差の解消や歩道の設置などの意見があり、安全性にも十分配慮したバリアフリー化を中長期的に関係者と連携して検討していくことができます。

また、「⑤電動スクーター操作の不安解消」については、高齢者の方々に気軽に利用してもらうためにも重要な課題であります。地元の連合自治会や社会福祉協議会等にも協力を得ながら「講習会」や「試乗会」を開催し、直接見て、触って、不安なことについて話しをすることが不安解消への早道であると考えられます。

今後は、上記、5 つの課題を解消することを目標としつつ、より一層の周知を図るための試行や広報活動と合わせて継続していくことが、タウンモビリティへの理解を深め、利用促進につながると考えます。

(2) 具体的な事業

①半年間での実証実験の実施

平成 20 年度は約一ヶ月間の実証実験でしたが、さらなるデータの蓄積や運用での課題点の抽出、関係団体（各商店会や地域の集まり等）への周知活動を行っていくため、平成 21 年度は電動スクーターが利用可能な 6 ヶ月間（冬季以外）の期間で実証実験を行うこととします。

このなかで、実際の移動に即した電動スクーター利用範囲の検討、そのエリア内のバリアフリー化（歩道の整備等）の点検等を行います。

また、運営上の課題では、貸し出し場所の増設や乗り捨て方法の検討等も行い、利用者が便利になりまちづくりや商店会の活動においてもタウンモビリティが位置づけられていくように定着を図っていきます。貸し出し拠点の協力者を得て、拠点の増設を図ることも検討していきます。

表2 タウンモビリティ実証実験（第二年度(H21)）の概要

① 貸し出し期間・時間	平成21年6月～11月（平日） 午前10：00～午後4：00（予定）
② 利用対象者	60歳以上、を原則とする。
③ 利用方法	前日までの電話予約／当日（空きがある場合）
④ 貸し出し場所	伊達商工会議所（伊達市網代町）
⑤ 電動スクーター	4台



図26 伊達商工会議所での実験の様子



図27 協力店となった店舗

②電動スクーターの安全対策の実施

タウンモビリティは高齢者で車を運転しない（運転免許を持たない）市民が主だった利用者になります。このため、ほとんどの人は乗り物の運転に不慣れです。

安心して電動スクーターを運転し、まちなか移動ができるようになるため、担当者による運転前の丁寧な説明と、利用者の十分な練習が必要となります。

このため、高齢者への講習が比較的容易で、練習場所も確保できる伊達商工会議所での運行を試行的に長期間で行い、職員により対応していくことから課題点を抽出していきます。



図28 初心者には運転が難しい操作盤（左・中） 丁寧な説明により運転が可能（右）

③利用促進事業の実施

平成 20 年度にタウンモビリティの広報活動を多岐にわたって行いましたが、アンケート調査の結果では 60 歳以上の回答者のうち 53%が「電動スクーターの貸し出しが行われたことを知らなかった」と答えていました。タウンモビリティを必要とする市民に情報が行き渡るためにも、広報活動を継続して行うことが重要です。

タウンモビリティを必要とする市民としては、70 歳以上で足腰が弱く長時間の歩行が難しい方、という要件が確認できました。今後、広報を行うにあたっては、これらの方々が立ち寄られる病院やケア施設、スーパー等と連携した広報活動が必要です。また、平成 20 年度にも行っている敬老会での試乗会等も引き続き行う必要があります。

