伊達市地域公共交通計画

令和2年12月

伊達市

― 目 次 ―

1. 計画の目的と期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1-1 計画策定の背景 …… 1
1-2 計画の目的・位置づけ …… 2
1-3 計画の期間 …… 3
1-4 計画区域 …… 3
2. 伊達市の地域特性・交通特性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
2-1 地域の現状 …… 4
2-2 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性 …… 27
2-3 公共交通の現状 …… 34
3. 伊達市の地域公共交通に関するニーズ・意向の把握 ・・・・・・ 49
3-1 公共交通に対するニーズ …… 49
3-2 公共交通のニーズから見える問題点 …… 54
4. 伊達市地域公共交通網形成計画の評価 ・・・・・・・・・・・・ 55
4-1 計画の概要 …… 55
4-2 計画の評価 …… 56
4-3 現計画の未解決の課題 …… 58
5. 伊達市の地域公共交通を取り巻く課題 ・・・・・・・・・・・・・ 59
6. 基本方針と目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68
6-1 地域公共交通の基本理念 …… 68
6-2 地域公共交通の基本方針 …… 68
6-3 公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方 …… 70
6-4 計画目標 …… 73
7. 目標を達成するために行う取組の概要 ・・・・・・・・・・・・・ 76
7-1 地域内の移動を支える「地域内交通」の維持・改善 …… 76
7-2 地域間の交流・連携を促す「地域間交通」の維持・活性化 …… 78
7-3 多様な移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化 …… 80
7-4 賑わい創出に資する公共交通 …… 84
7-5 分かりやすい情報提供 …… 85
7-6 「交通結節点」での交通需要の集約化 …… 87
7-7 少ない需要に見合った利用しやすい新たな移動手段の導入 …… 89
7-8 地域全体で創り上げ・守り・育てる公共交通 …… 90
8. 目標を達成に向けたマネジメント ・・・・・・・・・・・・・・・・ 93
8-1 マネジメント推進体制 …… 93
8-2 マネジメントの進め方 …… 94
8-3 数値目標 …… 95
8-4 モニタリングの方法 …… 100
参考資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 101

1．計画の目的と期間

1-1 計画策定の背景

伊達市は、平成 18 年 1 月 1 日に伊達町、梁川町、保原町、霊山町、月舘町の５町による新設合併により発足しました。

福島県の北部に位置し、東は相馬市・飯舘村・丸森町（宮城県）、西は福島市、南は川俣町、北は桑折町・国見町・白石市（宮城県）に隣接しています。

東西に約 13.3km、南北に約 19.8km とやや南北に長い地形で、阿武隈山系の霊山や、吾妻連峰、宮城県境の山々に囲まれた福島盆地の一部となっています。

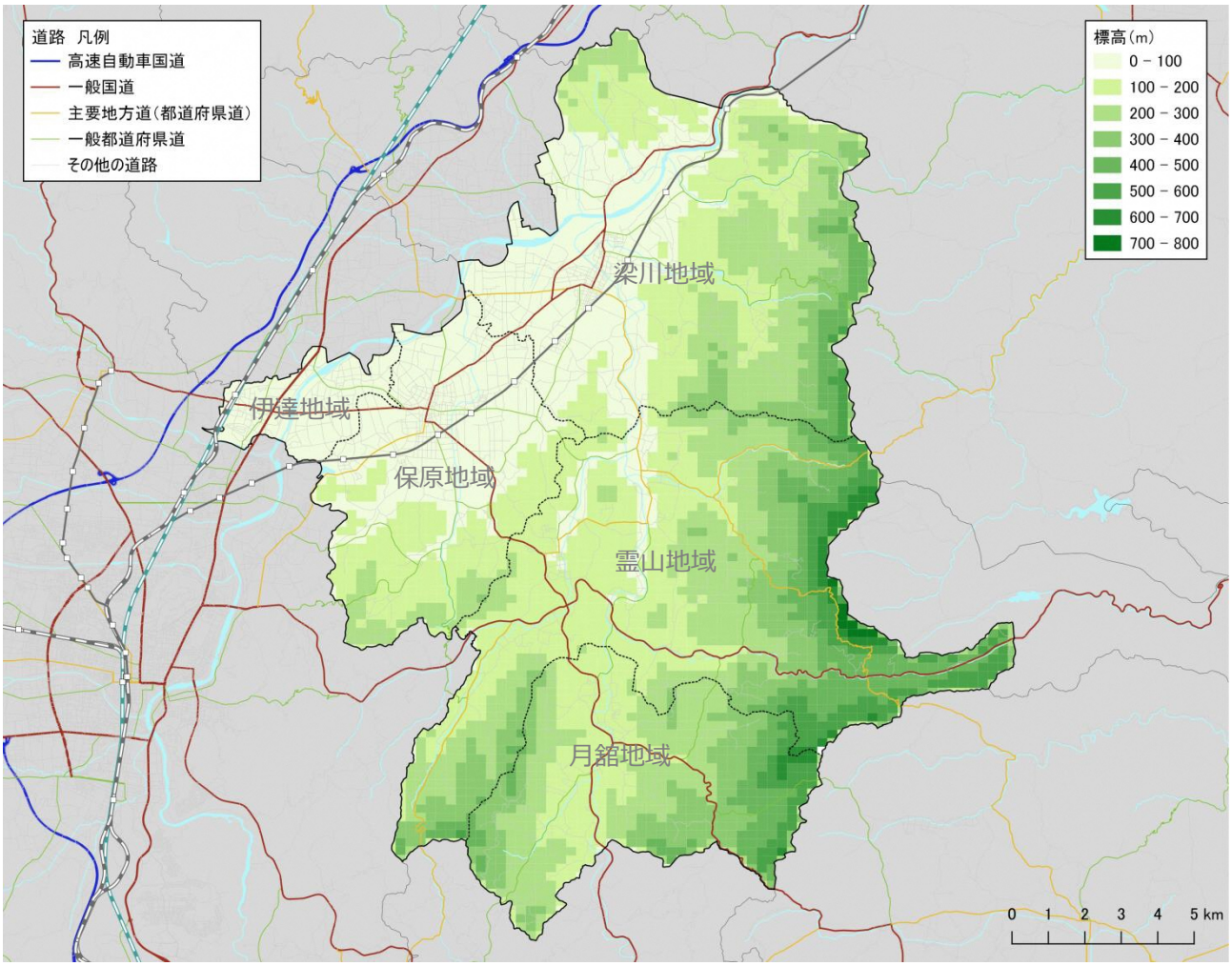


図　伊達市の概況図

伊達市では平成 27 年８月に「伊達市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」を策定し、持続可能な公共交通の構築に取り組んでいます。網形成計画が令和２年度に計画の最終年度を迎えるとともに、本市の公共交通を取り巻く環境が現網形成計画策定当時から変化している状況にあります。

こうした背景を踏まえて、公共交通機関の適正な役割分担と連携により、地域の実態に合わせて地域公共交通を最適化する「伊達市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の目的・位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、本市の目指すべき姿を実現するための旅客運送サービスのあり方等に関する計画（マスタープラン）です。従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送など）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応することを基本とします。

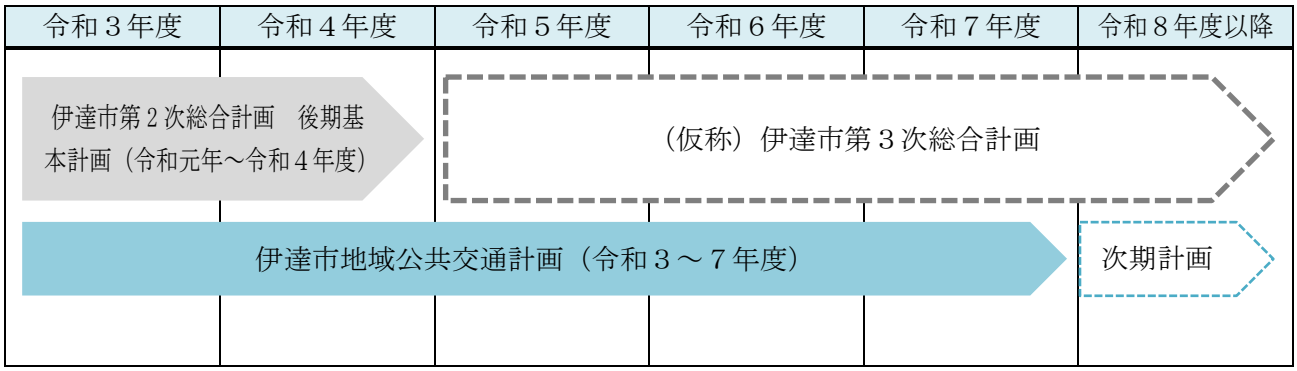
本計画は、本市の上位計画である第２次総合計画や都市計画マスタープランなど、関連計画である健幸都市基本計画、地域創生戦略などと整合を図り、それらと連携・調整するものとします。

図　計画の対象

１-３ 計画の期間

令和３年度から令和７年度までの５年間を計画期間とします。

表　計画の期間



１-４ 計画区域

計画区域は、伊達市全域とします。

2．伊達市の地域特性・交通特性

2-1 地域の現状

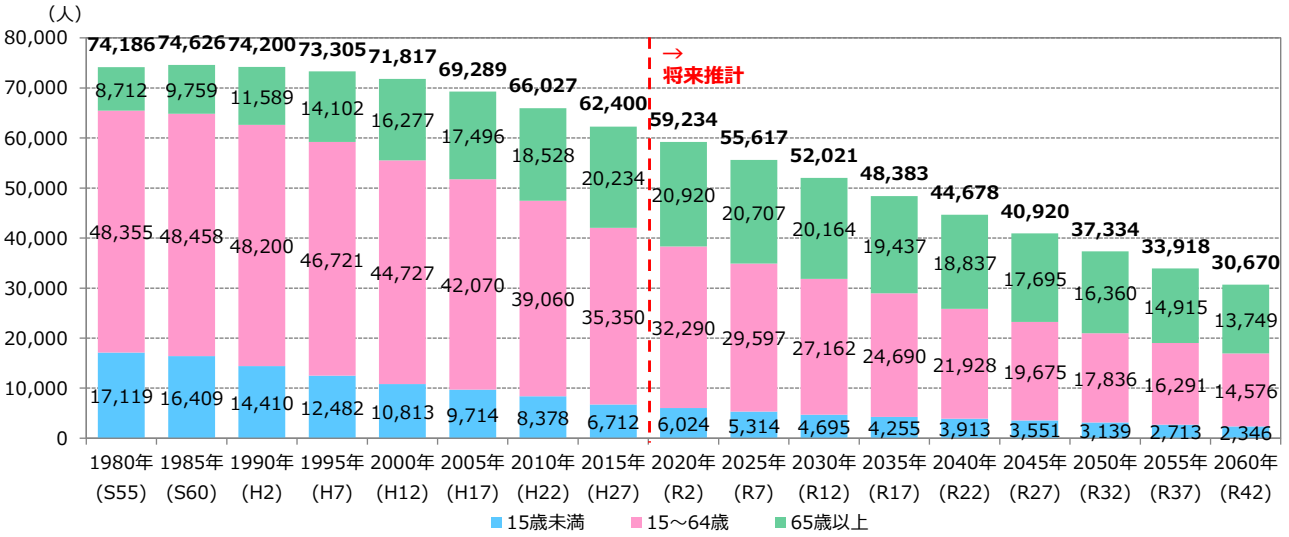
2-1-1 人口特性

（1）人口・世帯数の推移

本市の人口は減少傾向にあり、2015 年には 62,400 人となっています。また、市独自で求めた将来推計値では、2035 年には 48,383 人まで減少することが予測されています。

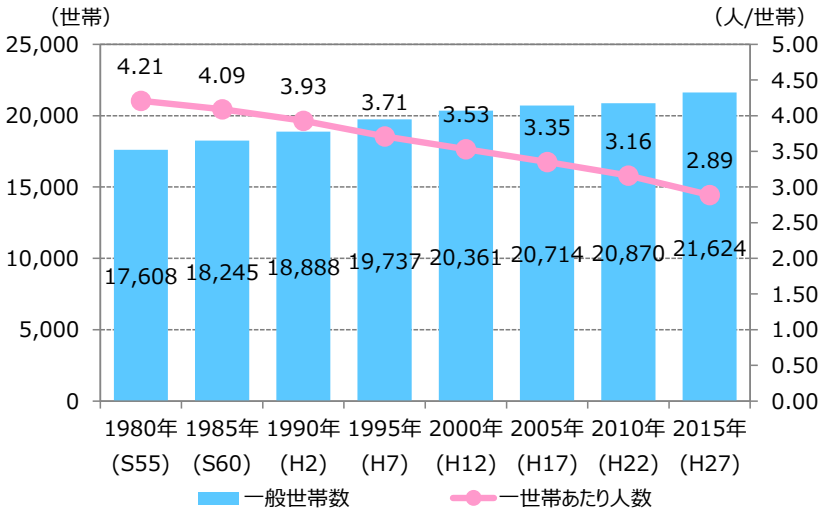
年齢別の推移をみると、2015 年の 65 歳以上の人口は 20,234 人と 10 年前（2005 年）の 17,496 人から 2,738 人(約 15.6%)増加しており、将来的には 2035 年までに 797 人(約 3.9%)減少し、19,437 人となる予測となっています。15 歳未満の人口は 6,712 人と 10 年前（2005 年）の 9,714 人から 3,002 人（約 30.9%）減少しており、将来的には 2035 年までに 2,457 人（約 36.6%）減少し、4,255 人となる予測となっています。

世帯数は増加傾向にあり、2015 年では 21,624 世帯となっています。また、一世帯あたり人数は減少傾向にあり、2015 年には 2.89 人となっており、５年間で約 0.20 人ずつ減少しています。



資料：国勢調査、2020 年以降は「伊達市地域創生戦略」による市の推計値

図　人口の推移と見込み



資料：国勢調査

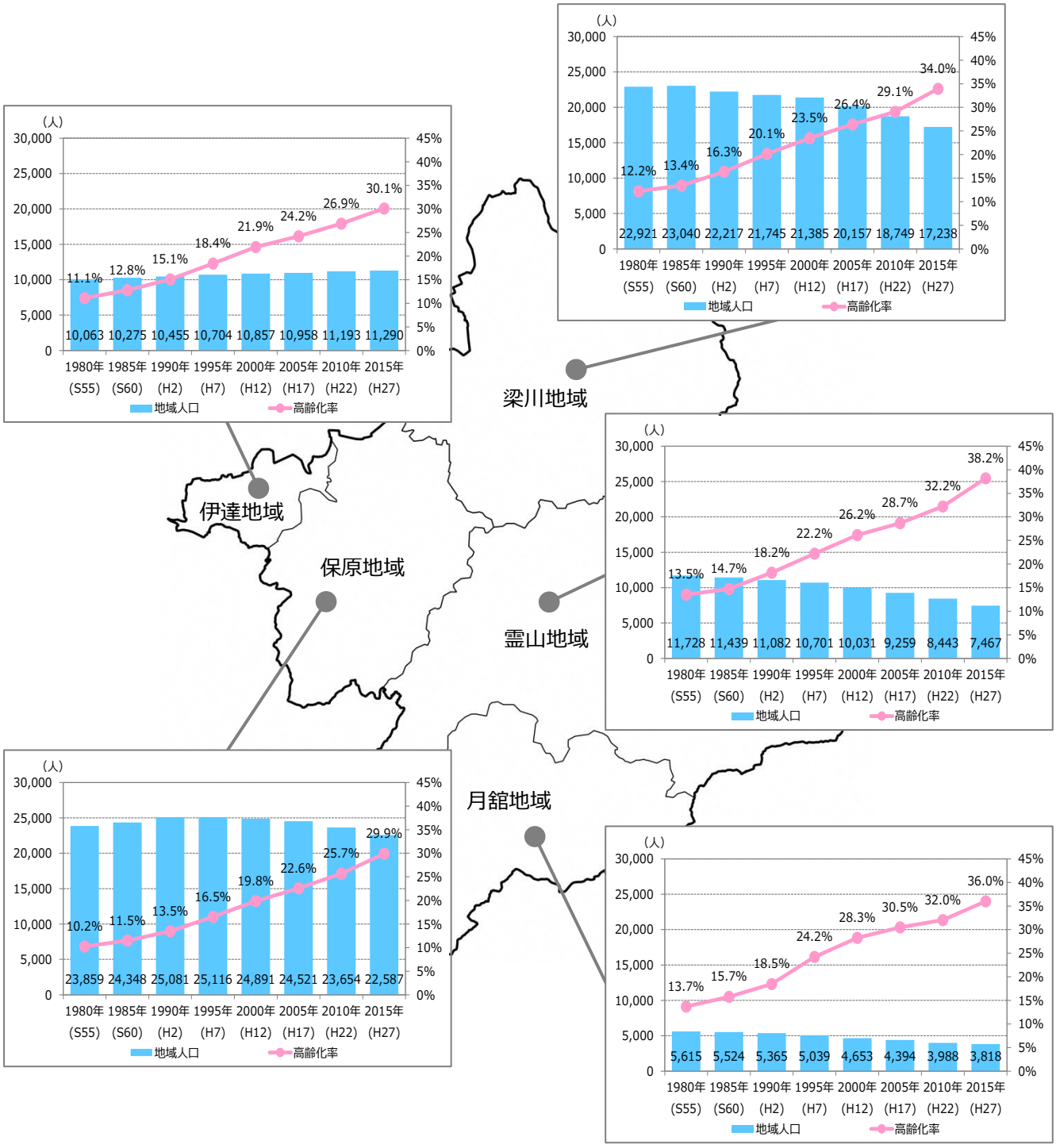
図　世帯数の推移

（2）地域別人口と高齢化率

地域別の人口は、北部の３地域（伊達地域、梁川地域、保原地域）が人口 10,000 人以上と多く、南部の２地域（霊山地域、月舘地域）が人口 10,000 人以下と少なくなっています。

地域別の人口増減をみると、伊達地域では増加傾向、保原地域では 1995 年以降減少傾向、梁川地域、霊山地域、月舘地域では減少傾向となっています。

高齢化率は全地域で増加傾向にあり、2015 年には霊山地域で 38.2%と福島県の高齢化率（28.3%）を大幅に上回っています。

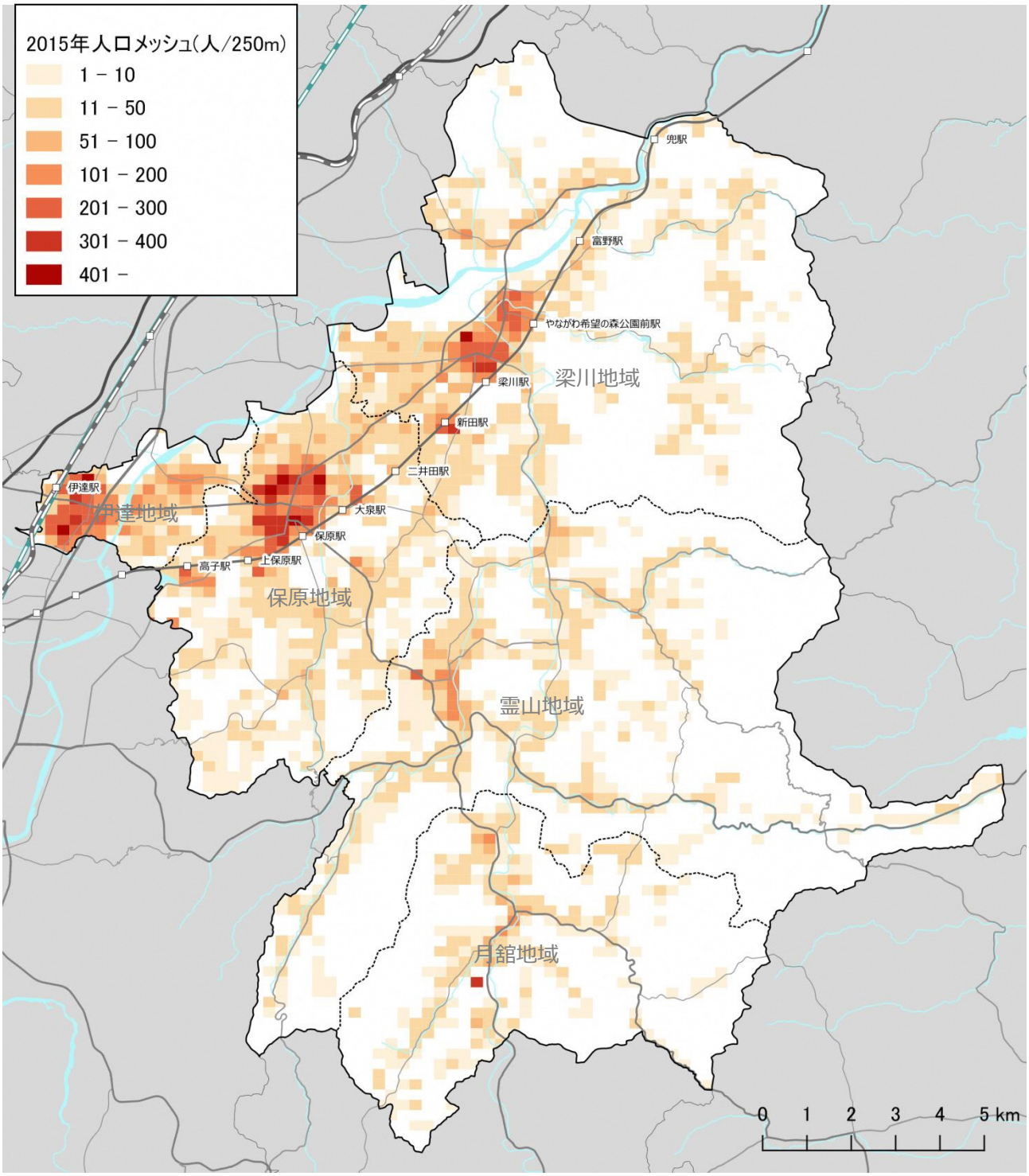


資料：国勢調査

図　地域別の人口と高齢化率

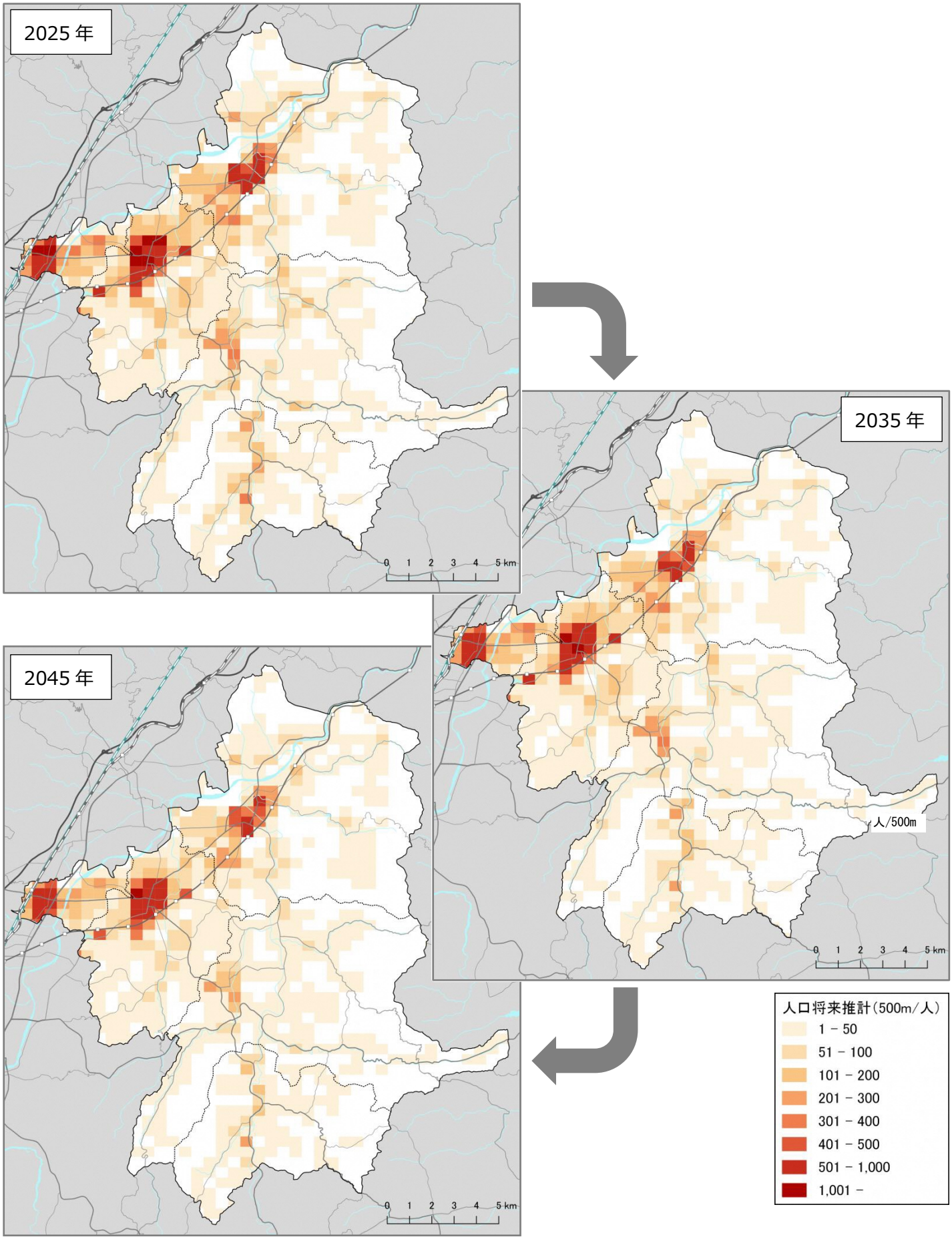
（3）人口の分布

本市の人口は、伊達駅、保原駅、梁川駅などの駅周辺や、幹線道路の沿線に人口が集中する一方で、中山間地にも人口が分散しているのが特徴となっています。



資料：国勢調査（2015 年）

図　人口分布（250mメッシュ）



資料：国土数値情報
※2015 年の国勢調査に基づき推計されたもの

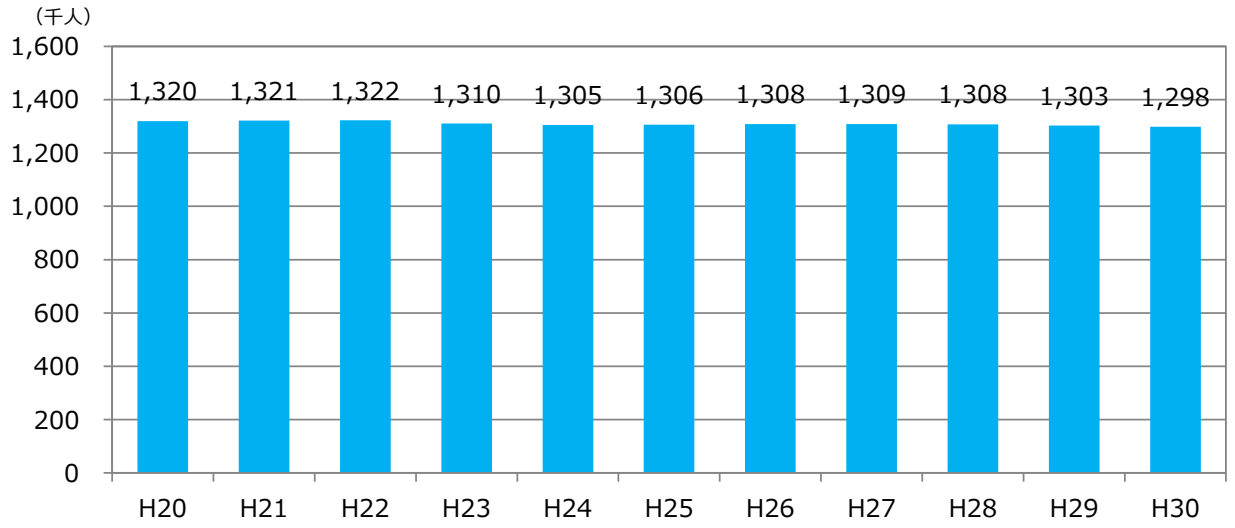
図　将来推計人口分布（500mメッシュ）

2-1-2 運転免許の保有状況

（1）運転免許の保有状況

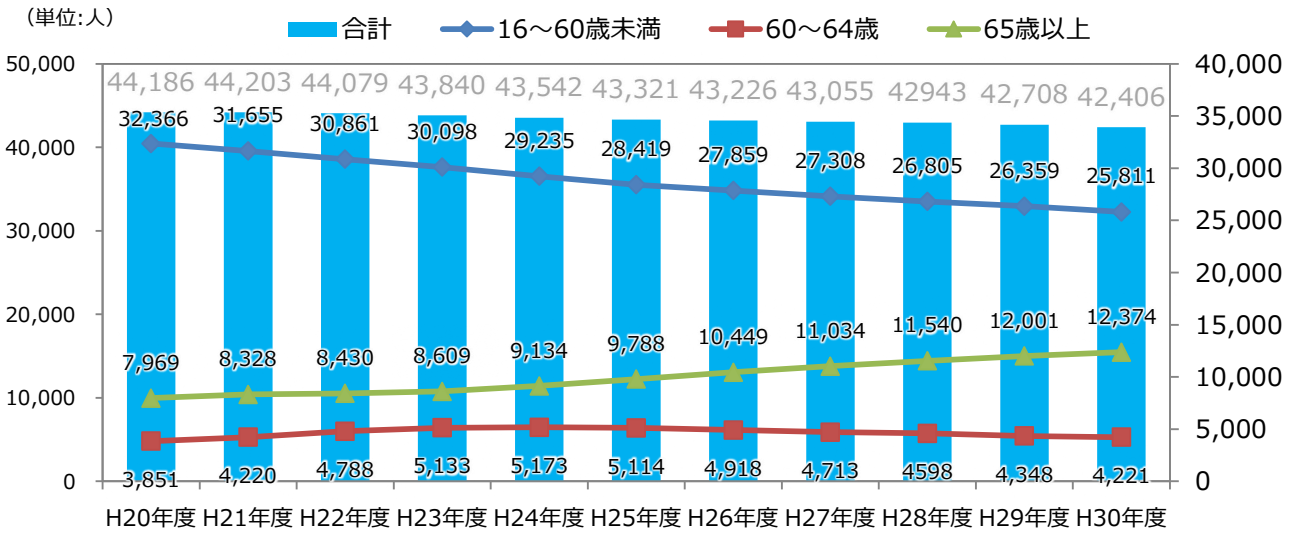
伊達警察署管轄内の運転免許保有者は微減で推移していますが、65 歳以上人口の運転免許保有者は、微増で推移しています。

一方、年代別免許保有者の推移をみると、60 歳未満は減少傾向です。60-64 歳は平成 24 年度まで増加傾向でしたが、その後は減少傾向で推移しています。65 歳以上は増加傾向にあり平成 30 年度で 12,374 人が運転免許証を所有しています。



資料：福島県警察本部　交通白書

図　運転免許保有者数の推移（福島県）

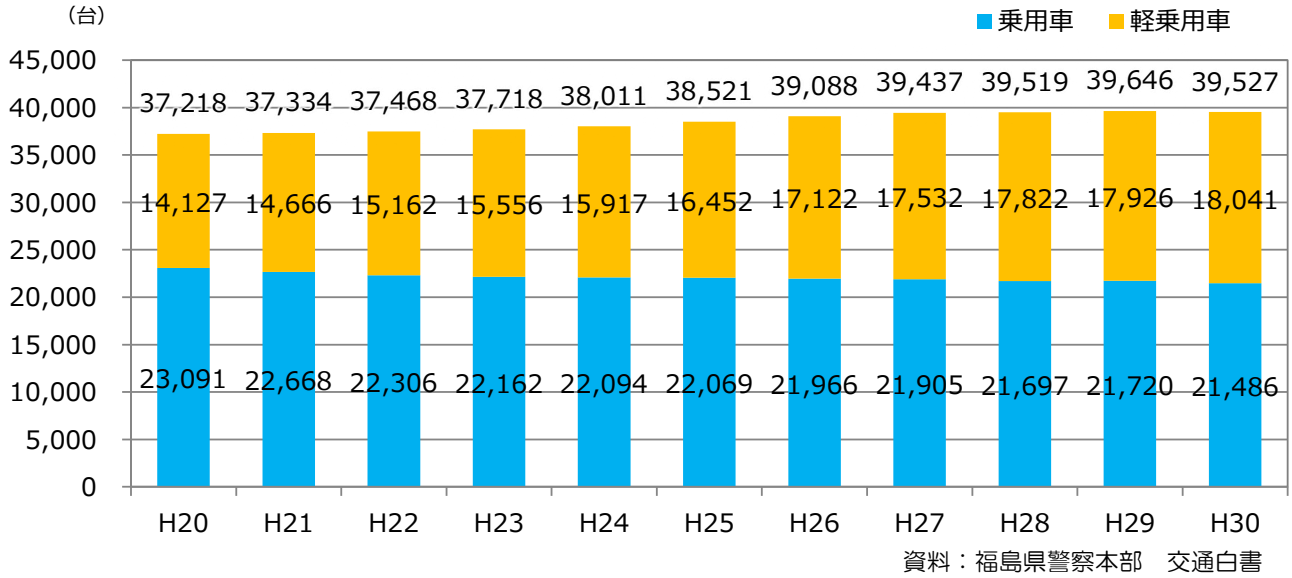


資料：福島県警察本部　交通白書

図　伊達警察署管轄内年代別運転免許保有者数（伊達市）

（2）自動車保有台数

本市の自動車保有台数は、増加傾向となっており、平成 30 年で 39,527 台となっています。



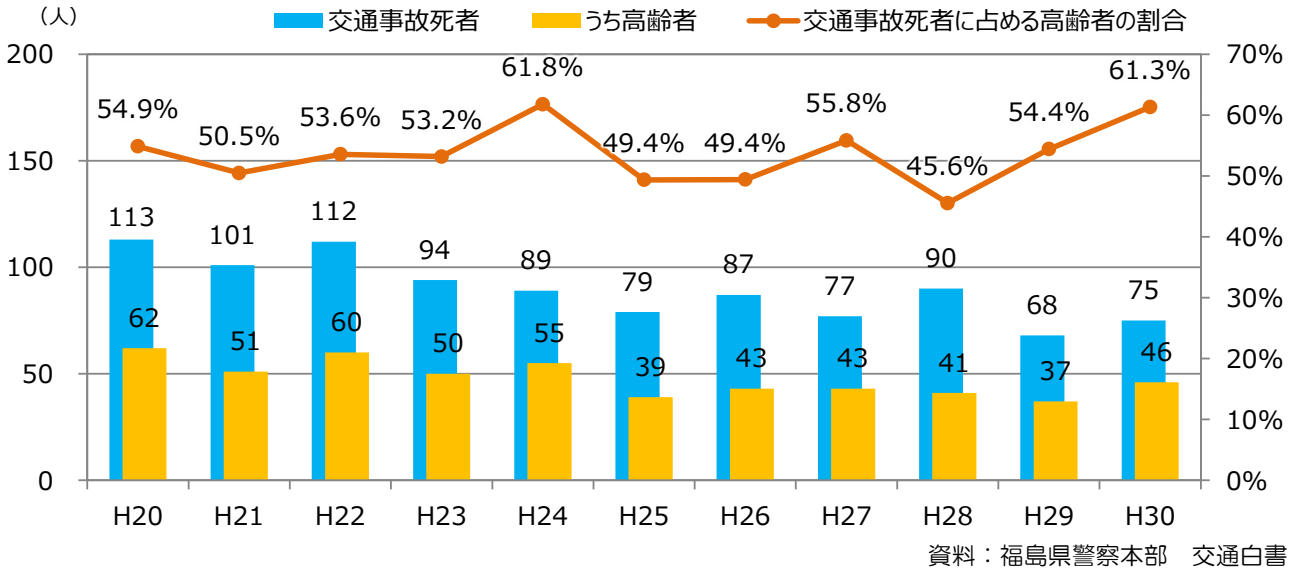
資料：福島県警察本部　交通白書

図　自動車保有台数の推移（伊達市）

（3）交通事故の状況

福島県内の交通事故死者に占める高齢者の割合の推移は、平成 24 年度に 61.8%を占めましたが、その後は減少傾向にあったが、平成 30 年度で 61.3%となっています。