また上記の目的を達成するため、そして商店街との連携を進めていき、より広く周知活動を行っていくために、地域のイベントやお祭りで試乗体験会等を実施します。



図 29 イベントでの電動スクーターの試乗会（平成 20 年度実施）

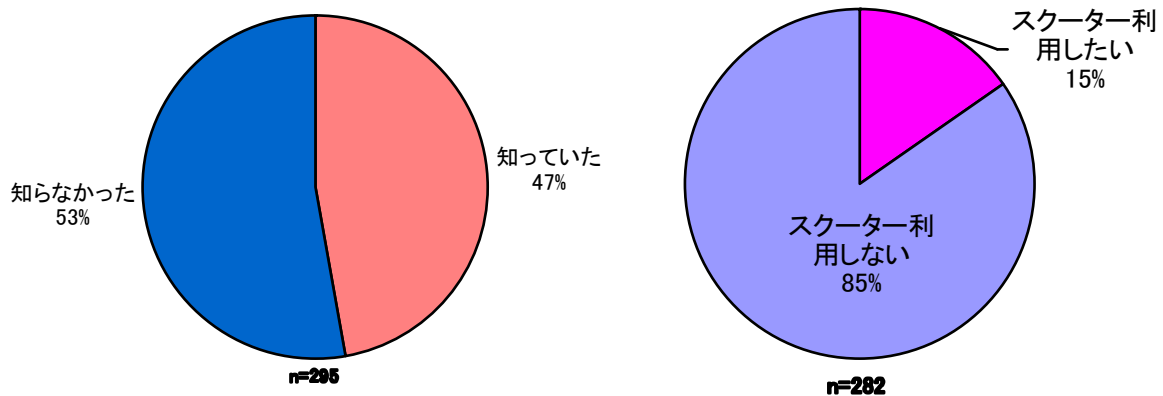


図 30 電動スクーターの利用意識／貸し出しを知っていたか（左）利用したいか（右）
（回答者 60 歳以上「バス利用意識アンケート調査」より）

D. バスとタウンモビリティの連携事業

【実施主体：道南バス㈱、伊達市商店会連合会、伊達商工会議所、伊達市】

【実施期間：平成 21 年度～平成 25 年度】

「(仮称) モビリティセンター」において、バス案内や電動スクーターの貸し出しを行うなど、バス事業とタウンモビリティ事業の連携を図ります。

また、バスおよびタウンモビリティの利用促進のため、バス・マップ等の作成および配布、電動スクーターの周知のための説明会・試乗会の開催などを含む広報活動等も合わせて平成 21 年度から実施していきます。

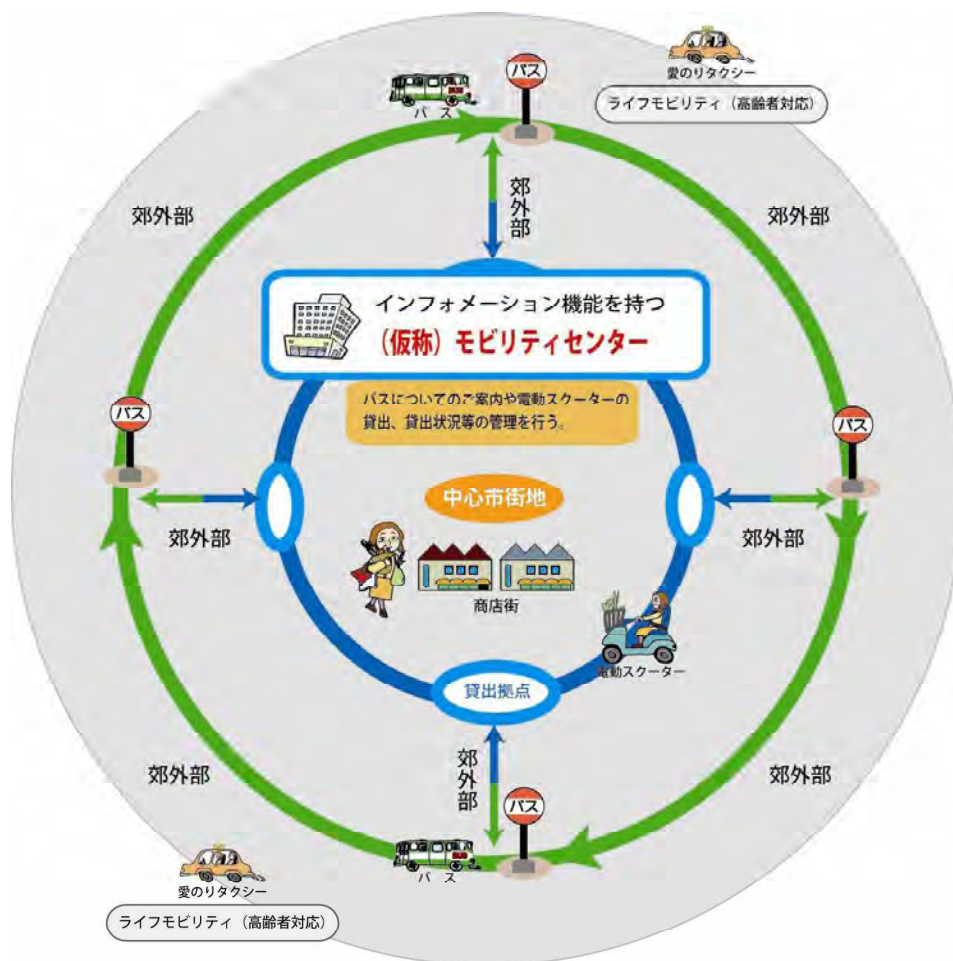


図 31 バス・タウンモビリティ・ライフモビリティの連携イメージ

5. 計画期間

平成 21 年度のバス事業については、平成 22 年度の路線再編に向け、バス路線の再編案について具体的な調整、協議を関係者間で進めることとします。タウンモビリティ事業については、継続して試行的な電動スクーターの貸し出しを行い、バスと連携させた利用促進を実施していくこととします。

平成 22 年度～23 年度は短期的な計画期間とし、バス路線は新ルートでの運行を行い、路線の検証および利用促進を実施します。

タウンモビリティ事業は、平成 21 年度の事業を継続します。

平成 24 年度以降については、期限を設けず、継続して一定期間ごとの検証、改善を実施していくこととします。

◇短期的計画

■平成 21 年度

- ・バス路線再編に向けた関係者間の具体的な調整、協議
- ・バスおよびタウンモビリティの利用促進、広報
- ・タウンモビリティの試行的な電動スクーターの貸し出し

■平成 22 年度～23 年度

- ・循環線再編路線による運行、路線の検証および利用促進
- ・タウンモビリティの利用促進と試行的な電動スクーターの貸し出し

◇中長期的計画

■平成 24 年度～（継続）

- ・一定期間ごとの検証、改善を実施



図 32 計画期間