福島県内の交通事故傷者に占める高齢者の割合の推移は、年々増加傾向です。平成 20 年度に 14.1%でしたが、平成 30 年度で 22.7%となっています。



資料：福島県警察本部　交通白書

図　全交通事故死者に占める高齢死者の割合（福島県）

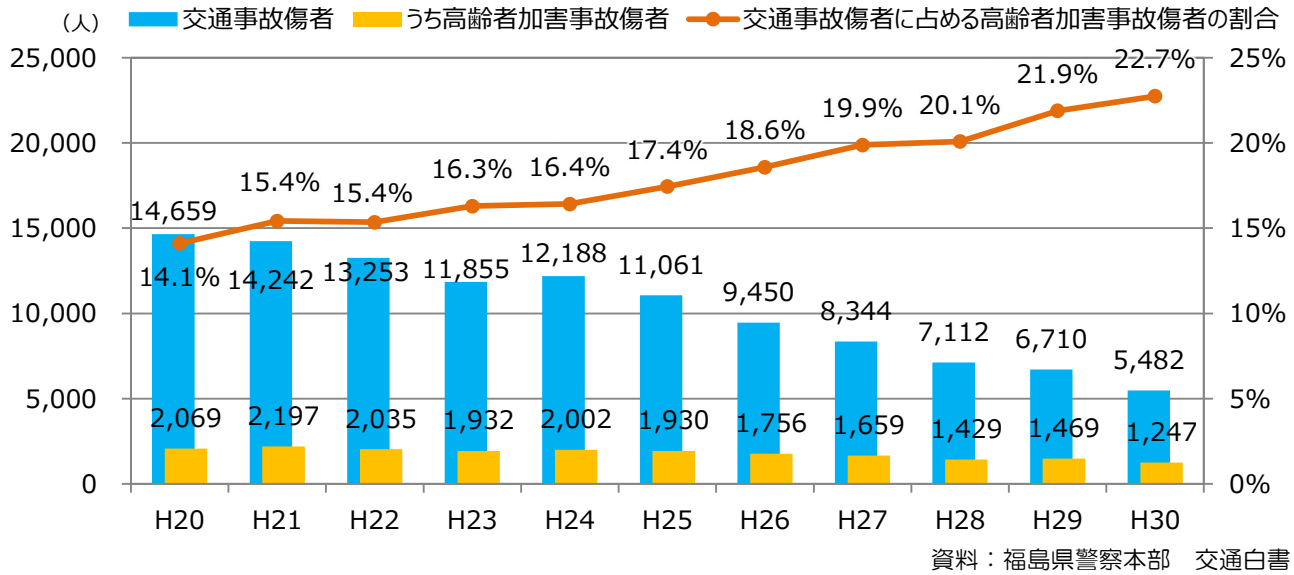


図　全交通事故傷者に占める高齢者加害事故傷者の割合（福島県）

（4）免許返納の推移

伊達市の免許返納の推移は、平成 20 年度に 7 人でしたが、その後は増加し、平成 30 年度で 262 人となっています。

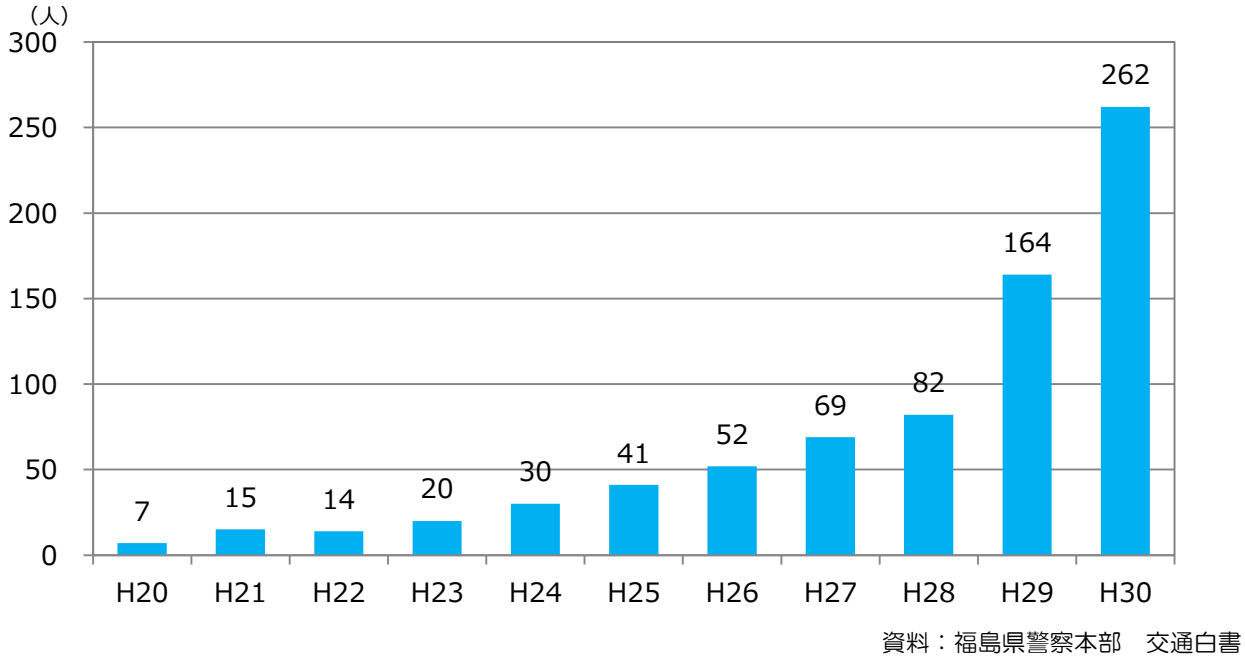


図　伊達市の免許返納者の推移

2-1-3 施設分布

（1）商業施設

伊達市内における主なスーパー・ホームセンターの分布をみると、各地域の市街地エリアに集中しています。

霊山地域及び月舘地域には、商業施設が少ない状況です。

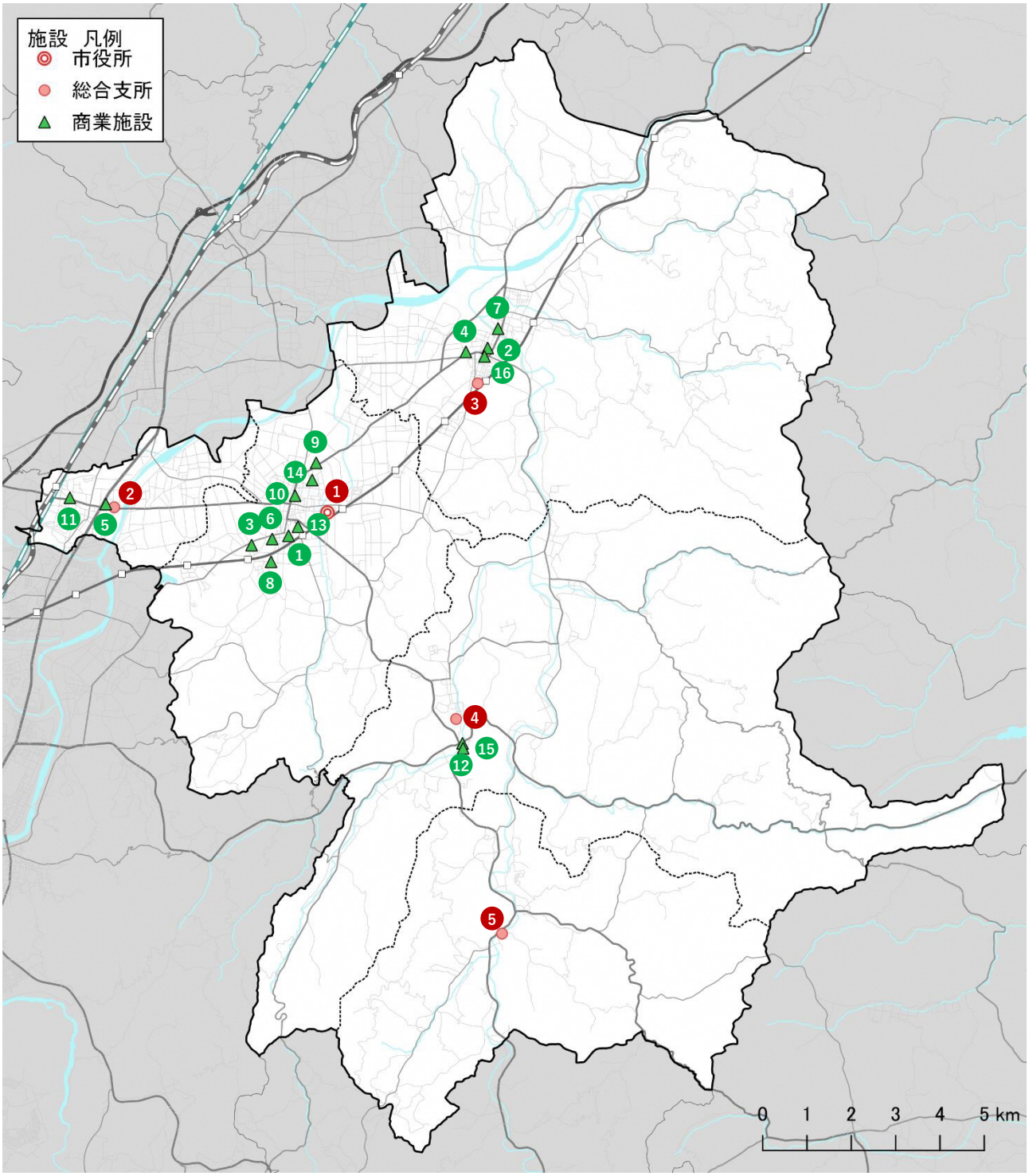


図　主な商業施設の立地状況

表　生活利便施設の一覧（公共施設）

NO.	施設名	所在地
1	伊達市役所（保原総合支所）	保原町字舟橋 180 番地
2	伊達総合支所	前川原 25 番地
3	梁川総合支所	梁川町青葉町 1 番地
4	霊山総合支所	霊山町掛田字段居 45 番地
5	月舘総合支所	月舘町月舘字久保田 5 番地

表　生活利便施設の一覧（商業施設）

NO.	施設名	所在地
1	コープふくしま保原	保原町字市柳町 24
2	コープふくしま梁川	梁川町字御八郎 13-1
3	ダイユーエイト保原店	保原町上保原字正地内 21-1
4	ダイユーエイト梁川店	梁川町字八筋 79
5	ヨークベニマル伊達店	前川原 55
6	ヨークベニマル保原店	保原町油谷地 3 番地 3
7	ヨークベニマル梁川店	梁川町字右城町 15 番地
8	リオン・ドール保原店	保原町上保原字金山 3-1
9	ファンズ保原店	保原町半道 94-1
10	SEIYU 保原店	保原町 9-5
11	ファンズだて店	沓形 35
12	ファンズ霊山店	霊山町掛田字西陣場 9-1
13	グラントマト伊達保原店	保原町字東野崎 15 番地 1
14	コメリハード&グリーン保原店	保原町字栄町 66 番 1
15	コメリハード&グリーン霊山店	霊山町下小国字夫婦清水 10-1
16	コメリハード&グリーン梁川店	梁川町広瀬町

（2）教育施設

教育施設は、各地域に小中学校が点在しているほか、伊達地域には「私立聖光学院高等学校」が、保原地域には「福島県立保原高等学校」が、梁川地域には「福島県立梁川高等学校」が立地しています。

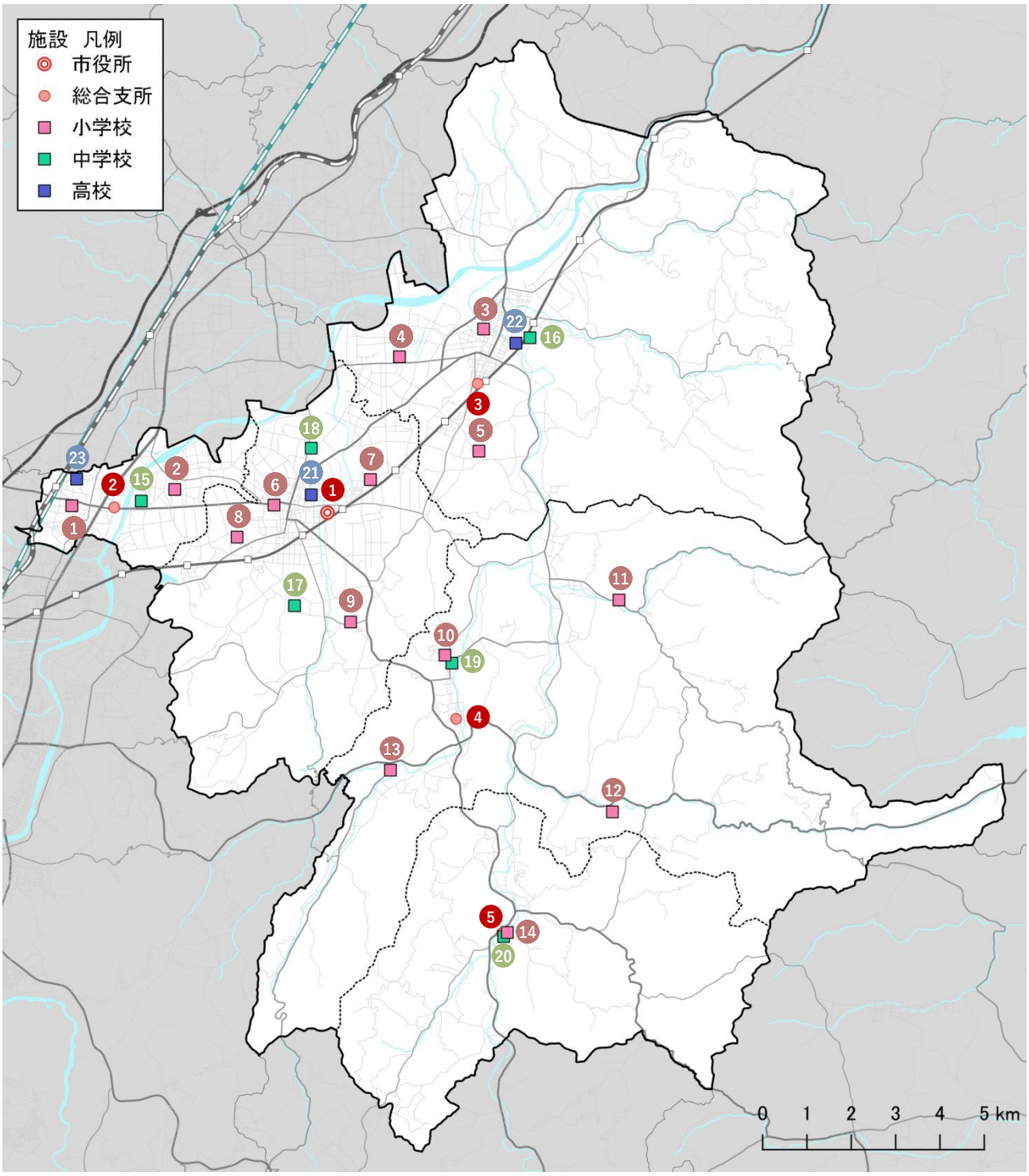


図　教育施設の立地状況

表　生活利便施設の一覧（公共施設）

NO.	施設名	所在地
1	伊達市役所（保原総合支所）	保原町字舟橋 180 番地
2	伊達総合支所	前川原 25 番地
3	梁川総合支所	梁川町青葉町 1 番地
4	霊山総合支所	霊山町掛田字段居 45 番地
5	月舘総合支所	月舘町月舘字久保田 5 番地

表　生活利便施設の一覧（教育施設）

区分	NO.	施設名	所在地
小学校	1	伊達小学校	舘ノ内 20
	2	伊達東小学校	伏黒字土井ノ内 42
	3	梁川小学校	梁川町字北本町 21-1
	4	粟野小学校	梁川町粟野字沼頭 28
	5	堰本小学校	梁川町新田字南荒野 33
	6	保原小学校	保原町弥生町 15
	7	大田小学校	保原町大泉字前原内 111
	8	上保原小学校	保原町上保原字無苦代内 11
	9	柱沢小学校	保原町所沢字東畑 100
	10	掛田小学校	霊山町掛田字高ノ上 2
	11	大石小学校	霊山町大石字三ノ輪 27
	12	石田小学校	霊山町石田字的場 6
	13	小国小学校	霊山町下小国字中島 26-1
	14	月舘学園小学校	月舘町月舘字久保田 1
中学校	15	伊達中学校	箱崎字沖 110
	16	梁川中学校	梁川町字菖蒲沢 141-6
	17	松陽中学校	保原町大柳字向山 1
	18	桃陵中学校	保原町字豊田 1-1
	19	霊山中学校	霊山町掛田字下川原 30
	20	月舘学園中学校	月舘町月舘字久保田 1
高等学校	21	福島県立保原高等学校	保原町字元木 23
	22	福島県立梁川高等学校	梁川町字鶴ケ丘 33
	23	私立聖光学院高等学校	六角 3-2

（3）医療施設

本市の医療施設は、伊達地域や保原地域に集中して立地しているほか、各地域に点在しています。「北福島医療センター」は伊達地域、「なかのクリニック」と「保原中央クリニック」は保原地域、「梁川病院」は梁川地域に立地しており、市の中心的な医療機関となっています。

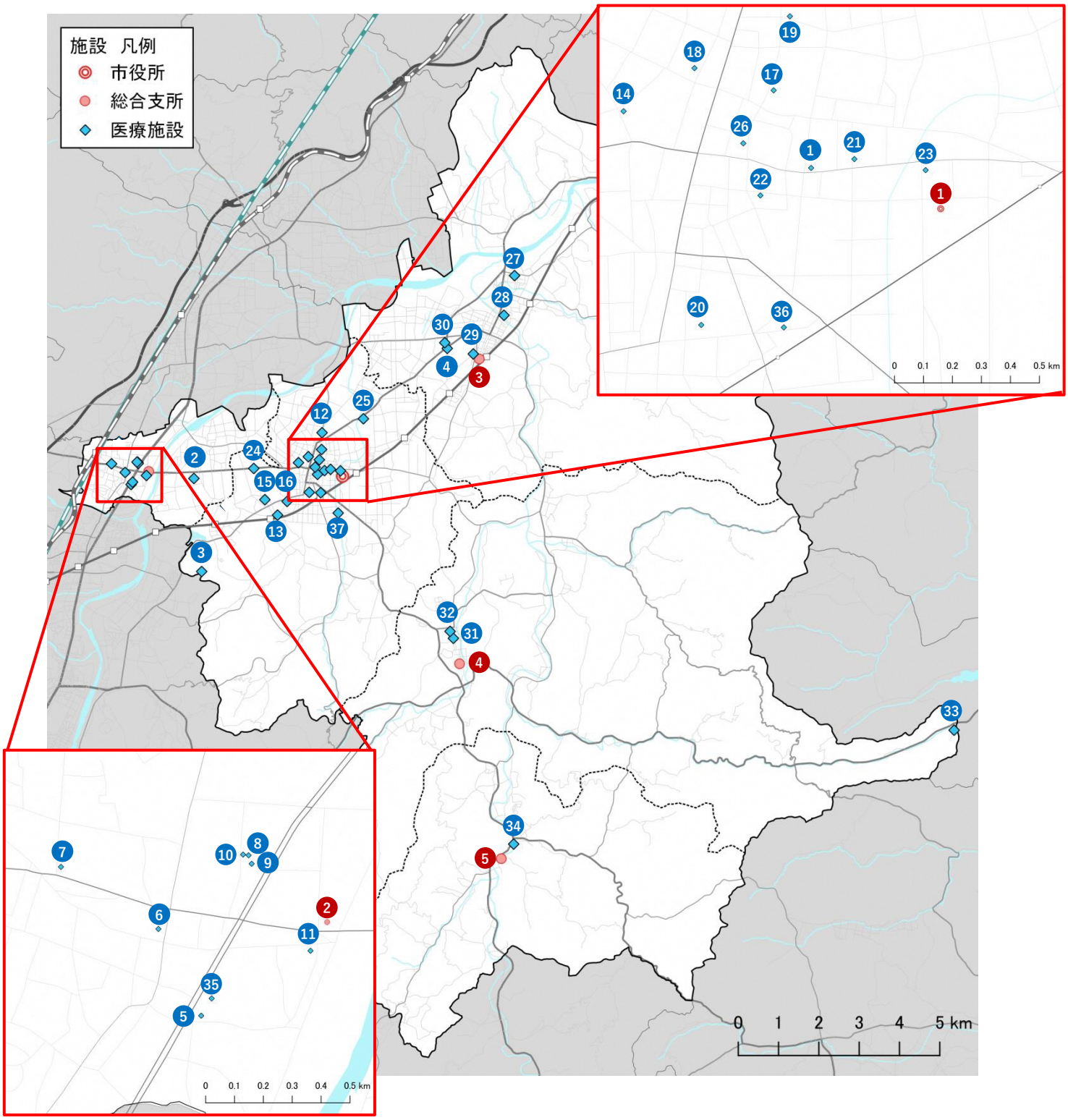


図　医療施設の立地状況

表　生活利便施設の一覧（公共施設）

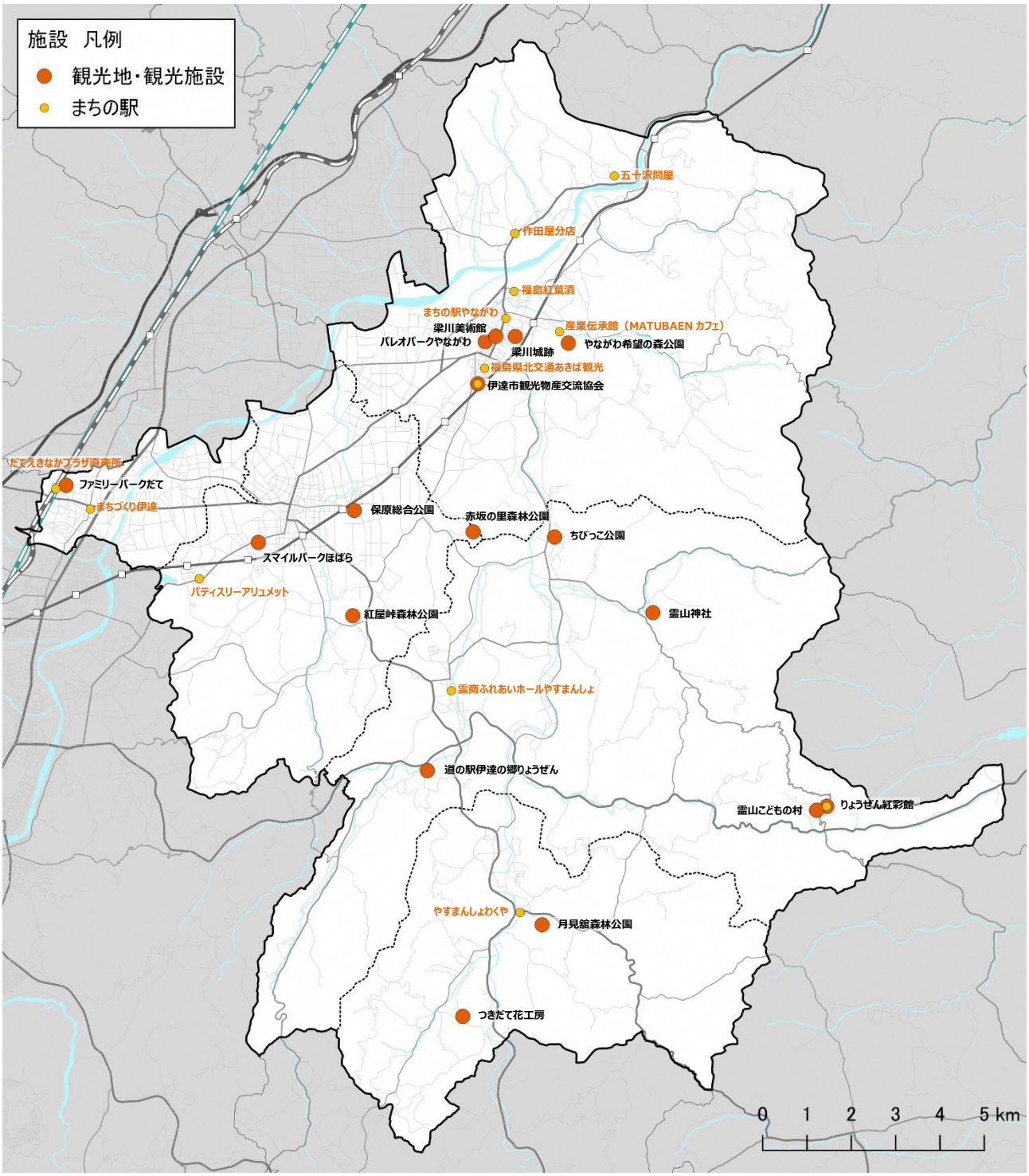
NO.	施設名	所在地
1	伊達市役所（保原総合支所）	保原町字舟橋 180 番地
2	伊達総合支所	前川原 25 番地
3	梁川総合支所	梁川町青葉町 1 番地
4	霊山総合支所	霊山町掛田字段居 45 番地
5	月舘総合支所	月舘町月舘字久保田 5 番地

表　生活利便施設の一覧（医療施設）

NO.	施設名	所在地
1	なかのクリニック	保原町城ノ内 20-1
2	北福島医療センター	箱崎字東 23-1
3	福島松ヶ丘病院	保原町上保原字羽山 1
4	梁川病院	梁川町字東土橋 8
5	菊地整形外科	坂ノ上 10-1
6	桑名医院	片町 41
7	大山クリニック	北後 13-1
8	おおこうち眼科	岡前 20-5
9	かしの木内科クリニック	岡前 20-6
10	伊藤皮フ科クリニック	岡前 20-1
11	だて耳鼻科パオパオ	梨子木町 27-1
12	石川小児科内科クリニック	保原町字半道 18-1
13	上保原内科	保原町上保原字大木田 8-1
14	伊達セントラルクリニック	保原町字西町 189-1
15	さとうファミリークリニック	保原町上保原字中島 8-5
16	小野寺整形外科医院	保原町上保原字寺前 2-7
17	大木内科医院	保原町字元町 4
18	すずき医院	保原町字西町 175
19	武田小児科	保原町字栄町 51
20	ながえクリニック	保原町字中村町 30-1
21	保原中央クリニック	保原町字城ノ内 73-1
22	熊谷耳鼻咽喉科医院	保原町字宮下 75-2
23	大泉ほんだクリニック	保原町大泉字大地内 135-2
24	池田皮膚科クリニック	保原町上保原字中ノ台 4-20
25	ほばらクリニック	保原町大泉字小作逢 15-1
26	ほばら眼科	保原町字宮下 17-1
27	もり医院	梁川町希望ヶ丘 24
28	こばやし子ども・内科クリニック	梁川町字内町 47
29	阪内医院	梁川町青葉町 97
30	おの整形外科クリニック	梁川町字西土橋 120
31	神岡クリニック	霊山町掛田字中町 11-1
32	掛田中央内科	霊山町掛田字西裏 49-1
33	霊山トレーニングセンター診療所	霊山町石田彦平 1-18
34	せきね医院	月舘町月舘字町 36
35	ミツバチいたみと眠りのクリニック	宮前 29-1
36	さとう整形外科内科クリニック	保原町字東野崎 70-1
37	介護老人保険施設プライムケア桃花林	保原町字岡代 9-1

（4）観光施設など

本市内には、自然・公園、歴史、文化、グルメ、子育て屋内施設など多様な観光資源が分布しています。



資料：伊達市資料

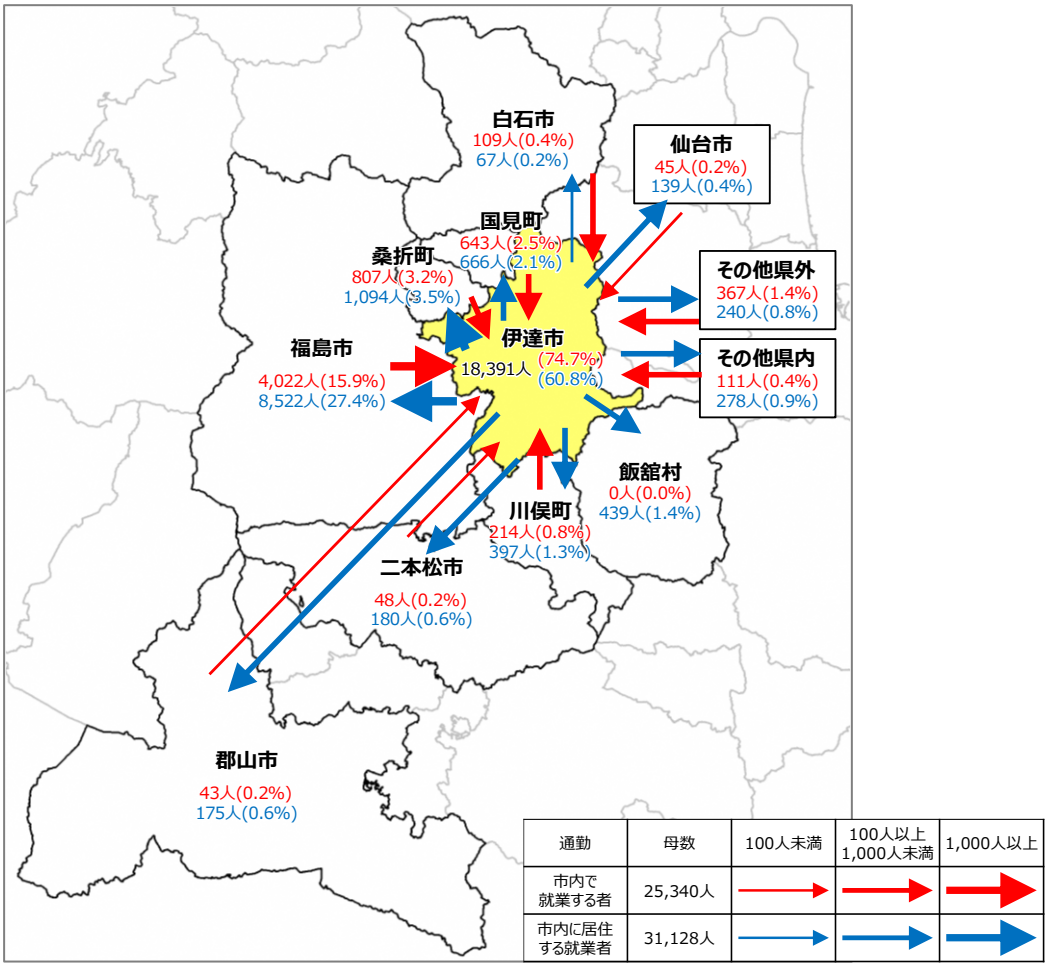
図　観光施設の分布状況

2-1-4 日常生活における市町村間の結びつき

国勢調査のデータによると、就業している市民の 60.8%は市内で勤務しています。市外への通勤は、福島市が 27.4%、桑折町が 3.5%、国見町が 2.1%となっています。

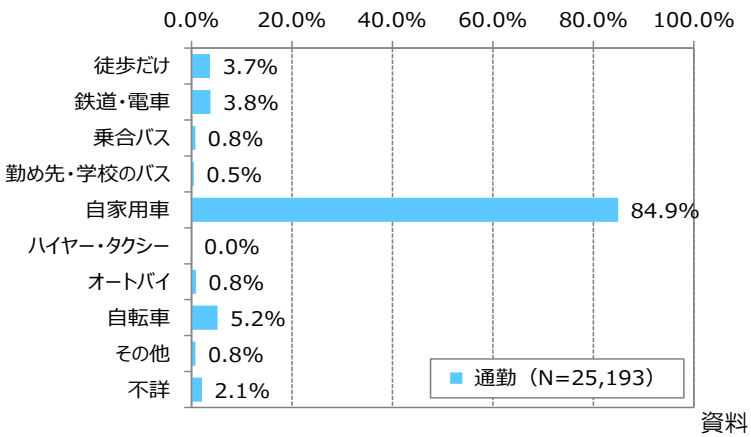
一方で、市内に勤務している人のうち、74.7%が市内居住者となっています。市外からの通勤は、福島市が 15.9%、桑折町が 3.2%、国見町が 2.5%となっています。

通勤時の移動手段は、自家用車が 84.9%と最も多く、次いで自転車が 5.2%、鉄道・電車が 3.8%となっています。



資料：国勢調査（2015 年）

図　通勤流動



資料：国勢調査（2010 年）

図　通勤の移動手段

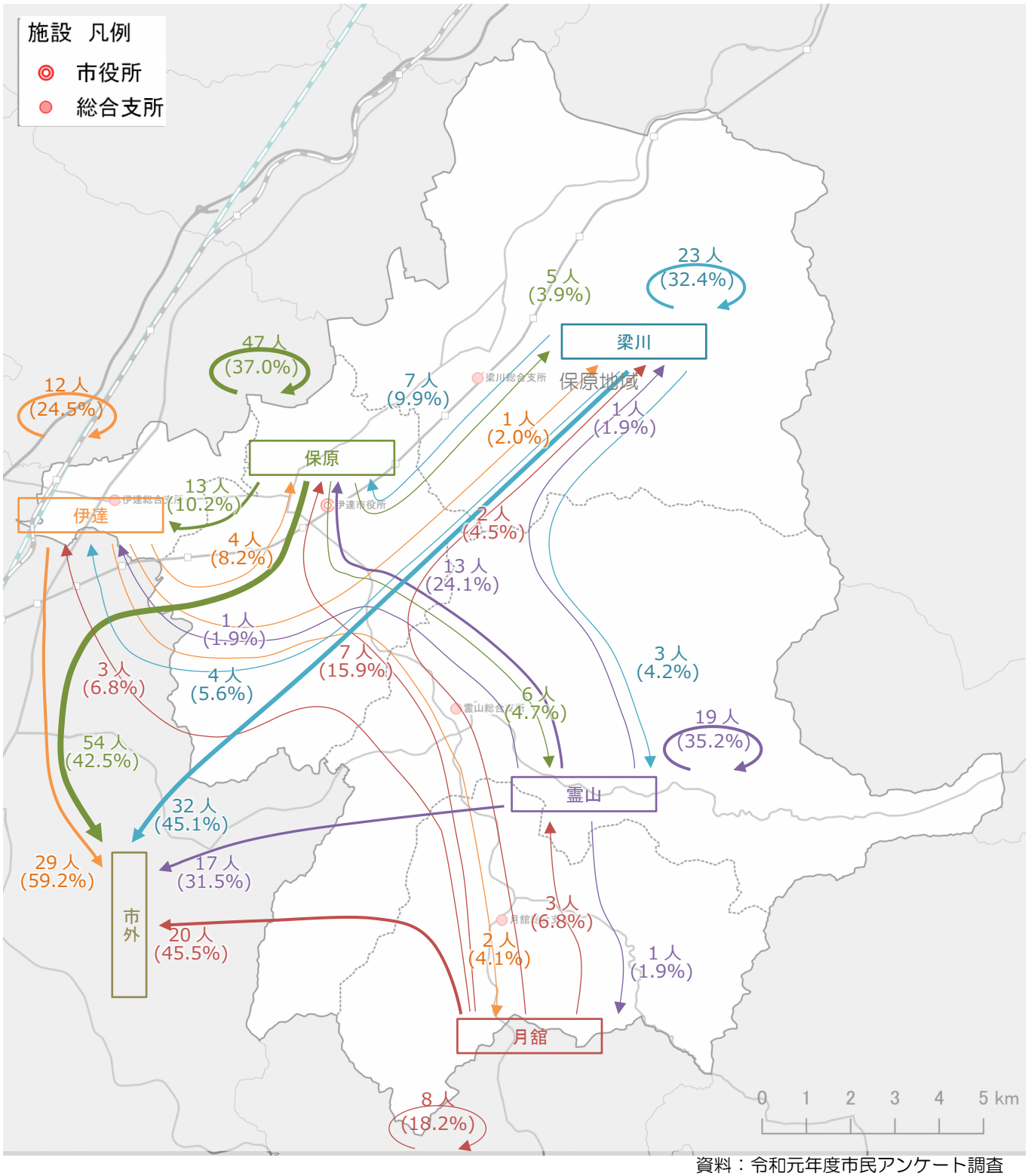
2-1-5 市民アンケートから見える移動の実態

（1）地域別通勤流動図（全体）

通勤の流動図をみると、霊山地域以外の４地域については市外へ通勤している傾向が見受けられます。特に伊達地域から市外へは 59.2%を占めています。霊山地域は地域内の移動が 35.2%と最も高い割合を占めています。

市内の移動について、全ての地域で地域内への通勤が多く占めています。伊達地域、保原地域、梁川地域は全ての地域からの通勤先となっています。また地域間の移動についてみると、他の地域から梁川地域、保原地域及び伊達地域への移動が見られます。

市外への移動は全ての地域から市外への移動が見られます。



資料：令和元年度市民アンケート調査

図　地域別通勤流動図（全体）

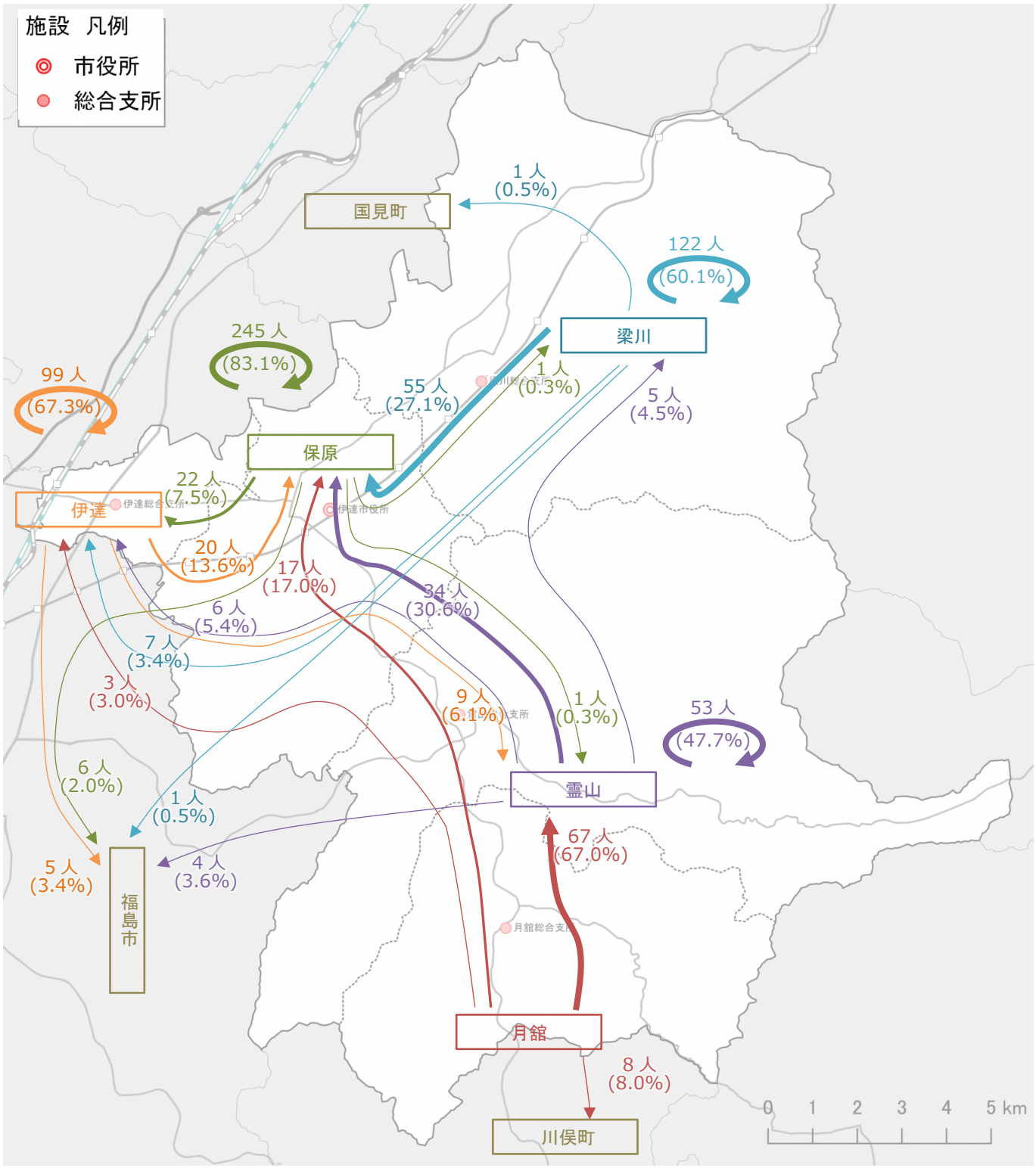
（2）地域別買い物流動図（全体）

買い物の流動図をみると、市内で買い物している傾向が見受けられます。

市内の移動について、月舘地域以外の４地域は地域内が買い物先として高い割合を占めています。

一方、月舘地域は、地域内の移動は無く霊山地域への移動が 67.0%と高い割合を占めています。また地域間についてみると、他の地域から伊達地域及び保原地域への移動が見られます。その他、月舘地域から霊山地域の移動は地域間の移動で最も高い割合を占めています。

市外への移動は、月舘以外の４地域が福島市へ移動しています。なお、梁川地域は国見町、月舘地域は川俣町へ移動しています。



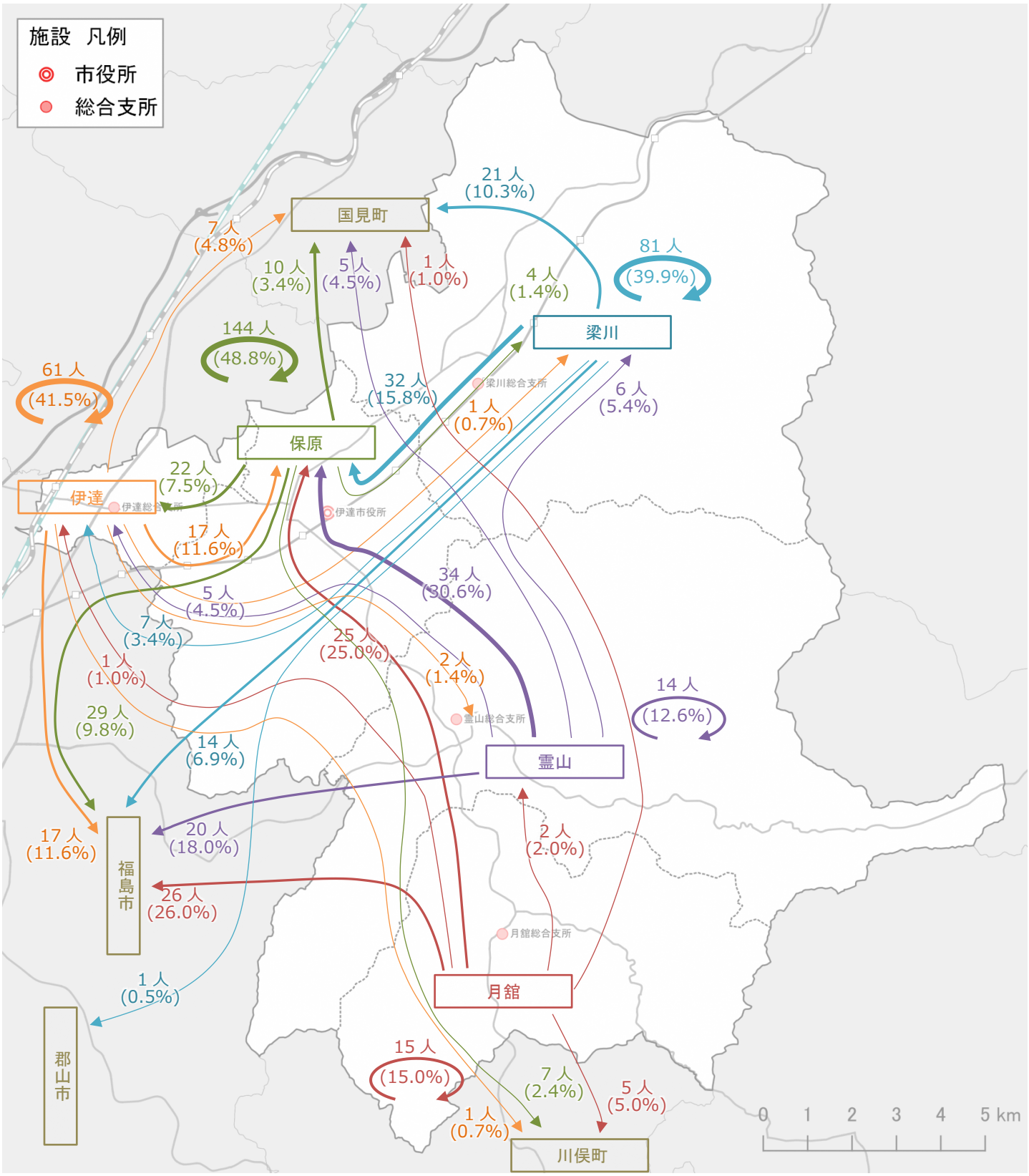
資料：令和元年度市民アンケート調査

図　地域別買い物流動図（全体）

（３）地域別通院流動図（全体）

通院の流動図をみると、市内へ通院している傾向が見受けられます。霊山地域及び月舘以外の３地域は地域内が通院先として高い割合を占めております。

市外への通院は、全ての地域から福島市及び国見町への移動が見られます。その他、月舘地域、保原地域及び伊達地域から川俣町への移動も見られます。



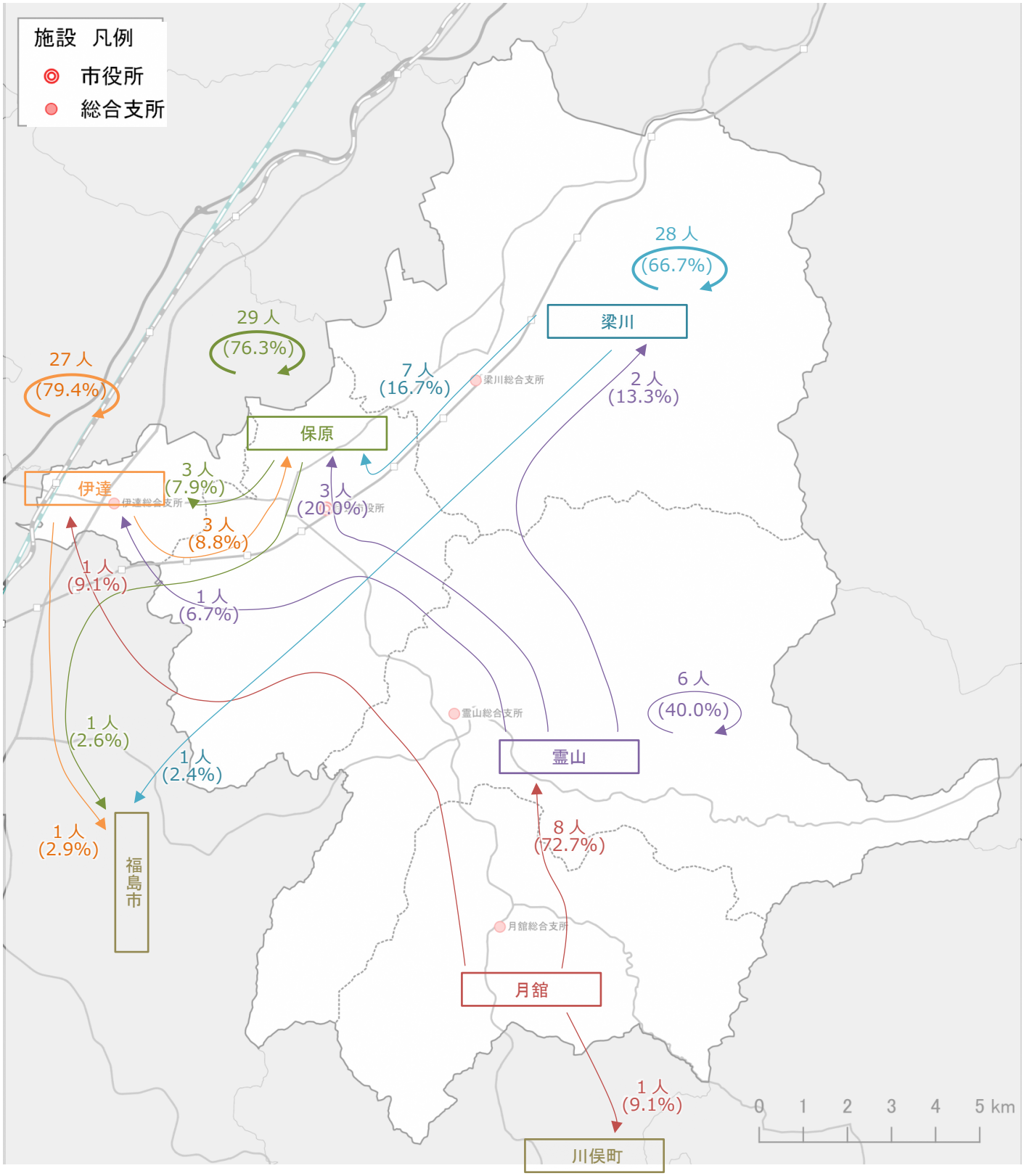
資料：令和元年度市民アンケート調査

図　地域別通院流動図（全体）

（4）地域別買い物流動図（交通弱者）

交通弱者の買い物の流動図をみると、全体と同様に市内で買い物している傾向が見受けられますが、特に梁川地域及び伊達地域は地域内への移動が全体よりも高い割合を占めています。また、地域間の移動は、保原地域及び伊達地域への移動と月舘から霊山地域への移動が見られ全体と同様の傾向です。

市外の移動は、梁川地域から国見町への移動及び霊山地域から福島市への移動が見られません。



資料：令和元年度市民アンケート調査

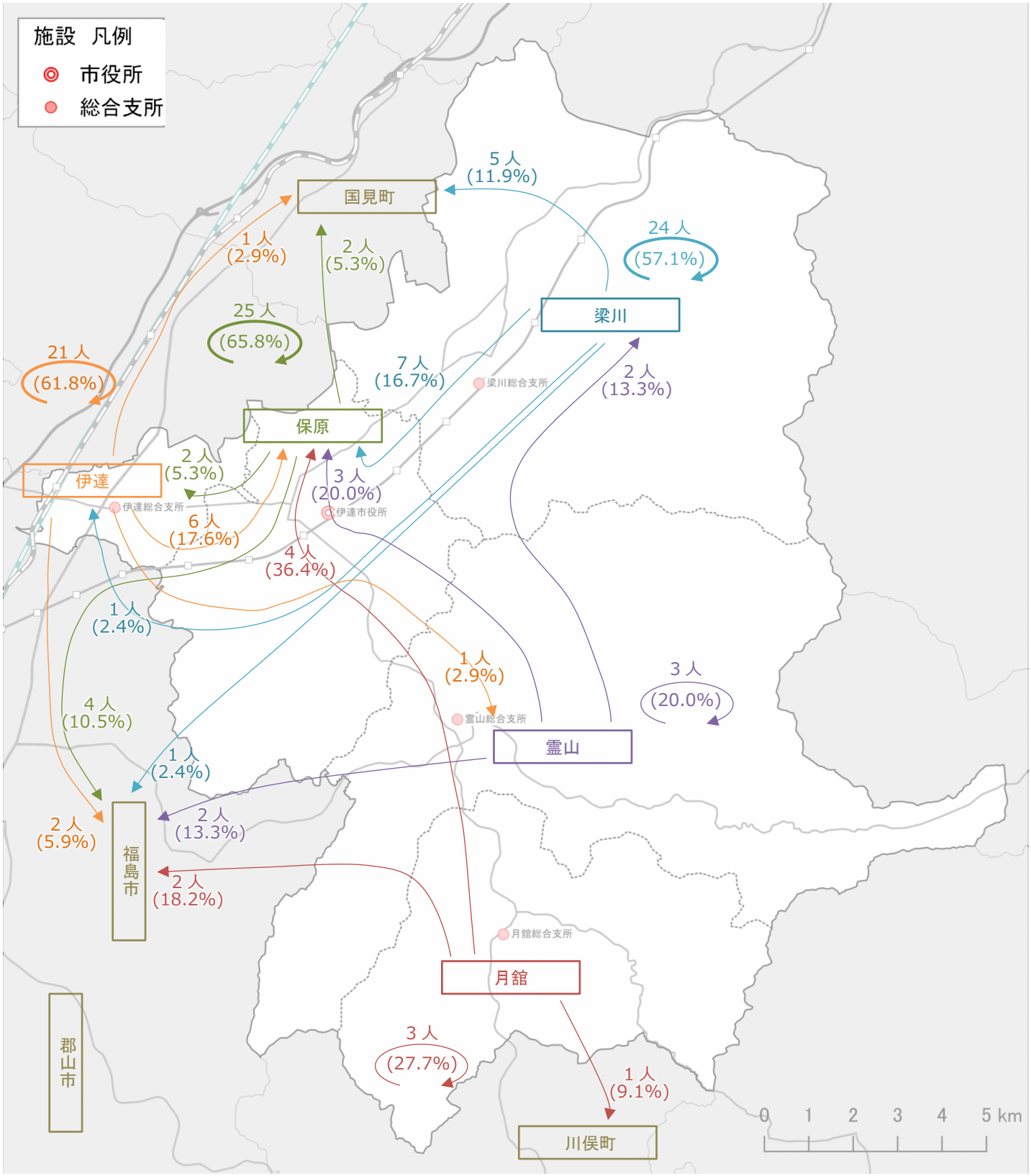
※交通弱者：免許を持っておらず、公共交通を利用しないと移動が難しい方

図　地域別買い物流動図（交通弱者）

（5）地域別通院流動図（交通弱者）

交通弱者の通院の流動図をみると、全体と同様に市内へ通院している傾向が見受けられます。特に全ての地域において地域内への移動が全体よりも高い割合を占めています。また、地域間の移動は、全ての地域から保原地域への移動のみ全体と同様の傾向です。

市外への移動は、全ての地域から福島市への移動のみ全体と同様の傾向です。その他、伊達地域、保原地域及び梁川地域から国見町、月舘地域から川俣町への移動も見られます。



資料：令和元年度市民アンケート調査

図　地域別通院流動図（交通弱者）

2-1-6 主な開発動向

（1）大規模商業施設の誘致

大規模商業施設が本市に出店を目指しています。広域的な外出需要の創出などが期待できるため、新たな市の拠点となり得る施設であり、周辺の交通施設（ＪＲ伊達駅）などとのアクセス利便性の確保などが求められます。

また、商業分野との連携により、持続可能な移動サービスの提供なども考えられます。

（2）高子駅北地区土地区画整理事業概要

本地区は、福島駅から阿武隈急行で約 15 分の高子駅北側といった立地特性から、伊達市への定住を促進する新たな住宅団地として期待されています。

街並みや景観に配慮するとともに、健康に住み続けることができる良好な住環境を確保するため、組合施工により、道路や公園などの公共施設を整備し、魅力ある住宅市街地の形成を図ります。

2-1-7 社会経済特性の現状からみる地域公共交通への影響

本市の社会経済特性を踏まえると、主な公共交通への影響として以下の７つが挙げられます。

①加速する人口減少・少子化による地域公共交通の利用減・収入減

- 人口減少は公共交通の更なる利用減少、収入減少を招くことが予想されます。特に、少子化の進行により、公共交通の主な利用者である通学者・通勤者などが減少し、また、生産年齢人口の減少に伴い市財政が厳しくなり、公共交通の確保・維持が難しくなってきます

②高齢化の進行により、高まる地域公共交通の必要性

- この先 10 年間は老年人口の割合が上昇し続けることが予測されており、地域公共交通の主たる利用者である高齢者の移動手段として、地域公共交通の必要性が更に高まっていくことが予想されます。

③高齢化に伴う免許返納者の増加や外出環境の変化への対応

- 一世帯当たりの自動車の保有台数は横ばいですが、高齢化の進行に伴って免許返納数が増加していくことが想定されます。
- 市民アンケートから、５年前と比べた外出環境の変化として「外出する機会が減った（31.2%）」「行きたい場所が少なくなった（21.2%）」「外出がおっくうになった（21.1%）」が多く指摘されており、活動機会が低下していることが明らかとなりました。

④一定の人口が集中する市街地部と低密度で広く分散する中山間部における地域特性・ニーズへの対応

- ５地域では人口や高齢化率、面積、地形などそれぞれ特徴が異なっており、全市的な一律のサービス水準では効率性の悪化や利用者の利便性の低下を招く恐れがあります。
- 日常生活（買い物、通院）における目的施設をみると、医療機関や商業施設などの多くは伊達地域・保原地域・梁川地域に集中しており、伊達地域・保原地域・梁川地域では地域内での移動が主です。その一方で、霊山・月舘地域は医療機関や商業施設が少なく地域を跨ぐ移動や福島市・国見町・川俣町といった近隣市町への移動もみられ地域によって移動範囲が異なり、それに応じた公共交通サービスが求められています。
- 通勤でみると、全ての地域から市外へ通勤している傾向が見受けられます。このことから、地域によって異なるニーズ（市内、市外への移動）に対応したサービスの確保・維持が求められています。

⑤「道の駅伊達の郷りょうぜん」などを拠点として増加が期待される観光入込への対応

- 市民の日常生活における交通需要の先細りが見込まれる中で、観光入込客の増加は、新たな交通需要として地域公共交通利用者の減少に歯止めをかけることが期待されます。
- 2018 年に霊山町下小国にオープンした「道の駅伊達の郷りょうぜん」には年間約 130 万人が来店しています。また、会津乗合自動車（株）が運行する高速バス仙台空港線（仙台空港⇔会津若松市）のバス停が新設され、仙台市や会津若松市からの来訪者が期待されています

⑥開発動向を見据えた移動手段の確保

- 出店を目指す大規模商業施設は、買い物先として新たな拠点となりえる施設です。
- 高子駅北地区土地区画整理事業では、新たな住宅団地が形成されることからも、開発動向を見据えた移動手段の確保・維持が求められます。

⑦大規模な自然災害などの不測の事態への対応

- 今後起こりうる大規模な自然災害などの不測の事態により、生活環境が一変します。それに伴い、利用減少、収入の減少を招きます。また、交通事業者は対策を講じなければならず、結果的に運行経費の増加に繋がる可能性もあります。
- こうした不測の事態においても公共交通を確保・維持していく事が求められています。

2-2 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性

2-2-1 上位計画等が公共交通に求める役割など

（1）伊達市第２次総合計画　後期基本計画（2019～2022 年度）

伊達市第２次総合計画は、2015～2022 年度の８か年を計画期間として、本市の目指すべき将来像を描き、その実現に向けた総合的かつ計画的なまちづくりの指針となるものです。後期基本計画は、骨格となるまちづくりの方針及び基本的な取り組みなどを定めています。

伊達市第２次総合計画　後期基本計画において、将来都市像「健幸と個性が創る　活力と希望あふれる故郷　伊達」の実現に向けて、地域公共交通に関しては、市の活性化に向けた地域間の交流や連携の促進が求められています。

まちづくりの基本理念として、「地域が人を育て、人が地域を育てるまち」「伊達市らしさを大切に守り人が輝くまち」「新たな人材や価値を生み出す創造のまち」の視点を重視しています。

【政策５】自然と調和し快適で住みよいまちづくり

市民、事業者及び行政が協力し合って、環境への負荷の少ない持続的発展が可能な社会の構築を目指し、省エネルギーやごみの減量等に取り組み、自然と共生する環境にやさしいまちづくりを推進します。

市の活性化に向けた地域間の交流や連携を促進するため、道路・交通環境の整備に取り組むとともに、超高齢社会に対応した公共交通システム[1]の充実を図ります。

良好な街並みの形成や身近な緑・水辺とのふれあいの場の形成等により、うるおいのあるまちづくりを目指します。

生活に必要な水道水を安定的に供給するための財政基盤を確立するとともに、生活排水を適正に処理し、将来にわたって安定した水サービスの提供を目指します。

これらの生活基盤の整備により、市民が永く住み続けることができるまちづくりを目指します。

資料：伊達市第２次総合計画　後期基本計画

図　伊達市のまちづくりの政策

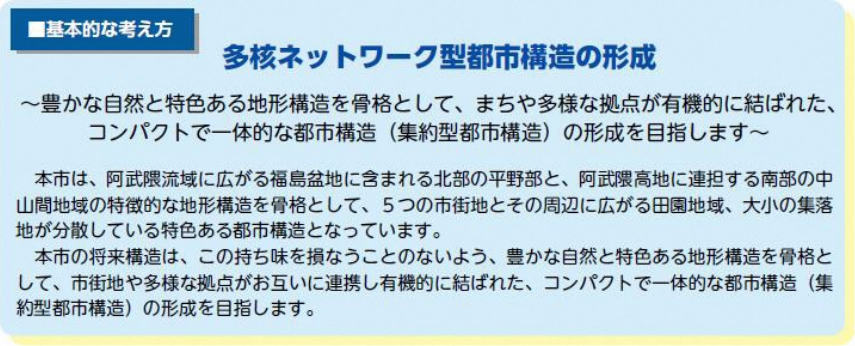
（2）伊達市都市計画マスタープラン

伊達市都市計画マスタープランでは、将来都市構造の基本的な考え方について、豊かな自然と特色ある地形構造を骨格として、まちや多様な拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで一体的な都市構造（集約型都市構造）を目指しています。

将来都市構造では、「都市の拠点」「交流・連携軸」「土地利用エリア」の３つを設定し、「交流・連携軸」については、周辺都市や地域間の連携・交流を支える多様な都市軸の形成を図ることとしています。

地域公共交通に関する方針では、「①鉄道駅周辺の交通結節機能の強化と利用促進（鉄道駅の交通結節機能の強化、阿武隈急行線の利用促進など）」「②バス路線等の再編と利用促進（バス路線網の再編、バス利便性の向上、デマンド型交通システム等の充実など）」を設定しています。

地域別構想では、地形やコミュニティのまとまり、地域の特性や歴史的変遷等を考慮して、５つの地域ごとにまちづくりの方針を定めています。



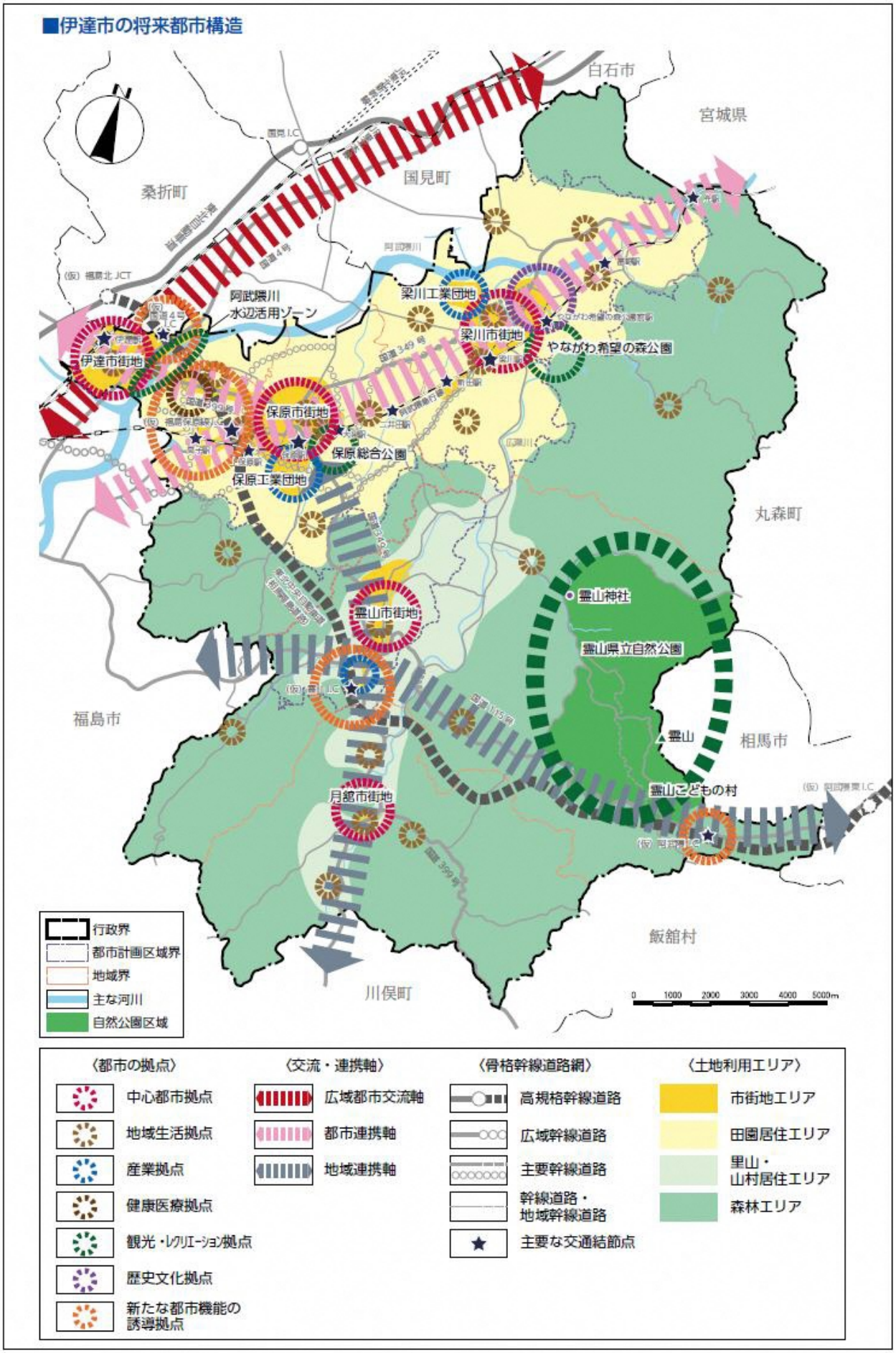
資料：伊達市都市計画マスタープラン

図　将来都市構造の考え方

表　地域別のまちづくり方針

	将来像	目標
伊達地域	人に 自然に 笑顔輝く 結いのまち	■高い利便性を活かした IC 周辺や幹線道路沿道の計画的な土地利用誘導を図ります ■JR 東北本線伊達駅を交通結節点とした円滑な市街地幹線道路網の構築を図ります ■市街地都市機能の充実と環境と共生した魅力あるまちづくりを進めます
梁川地域	水光り 歴史と文化の 香るまち	■由緒ある歴史文化資源を活かした魅力あるまちづくりを進めます ■穏やかで趣のある居住環境の形成と魅力の向上を図ります ■総合的な道路交通システムの向上と安全・快適なみちづくりを進めます
保原地域	未来を紡ぐ 人と地域の 交流拠点のまち	■伊達市の中心市街地としての都市機能の充実と魅力づくりを進めます ■中心地域にふさわしい計画的な土地利用の誘導と良好な市街地形成を進めます ■中心市街地の幹線道路網の機能強化と安全で快適なみちづくりを進めます
霊山地域	秀峰霊山 ふれあい 和みのまち	■霊山を核とした本市を代表する観光交流拠点の形成と地域振興の展開を図ります ■都市間・地域間連携の強化と中山間地域の交流を高める道路整備を推進します ■（仮）霊山 IC 周辺の計画的な土地利用の誘導と環境と調和した住環境づくりを進めます
月舘地域	みんな顔見知り ゆったり住んで 安心なまち	■魅力ある地域資源を活かした交流を育む里山地域づくりを推進します ■豊かな自然と里山、素朴な営みが共生した穏やかに暮らせるまちづくりを進めます ■地域を結ぶ道づくりと暮らしの安全・安心を支える交通環境の充実を図ります

資料：伊達市都市計画マスタープラン



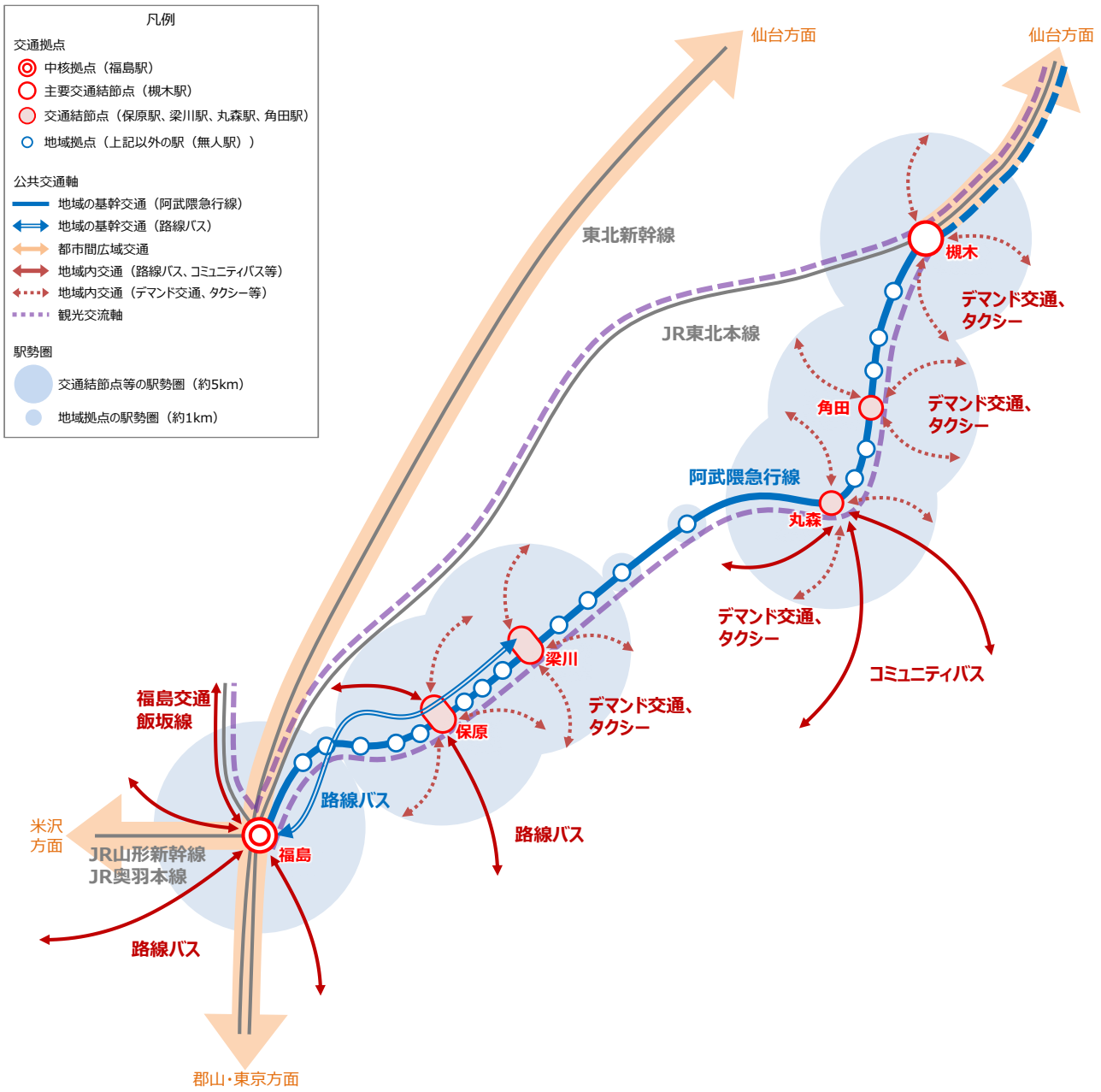
資料：伊達市都市計画マスタープラン

図　伊達市の将来都市構造

（3）阿武隈急行線地域公共交通網形成計画（2019～2028 年度）

阿武隈急行線地域公共交通網形成計画は、阿武隈急行線沿線全体の、地域にとって望ましい持続可能な公共交通網の形成を目指して、地域・交通事業者及び行政などが果たす役割を定めたものです。

計画の基本理念を「生活と交流に欠かせない基幹インフラとして、『地域と共にあり』『地域をつなぐ』公共交通ネットワークの構築を目指す」としています。



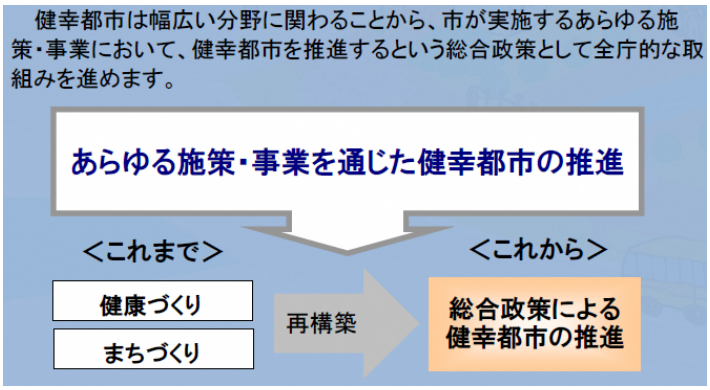
資料：阿武隈急行線地域公共交通網形成計画

図　阿武隈急行線沿線地域における公共交通ネットワークの将来像

（4）伊達市健幸都市基本計画

伊達市健幸都市基本計画においては、自然と歩きたくなるまちを目指して、市民生活を支える公共交通が求められてします。地域公共交通に関する施策として、運転免許返納者の外出支援、鉄道の活用促進、バスの活用促進などが位置付けられています。

＜計画策定の視点＞



資料：伊達市健幸都市基本計画

図　計画策定の視点

＜基本方針＞

（1）健康づくり　～健康をうながすまち～

（2）暮らしづくり　～自然と歩きたくなるまち～

市民誰もが自然と歩きたくなるまちを目指し、安全・安心に歩ける歩道の整備など歩行者空間の整備を一層充実させ、市道については「伊達市市道の構造の技術的基準等に関する条例」に基づき、積極的に事業を展開します。

また、市民生活を支える公共交通やデマンド型交通*（まちなかタクシー）等は、市民がより利用しやすい交通手段として充実するとともに、数多くの史跡名勝や各地域の地域資源など、市の魅力をより一層高いものにしながら、市民の外出をうながし、歩きたくなるまちづくりを地域活性化と連動して推進します。

さらに、コンパクトなまちづくりや市街地における高齢者の住まいの確保など、高齢者が安心して住み続けられる住まいづくり支援などの事業を実施していきます。

（3）ひとづくり　～健幸マインドのまち～

資料：伊達市健幸都市基本計画

図　計画策定の基本方針

2-2-2 その他関連計画における地域公共交通に求められる役割

伊達な地域創生戦略では、中山間地域での持続可能な地域づくりを支える地域公共交通が期待されています。

霊山高原構想推進事業では、霊山の観光資源を活用した観光振興を支える地域公共交通が期待されています。

表　公共交通に求められる役割

計　画	地域公共交通に期待される役割	地域公共交通に関する施策
第２期伊達な地域創生戦略	・市民の生活の足を確保するとともに、地域外との連携、交流を進めるため、利用しやすく持続可能な公共交通網が求められている。	・支え合い交通構築事業 ・阿武隈急行沿線地域の広域連携と新たな観光資源創出事業・公共交通等利用促進参画事業 ・地域公共交通網形成計画策定・推進事業
高齢者福祉計画・介護保険事業計画	・生活を支える地域づくりとして、高齢者の外出支援や移動手段の確保が求められている。	・デマンド交通の利用料金助成等 ・デマンド交通の運行区域の見直しや料金の統一化 ・デマンド交通の予約窓口の一本化
霊山高原構想推進事業	・ヒストリカル・エリア（霊山の歴史や里山環境が楽しめるエリア）の受入れ環境の整備が求められている。	【霊山神社周辺整備】 ・バス停留所を活用した情報発信 ・バスアクセス可能な道路・駐車場・遊歩道整備
伊達市過疎地域自立促進計画	・「自然と 調和して 快適で 住みよいまちづくり」を基本に、くらし利便性向上と交流に資する公共交通が求められている。	・車に過度に依存せず移動することができ、誰もが暮らしやすく環境の負荷が少ないコンパクトな人中心の新しいまちづくりを推進 ・医療機関等への公共交通体系の確保

2-2-3 上位関連計画における公共交通に求められる役割（まとめ）

各計画の実現に向けて「公共交通に期待される役割」と「各計画で位置づけられた公共交通に関する施策」の２つの視点から、公共交通に求められる役割を整理します。

①第２次総合計画の将来都市像の実現に向けて、市の活性化に向けた地域間の交流や連携の促進に資する地域公共交通が求められている

- 伊達市第２次総合計画　後期基本計画において、将来都市像「健幸と個性が創る　活力と希望あふれる故郷　伊達市」の実現に向けて、地域公共交通に関しては、市の活性化に向けた地域間の交流や連携の促進が求められています。
- まちづくりの基本理念として、「地域が人を育て、人が地域を育てるまち」「伊達市らしさを大切に守り人が輝くまち」「新たな人材や価値を生み出す創造のまち」の視点を重視しています。

②多様な特性をもった５つの地域を有機的に結び付けた「多核ネットワーク型都市構造」の形成が求められている

- 伊達市都市計画マスタープランでは、将来都市構造の基本的な考え方について、豊かな自然と特色ある地形構造を骨格として、まちや多様な拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで一体的な都市構造（集約型都市構造）を目指しています。
- ５つの地域ごとに、地形やコミュニティのまとまり、地域の特性や歴史的な変遷等を考慮したまちづくりの方針が定められています。

③健康増進や地域創生、観光振興に向けて地域公共交通の役割が期待されている

- 伊達市健幸都市基本計画では、自然と歩きたくなるまちを目指して、健康増進や生きがいの創造に資する地域公共交通が期待されています。また、伊達な地域創生戦略では、中山間地域での持続可能な地域づくりを支える地域公共交通が期待されています。霊山高原構想推進事業では、霊山の観光資源を活用した観光振興を支える地域公共交通が期待されています。

④周辺自治体と連携した公共交通の広域的な取り組みが求められている

- 阿武隈急行線地域公共交通網形成計画では、『生活と交流に欠かせない基幹インフラとして、「地域と共にあり」「地域をつなぐ」公共交通ネットワークの構築を目指す』を基本理念として、交通事業者や沿線自治体などによる役割分担を明確化しています。
- 福島交通(株)の路線バスが跨っている福島圏域（福島市、桑折町、国見町、伊達市、二本松市、川俣町）においては、関連する自治体で路線バスの維持・活性化に向けた検討がされています。

2-3 公共交通の現状

2-3-1 公共交通の運行状況

市内には、鉄道（ＪＲ東北本線、阿武隈急行線）、路線バス（生活交通路線バス）、コミュニティバス（市町村代替バス路線）、デマンド交通（定路線型・区域運行型）、タクシー、スクールバス、病院による患者送迎バス、障がい者などの移動支援などの多種多様な公共交通機関が存在しており、住民の日常的な移動手段となっています。

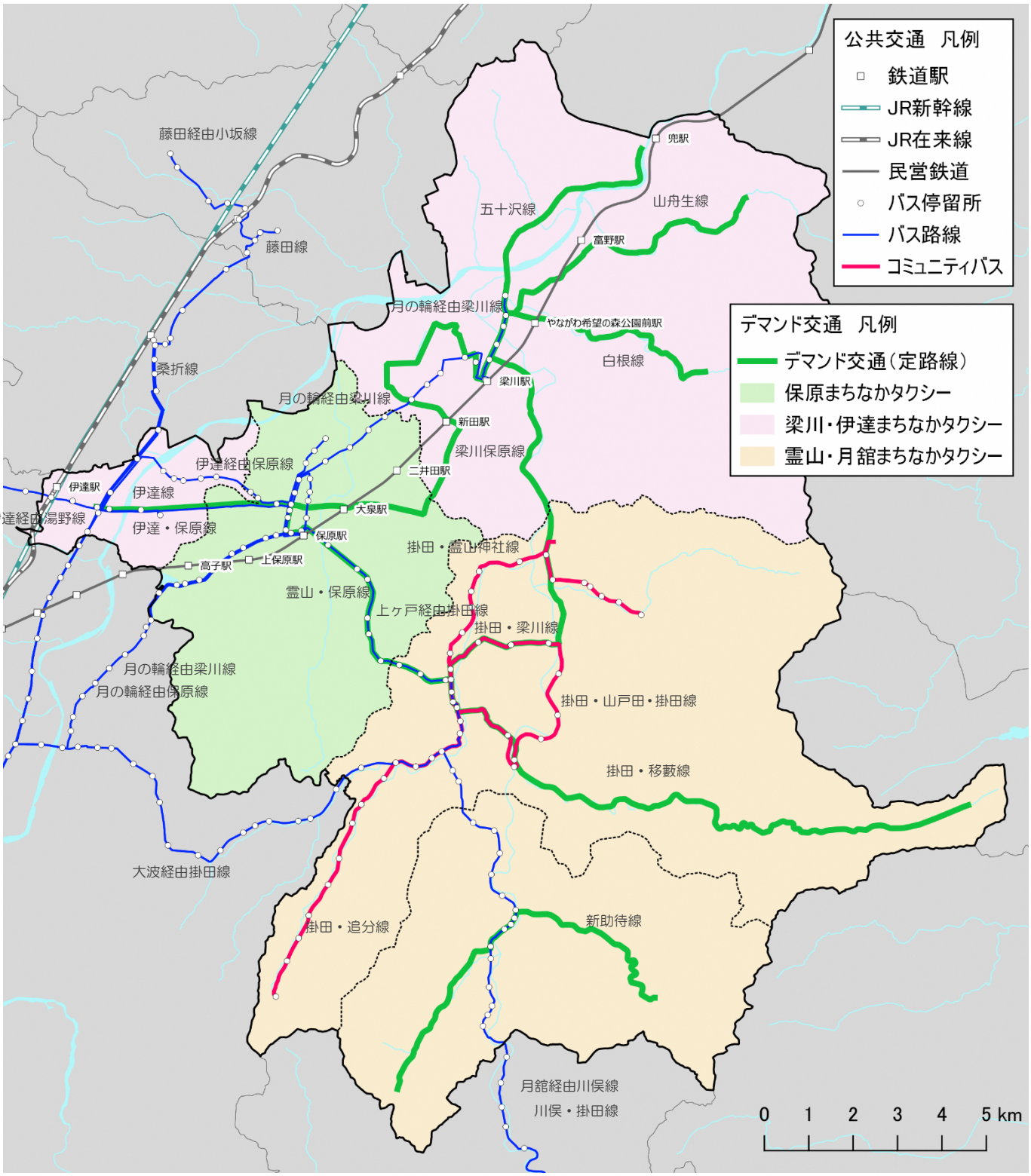


図　地域公共交通網（R2.4.1 時点）

表　運行状況（R2.4.1 時点）

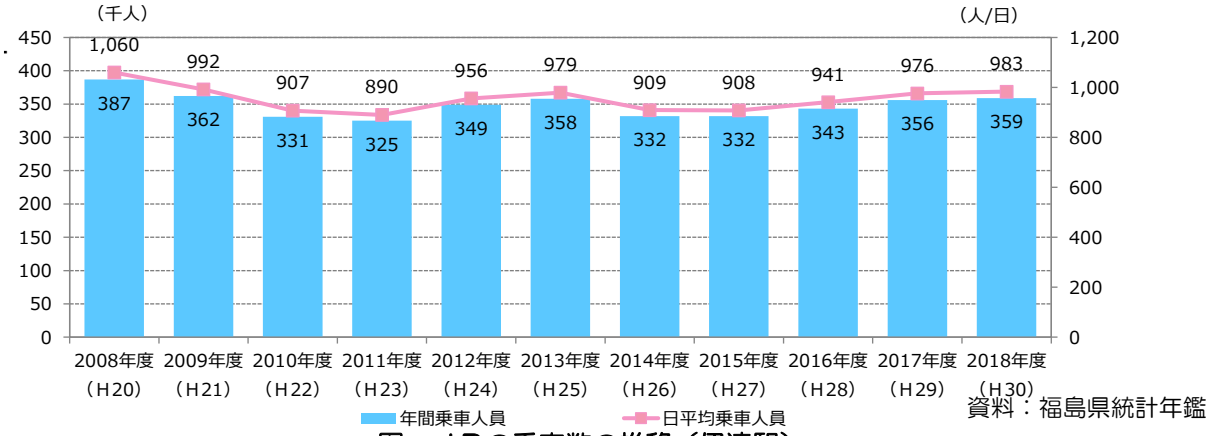
	路線名	始点	終点	市内の運行本数			
				平日		休日	
				上り	下り	上り	下り
鉄道	ＪＲ東北本線	東京駅	盛岡駅	22	22	22	22
	阿武隈急行線	福島駅	富野駅※	30	30	30	30
路線バス（生活交通路線バス）	藤田	福島駅東口	道の駅国見	7	8	6	7
	桑折	福島駅東口	桑折駅前	6	3	1	2
	伊達経由北福島医療センター	福島駅東口	北福島医療センター	7	8	5	5
	藤田経由小坂	福島駅東口	小坂	8	8	7	7
	伊達経由保原	福島駅東口	猫川	7	8	6	6
	上ヶ戸経由掛田	福島駅東口	掛田駅前	9	9	7	8
	月の輪経由梁川	福島駅東口	塩野川	10	11	8	9
	月の輪経由保原	福島駅東口	保原晦日町	9	10	6	7
	月舘経由川俣	福島駅東口	京田	3	3	3	3
	川俣・掛田	京田	掛田駅前	5	4	3	3
	大波経由掛田	福島駅東口	掛田駅前	12	12	9	10
	伊達経由湯野	福島駅東口	湯野駅	4	3	3	3
コミュニティバス（市町村代替バス路線）	掛田（山野川）・霊山神社	掛田駅前	霊山神社	6	6	—	—
	掛田・追分	掛田駅前（掛田小学校）	追分	5	5	—	—
	掛田・山戸田・掛田【循環線】	掛田駅前（掛田小学校）	掛田駅前（掛田小学校）	5		—	
デマンド交通	ほばらまちなかタクシー	保原地域⇔北部、東部、西部、南部エリア		8	7	—	—
	霊山・月舘まちなかタクシー	霊山地域（まちなか）		14		—	—
		霊山地域⇔東部、西部、北部、月舘エリア		7	6	—	—
		月舘地域（まちなか）		14		—	—
		月舘地域⇔霊山まちなかエリア		8		—	—
	掛田・梁川線	掛田駅前	塩野川	2	2	—	—
	掛田・移薮線	掛田小学校	移薮	6	6	—	—
	霊山・保原線	伊達市霊山総合支所	市役所保原本庁舎	4	4	—	—
	新助待線	新助待	金石	5	5	—	—
	梁川・伊達まちなかタクシー	梁川地域（まちなか）		14		—	—
		梁川地域⇔北部、東部、南西部エリア		7	6	—	—
		伊達地域（まちなか）		14		—	—
	五十沢線	梁川駅	沼平	1	1	—	—
	山舟生線	梁川駅	除石	1	2	—	—
	白根線	梁川駅	宮本	1	2	—	—
	梁川保原線	梁川駅	保原まわらん処	3	3	—	—
	伊達・保原線	伊達まちなかエリア	保原まわらん処	4	4	—	—
	国見まちなかタクシー	国見（まちなか）		15		—	—
		国見⇔西部、東部エリア		7	8	—	—
		国見⇔梁川エリア		7	8	—	—

※藤田経由小坂線は、令和２年 10 月より藤田線と統合廃止

2-3-2 各公共交通の状況

（1）鉄道（ＪＲ東北本線）

- JR 東北本線が平日休日ともに 22 往復（上 22 便、下 22 便）運行しています。
- 伊達駅の利用者数は 2018 年度（H30）の乗客数は 359,000 人、一日当たりの平均利用者数は 983 人となっています。

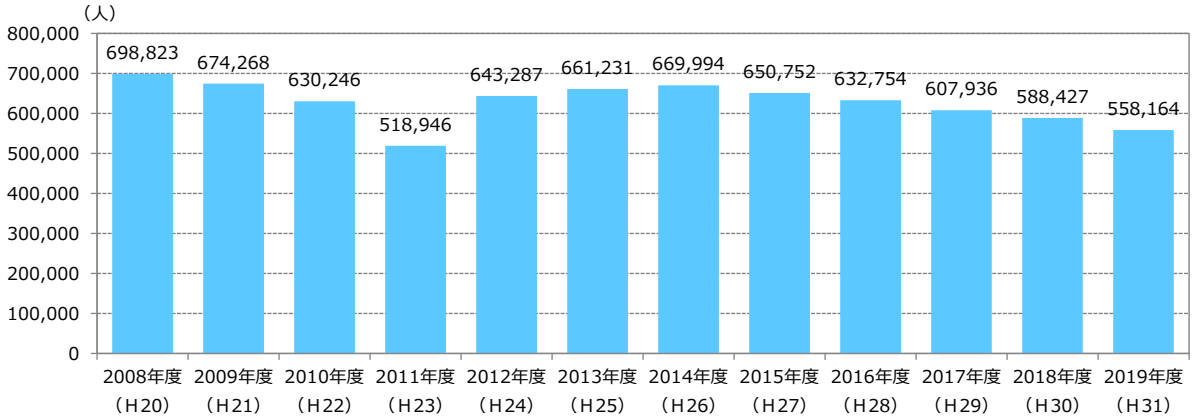


資料：福島県統計年鑑

図　ＪＲの乗車数の推移（伊達駅）

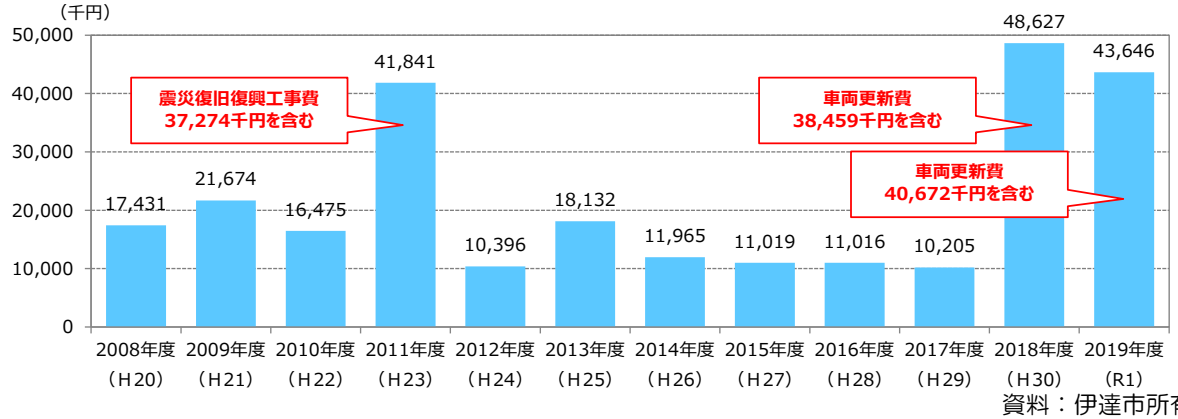
（2）鉄道（阿武隈急行線）

- 阿武隈急行線が平日休日ともに 30 往復（上 30 便、下 30 便）運行しています。
- 伊達市内における高子・上保原・保原・大泉・二井田・新田・梁川・やながわ希望の森公園前駅・富野・兜を合計した年間輸送人員は減少傾向にあり、2019 年度（H31）は、台風の被害により一部区間が運休となったこともあり、558,164 人となっています。
- 伊達市の財政負担は、2014 年度（H26）から 2017 年度（H29）までは概ね 10,000～12,000 千円で推移しています。2019 年度（R1）には車両更新の時期を迎えたため 43,646 千円となっています。



資料：阿武隈急行運行成績表

図　阿武隈急行線の乗車人員の推移



資料：伊達市所有資料

図　伊達市の財政負担の推移

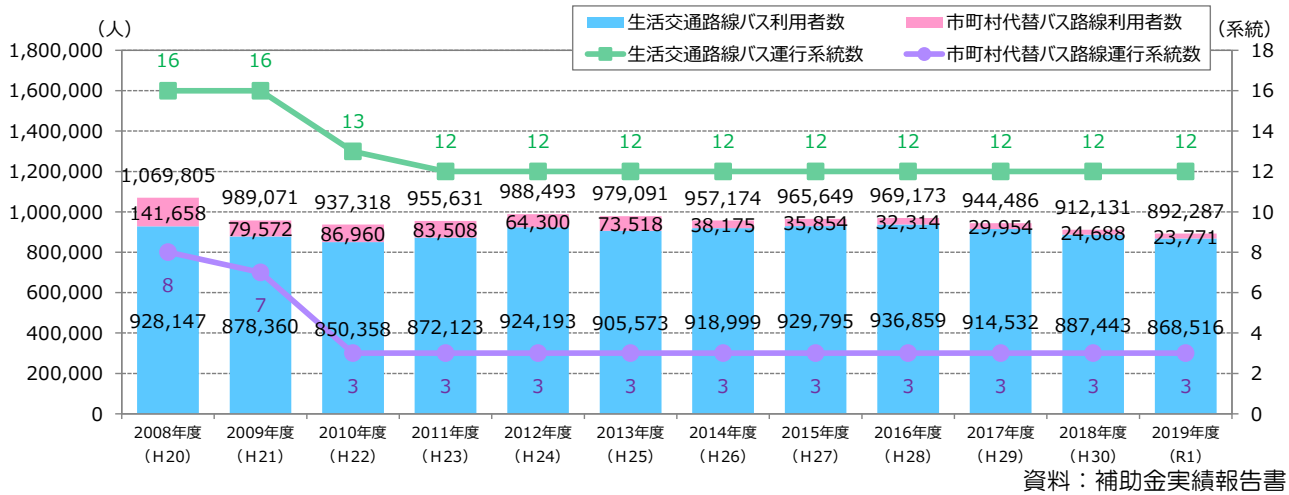
（3）路線バス（生活交通路線バス）・コミュニティバス（市町村代替バス路線）

- 市内には、福島交通(株)による路線バス（生活交通路線バス）が１２路線、市が運行主体となっているコミュニティバス（市町村代替バス路線）が３路線運行されています。コミュニティバスは、路線バスの廃止代替措置として運行しています。
- 路線バス・コミュニティバスの年間輸送人員は近年、減少傾向にあり、2019（R1）年度で 892,287 人となっています。
- 本市の財政負担をみると、路線バスについては、2019（R1）年度で約 1,614 万円。コミュニティバスについては、2019（R1）年度は約 1,400 万円です。
- 収支率は約５割となっています。また、地域間幹線系統の通常補助要件に含まれる輸送量 15 人を下回っている路線もあります。地域間幹線系統は、被災地特例の要件緩和を受けており、特例がなくなった場合、負担が増加します。
- コミュニティバスについては、主に小中学校の通学対応となっています。

表　路線バス・コミュニティバスの運行実績（R1 年度（2019 年度））

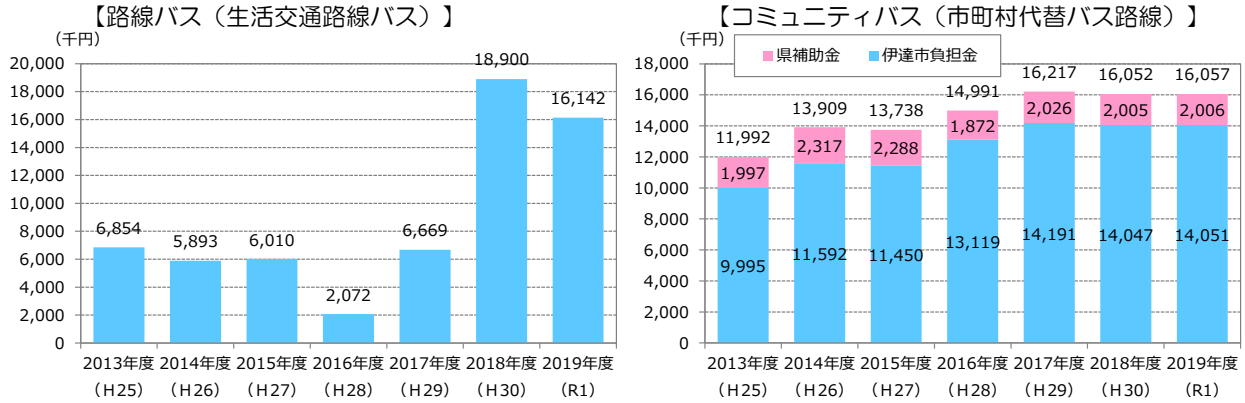
	補助路線	路線名	始点	経由地	終点	運賃（最大）	距離（km）	輸送人員	経常収入（円）			経常費用（円）	収支率（%）	乗車密度	輸送量	市負担額（千円）
									合計	運送収入	営業収入					
生活交通路線バス	地域間幹線系統	藤田	福島駅東口	桑折駅入口	道の駅国見	890円	19.5	75,654	19,521,787	18,835,649	686,138	32,848,981	59%	3.1	22	605,534
	地域間幹線系統	桑折	福島駅東口	瀬上中央	桑折駅前	760円	14.7	36,349	8,691,801	8,463,649	228,152	10,922,802	80%	4	12.4	0
	地域間幹線系統	伊達経由北福島医療センター	福島駅東口	瀬上中央	北福島医療センター	500円	11.5	60,471	13,389,784	13,011,825	377,959	18,094,836	74%	3.5	23.1	628,552
	地域間幹線系統	藤田経由小坂	福島駅東口	藤田南	小坂	990円	23.8	101,698	24,047,388	23,150,332	897,056	42,946,719	56%	3.1	23.5	714,698
	地域間幹線系統	伊達経由保原	福島駅東口	伊達長岡	猫川	500円	16.8	86,676	20,730,422	20,152,570	577,852	27,664,788	75%	4.3	29.6	704,063
	地域間幹線系統	上ヶ戸経由掛田	福島駅東口	上ヶ戸	掛田駅前	500円	22.4	108,574	27,139,589	26,203,344	936,245	44,822,927	61%	4.3	36.1	2,431,576
	地域間幹線系統	月の輪経由梁川	福島駅東口	月の輪	塩野川	500円	22.5	115,271	27,646,379	26,559,260	1,087,119	52,046,027	53%	3.8	37.2	2,443,395
	地域間幹線系統	月の輪経由保原	福島駅東口	月の輪	保原晦日町	500円	15.9	98,679	23,581,256	22,917,417	663,839	31,781,387	74%	4.2	35.7	693,617
	地域間幹線系統	月舘経由川俣	福島駅東口	月舘	京田	1390円	33.1	31,976	9,029,673	8,540,899	488,774	23,400,132	39%	2.4	7.2	335,723
	市単独補助路線	川俣・掛田	京田	小島中島	掛田駅前	880円	18.7	5,474	1,797,839	1,430,409	367,430	17,590,774	10%	0.4	1.6	5,859,180
	地域間幹線系統	大波経由掛田	福島駅東口	文知摺	掛田駅前	940円	18.7	105,228	28,121,261	27,088,399	1,032,862	49,448,501	57%	3	33.3	1,603,085
	地域間幹線系統	伊達経由湯野	福島駅東口	伊達長岡	湯野駅	750円	14.5	42,466	9,759,656	9,510,275	249,381	11,939,169	82%	4.1	13.9	122,157
市町村代替バス路線	県単補助路線	掛田（山野川）・霊山神社	掛田駅前	泉原小学校跡	霊山神社	200円	8.4	11,224	1,480,219	1,470,285	9,934	7,319,177	20%	1.2	4.8	5,109,958
	県単補助路線	掛田・追分	掛田駅前	下小国	追分	200円	10.8	4,385	556,549	546,303	10,246	7,548,820	7%	0.4	1.3	6,118,271
	県単補助路線	掛田・山戸田・掛田【循環線】	掛田駅前	山戸田	掛田駅前	200円	11.2	8,162	757,939	752,532	5,407	3,984,168	19%	1.3	4.2	2,823,229

※現在は被災地特例で要件緩和されているが、通常補助要件適用のためには輸送量 15 人以上／日必要
※藤田経由小坂線は、令和２年 10 月より藤田線と統合廃止
資料：伊達市所有資料



資料：補助金実績報告書

図　路線バス・コミュニティバスの利用者数の推移



資料：伊達市所有資料

図　路線バス・コミュニティバスに対する伊達市の負担額（補助金）

（4）デマンド交通（定路線型・区域運行型）

- 高齢者の移動手段の確保や商店街の活性化、公共交通不便地域などの解消を図るため、デマンド交通（定路線型・区域運行型）を運行しています。なお、一部の定路線型は、路線バスの廃止代替措置として運行しています。
- 運行区域は、各地域をエリアに分け、中心部を「まちなかエリア」と設定しています。
- 運行形態としては大きく２種類あり「まちなかエリア」と各エリア及びエリア内を移動するドア・ツー・ドア方式の区域型と一定のルートを移動する定路線型を併用しています。これにより、①「まちなかエリア」と各エリアの移動、②エリア内の移動、③地域を跨いでの移動の３種類を支えており、移動方法と地域によって運賃が異なります。
- デマンド交通の利用者数は 2012（H24）年度の 68,382 人をピークに減少傾向にあり、2019（R1）年度で 54,038 人となっています。
- デマンド交通の乗合率をみると、保原のまちなかエリアで、年間利用者数は 12,809 人と最も多いものの、乗合率が 1.2 人/便と非効率な運行となっています。それ以外では、一部のエリア・路線を除き 19 のエリア・路線で、2.0 人/便を下回っています。

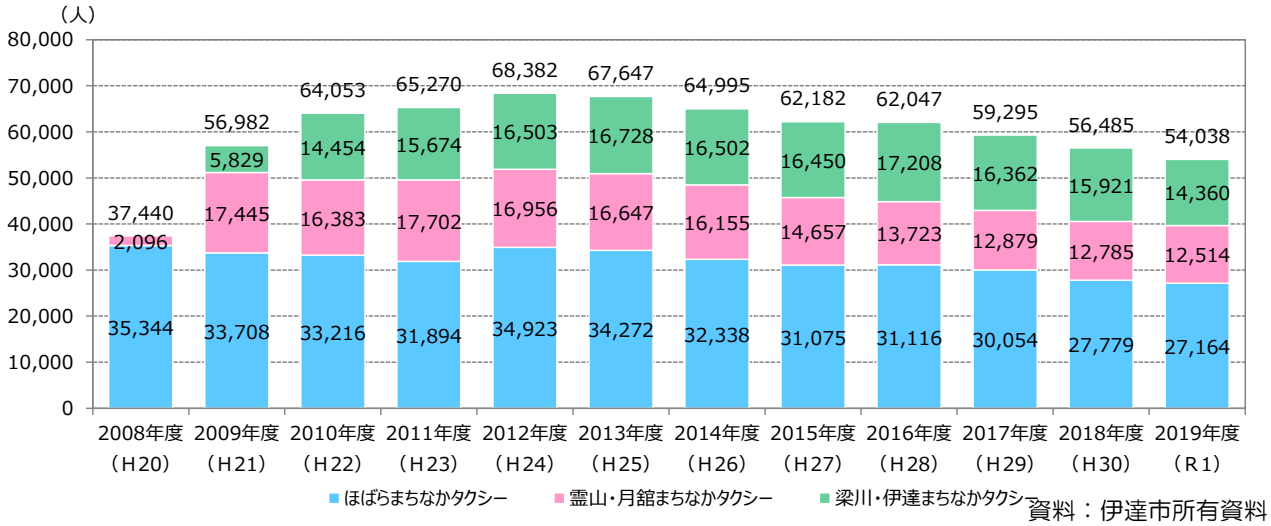
表　デマンド交通の運行実績（R1 年度（2019 年度））

運営主体	名称	地域	エリア・路線名	運行形態	運行事業者	車両	停留所数	本数（本/日）		運賃	利用者数（人/年）	運行日数	稼働回数（回/年）	利用者数（人/日）	乗合率（人/回）
								上り	下り						
保原町商工会	ほぼらまちなかタクシー「のってみっカー」	保原	まちなかエリア	区域運行型（ドア・ツー・ドア）	・㈲丸和保原タクシー ・新達交通㈱	ジャンボタクシー：2台 小型タクシー：3台	—	随時運行		200円	12,809	237	10,373	54.0	1.2
			北部エリア				—	8	7	300円	11	6	6	1.8	1.8
			東部エリア				—	8	7	300円	3,491	237	1,925	14.7	1.8
			西部エリア				—	8	7	300円	4,968	237	2,564	21.0	1.9
			南部エリア				—	8	7	300円	5,885	237	2,409	24.8	2.4
伊達市商工会	梁川・伊達まちなかタクシー	梁川	梁川まちなかエリア	区域運行型（ドア・ツー・ドア）	・㈲梁川タクシー ・福島県北交通㈱ ・㈲ふくしま中央交通	ジャンボタクシー：2台 小型タクシー：3台	—	14		300円	4,372	237	2,223	18.4	2.0
			北部エリア				—	7	6	500円	1,878	234	1,282	8.0	1.5
			東部エリア				—	7	6	500円	3,756	237	2,489	15.8	1.5
			南西部エリア				—	7	6	500円	1,334	235	1,030	5.7	1.3
			五十沢線	定路線型		ジャンボタクシー：2台 小型タクシー：1台 ※区域運行と兼務	8	1	1	300円	53	45	45	1.2	1.2
			山舟生線				22	1	2	300円	306	231	290	1.3	1.1
			白根線				15	1	2	300円	184	121	184	1.5	1.0
			梁川保原線				16	3	3	300～400円	43	35	42	1.2	1.0
		伊達	伊達まちなかエリア	区域運行型（ドア・ツー・ドア）		小型タクシー：2台	—	14		300円	2,357	237	1,845	9.9	1.3
			伊達・保原線	定路線型			—	4	4	500円	77	53	71	1.5	1.1
	霊山・月舘まちなかタクシー	霊山	霊山まちなかエリア	区域運行型（ドア・ツー・ドア）	・㈲丸和保原タクシー ・㈲月舘観光	ジャンボタクシー：1台 小型タクシー：2台	—	14		300円	1,689	233	856	7.2	2.0
			東部エリア				—	7	6	500～700円	2,117	237	1,027	8.9	2.1
			西部エリア				—	7	6	500～700円	1,131	232	665	4.9	1.7
			北部エリア				—	7	6	500～700円	1,604	233	944	6.9	1.7
			掛田・梁川線	定路線型		マイクロバス：1台 ジャンボタクシー：1台 ※区域運行と兼務	21	2	2	600円	0	0	0	0.0	0.0
			掛田・移薮線				24	6	6	200円	2,308	207	666	11.1	3.5
			霊山・保原線				8	4	4	500円	500	183	374	2.7	1.3
		月舘	月舘エリア	区域運行型（ドア・ツー・ドア）		ジャンボタクシー：1台	—	8		500円	2,994	237	2,236	12.6	1.3
			新助待線	定路線型			19	5	5	200円	171	171	171	1.0	1.0

資料：伊達市所有資料

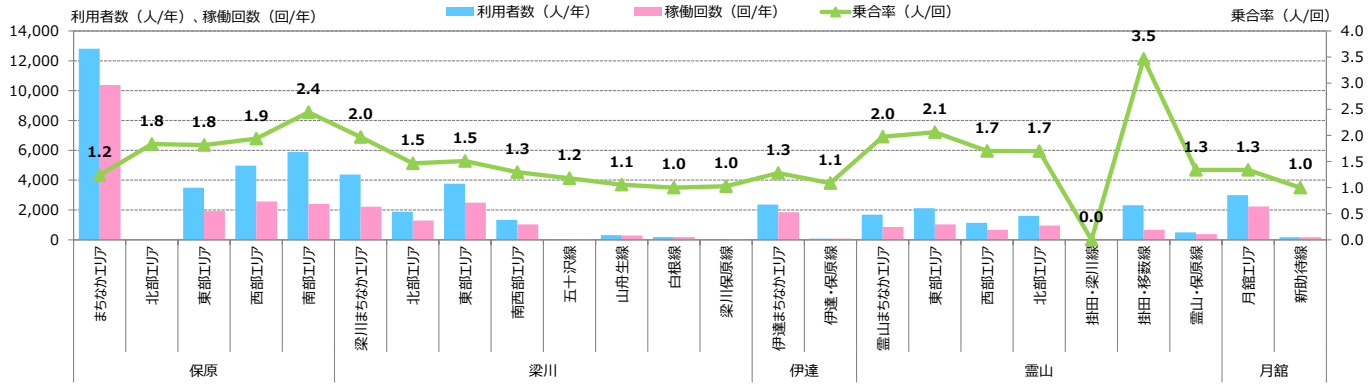
表　まちなかタクシーの運賃比較（R1 年度(2019 年度)）

地域	市街地のみ（区域運行）	エリア内（区域運行）	エリア内（定路線）	エリア→市街地（区域運行）	エリア同士（区域運行）	地域を跨ぐ移動（区域運行）	地域を跨ぐ移動（定路線）
保原	200 円	300 円	—	300 円	600 円	—	500 円 ※伊達⇔保原 400 円 ※梁川⇔保原
伊達	300 円	300 円	—	—	—	—	
梁川	300 円	500 円	300 円	500 円	1,000 円	—	
霊山	300 円	500 円	200 円	500 円	700 円	500 円 ※月舘→霊山	600 円 ※梁川⇔霊山 500 円 ※霊山⇔保原
月舘		500 円	200 円				



資料：伊達市所有資料

図　デマンド交通の利用者数の推移

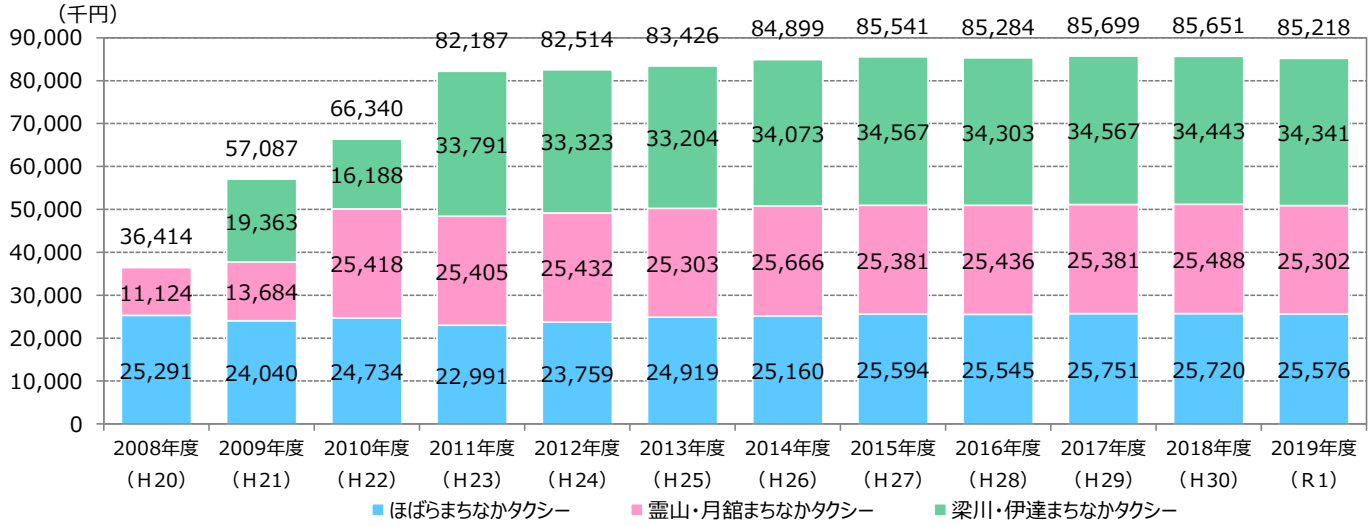


資料：伊達市所有資料

図　エリア・路線別の乗り合い率（R1 年度（2019 年度））

・デマンド交通の経費はほぼ横ばいで、2019（R1）年度で 8,521 万円にのぼっています。内訳をみると、「車両借上料」が約 7,105 万円（83.4%）となっています。また、伊達市商工会と保原町商工会でそれぞれオペレートを行っていることにより、「オペレート費」で約 1,165 万円（13.7%）となっています。

・本市の財政負担をみると、年によってばらつきはあるものの、緩やかな増加傾向にあり、2019（R1）年度は過去最高となる約 6,246 万円となっています。



資料：伊達市所有資料

図　デマンド交通の経費の推移

（支出額の単位：円）

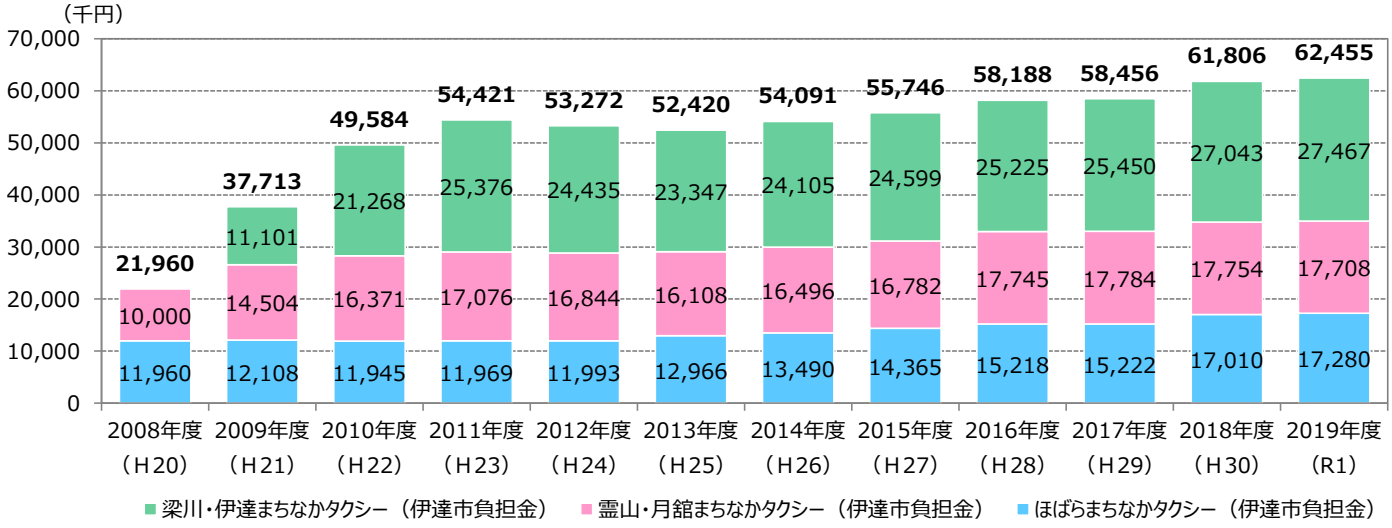
地域	科目	支出額	構成比
保原	車両借上料	19,226,240	22.6%
	オペレート費	5,635,947	6.6%
	その他	714,073	0.8%
霊山・月舘	車両借上料	21,960,365	25.8%
	オペレート費	2,565,306	3.0%
	その他	775,873	0.9%
梁川・伊達	車両借上料	29,918,880	35.1%
	オペレート費	3,453,253	4.1%
	その他	968,368	1.1%
	合計	85,218,305	100.0%

「車両借上料」が
約 7,105 万円（83.4%）

「オペレート費」が
約 1,165 万円（13.7%）

資料：伊達市所有資料

図　支出額の内訳（R1 年度）

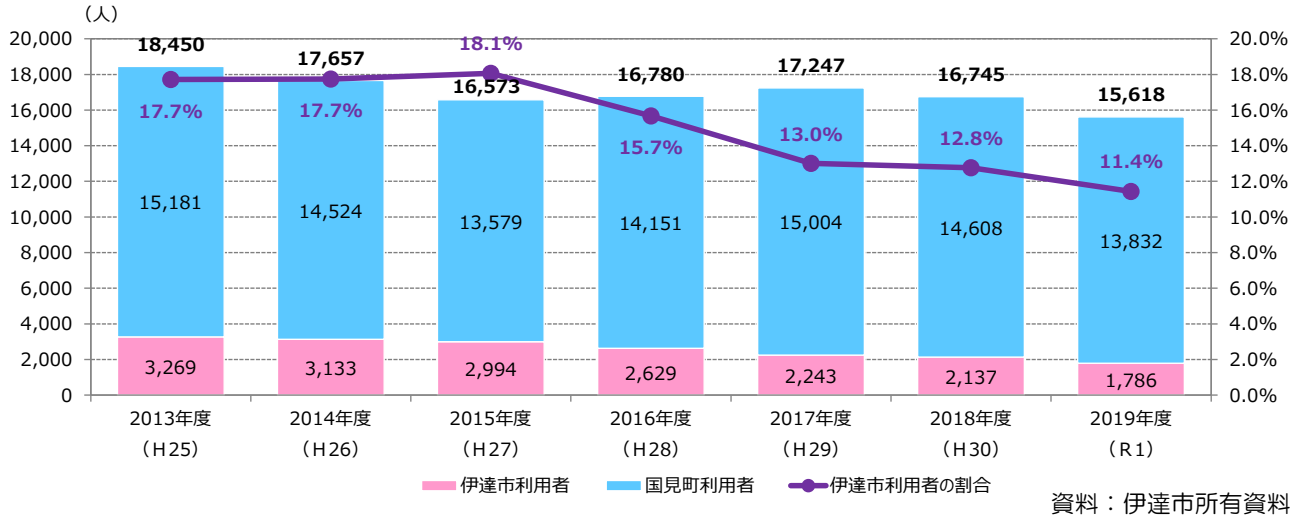


資料：補助金実績報告書

図　デマンド交通に対する負担額（補助金）

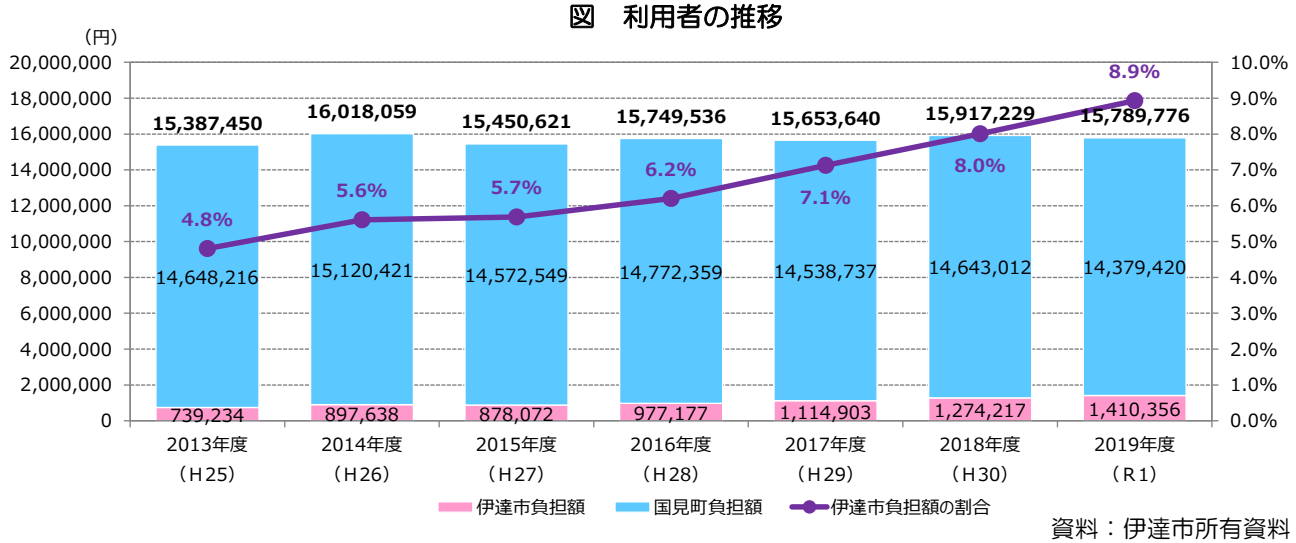
（5）国見まちなかタクシー

- 国見町商工会が運営する国見まちなかタクシーでは、路線バスの廃止に伴い、国見町及び梁川地域を運行しています。唯一市外へ移動出来るデマンド交通です。梁川地域から藤田総合病院や商業施設を含む国見のまちなかへ一日 15 本運行しています。
- 全体の利用者数は R1 年度で 15,618 人（幼稚園送迎 30 人を除く）となっています。このうち、伊達市利用者は減少傾向にあり、R1 年度で 1,786 人（11.4%）となっています。
- 伊達市負担金は増加傾向にあり、R1 年度で約 141 万円となっています。
- 国見まちなかタクシーを利用しない場合、梁川地域から国見町までの移動が困難な状況になっています。



資料：伊達市所有資料

図　利用者の推移



資料：伊達市所有資料

図　運行経費の推移

表　梁川地域から国見町への移動時間

路線名	梁川地域　発	国見町　着	移動時間
国見まちなかタクシー	8:30	9:00	３０分
梁川・伊達まちなかタクシー⇒路線バス	9:00	11:46	２時間４６分

（6）タクシー

- 市内のタクシー会社は、(有)丸和保原タクシー（24 台）、(有)梁川タクシー（12 台）、新達交通(株)（8 台）、(有)ふくしま中央交通（27 台）、(有)月舘観光（2 台）の5社、存在しています。

2-3-3 その他交通資源

（1）スクールバス

- 本市では、遠距離通学支援として、小中学校のスクールバスを（有）丸和保原タクシー、新達交通（株）、福島県北交通（株）の３社に運行委託しています。
- 小中学校の統廃合に伴い、2019（R1）年度のスクールバスの委託金額は約 5,566 万円、通学定期代の負担金額が約 330 万円となり、合計で約 5,895 万円となっています。
- 聖光学院高等学校では、朝２コース（保原・梁川方面、川俣町方面）、夕方 1 コースを運行しています。

表　小学校のスクールバス運行コース

No.	学校名	コース	委託先	委託方法	乗車人数
1	梁川小	五十沢	福島県北交通(株)	事業者バスにより運行	25
2		富野	福島県北交通(株)	事業者バスにより運行	21
3		山舟生	福島県北交通(株)	事業者バスにより運行	11
4		白根	福島県北交通(株)	事業者バスにより運行	23
5		東大枝	新達交通(株)	事業者バスにより運行	13
6		下小国	(有)丸和保原タクシー	市有バスにより運行及び車両管理	13
7	上保原	富沢	新達交通(株)	市有バスにより運行及び車両管理	17
8		高成田	(有)丸和保原タクシー	事業者タクシーにより運行（登校時のみ）	3
9	石田小	石田	(有)丸和保原タクシー	事業者タクシーにより運行	13
10	大笹生	保原～大笹生	福島県北交通(株)	市有バスにより運行及び車両管理	2
—	計				141

資料：平成 31 年度　スクールバス一覧（遠距離通学支援）

（2）病院による患者送迎バス

・保原中央クリニックを運営する「公益財団法人仁泉会」、「ながえクリニック」、「神岡クリニック」、「掛田中央内科」などでは、患者送迎バスを運行しています。

【仁泉会による患者送迎の概要】資料：仁泉会のホームページ

1　シャトルバス　「保原中央クリニック　⇔　北福島医療センター」（予約不要）

・保原中央クリニック⇔北福島医療センターを結ぶ運行
・８時台～16 時台まで、約 20～30 分毎に運行（一日 27 本）

2　シャトルバス　「保原中央クリニック　⇔　梁川町内　⇔　梁川病院」（予約不要）

・梁川町内（コープマート（梁川店）、梁川天神社、やながわ希望の森公園駅、ヨークベニマル（梁川店）、農村環境改善センター）をまわって、梁川病院と保原中央クリニックを結ぶ運行
・運行日は毎週月曜日～金曜日（土・日・祝日はシャトルバス運行はお休み）
・８時台～12 時台まで、約 60 分毎に運行（一日５本）

3　コース別送迎（要予約）

・患者の自宅近くからクリニックまで送迎
・全６コース（梁川コース、霊山コース、月舘コース、伊達・伊達崎コース、富野方面コース、山舟生・白根コース）

（3）障がい者などの移動支援

・障がい者などを対象とした移動支援事業を行っている事業所が、「保原タクシー・まるわケアステーション」「伊達市社会福祉協議会　ヘルパーステーション」「社会福祉法人あぶくま福祉会　生活介護事業所だての郷」「合同会社タウンケア　訪問介護サービス」の４団体あります。
・「新達交通（株）」や「保原タクシー・まるわケアステーション」 では車椅子のまま乗車できる車両で外出支援を行う福祉タクシーサービス（介護タクシー）事業を行っています。

2-3-4 交通結節点の整備

保原バスセンターと掛田駅前は路線バス同士の交通結節点となっていますが、保原駅と保原バスセンターは約１km 離れており交通結節点が集約できていません。

駅前広場の整備では JR 東北本線の伊達駅、阿武隈急行線の高子駅、上保原駅、保原駅、大泉駅、新田駅、梁川駅、やながわ希望の森公園前駅が整備されています。

整備前の伊達駅前は公共交通の接続がタクシーのみにも関わらず乗降スペースがないため、一般車両と共に煩雑に駐停車していました。さらに歩車道の分離もされていないことから歩行者や車にとっても危険な状態となっていました。整備後は、中型バスまで乗り入れが可能となりました。

保原地域の中心部にある「まちなかお茶の間・まわらん処」では、ほばらまちなかタクシーの受付や配車業務を行っています。

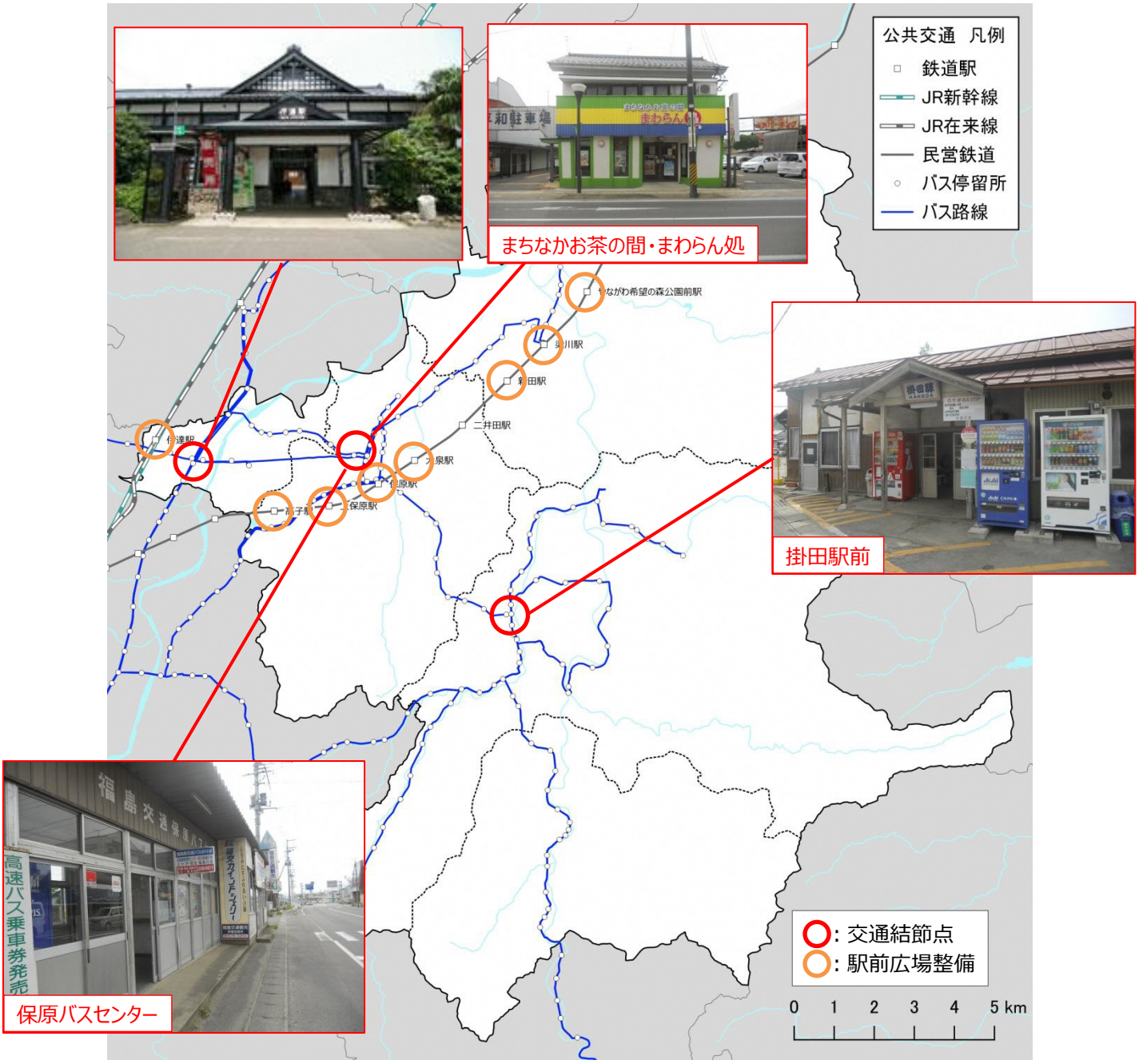


図　交通結節点の位置図

2-3-5 公共交通機関の乗り継ぎ状況

公共交通機関の乗り継ぎ状況をみると、阿武隈急行線の保原駅と梁川駅は路線バスやデマンド交通と接続していますが、乗り継ぎの待ち時間が１時間に及ぶ便や、乗り継ぎ時間が短すぎる便などがあり、接続時間が考慮されていません。

表　福島方面に通勤する場合の乗り継ぎ状況

■保原駅を利用する場合

路線名	往路(掛田駅⇒保原駅⇒福島方面)			復路(福島方面⇒保原駅⇒掛田駅)		
	保原駅 バス停着	保原駅 鉄道発	待ち時間	保原駅 鉄道着	保原駅 バス停発	待ち時間
伊達経由 掛田	6:43	6:57	0:14	17:38	17:52	0:14
	7:22	7:31	0:09	18:07	18:42	0:35
	—	8:04	—	18:49	19:57	1:08
	8:10	8:31	0:21	19:06		0:51
				19:32		0:25
				19:58	—	—

■梁川駅を利用する場合

路線名	往路(塩野川⇒梁川駅⇒福島方面)			復路(福島方面⇒梁川駅⇒塩野川)		
	梁川駅 バス停着	梁川駅 鉄道発	待ち時間	梁川駅 鉄道着	梁川駅 バス停発	待ち時間
月の輪経 由梁川	—	6:44	—	18:19	18:35	0:16
	6:46	7:21	0:35	18:58	19:20	0:22
	7:54	7:54	0:00	19:20		0:00
	—	8:19	—	19:41	21:00	1:19
				20:10		0:50
				20:55		0:05

資料：福島交通 HP

2-3-6 交通特性から見る地域公共交通への影響

本市の交通特性を踏まえると、主な公共交通への影響として以下のものが考えられます。

（1）路線バス

①路線数及び利用者数も減少している一方で市の負担額が増加している

- 路線バスの運行系統数は平成 20 年度の 16 本から 12 本に減少し、それに比例するように利用者数も減少しています。一方で、市の負担額をみると、運行系統数が減少しているにも関わらず、運行経費が増加傾向にあります。以上の事から、今後も利用者数の減少が市の負担額の増加を招き更なる運行系統数の減少を招く恐れがあります。

②様々な公共交通機関と重複する区間が多くみられ路線バスの利用者が減少する恐れがある。

- 路線バス同士やまちなかタクシーが重複する区間もみられます。このままでは、路線バスの利用者が減少し、サービス低下（減便・日数の減少・ルートの削減）を招く恐れがあります。

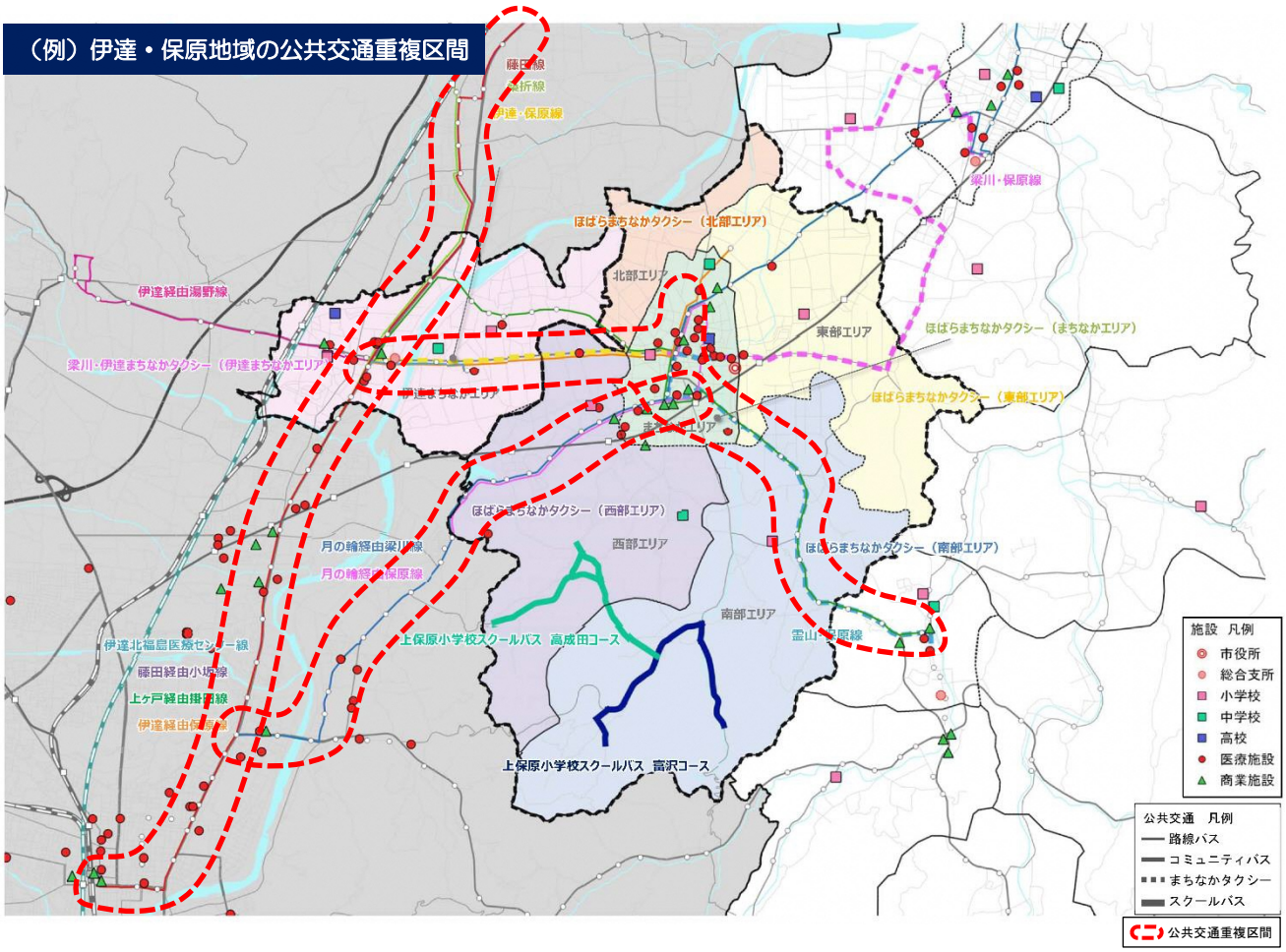


図　公共交通の重複区間（伊達・保原地域）

（2）コミュニティバス

①利用者の多くは通学利用であり、日常生活の利用があまりみられない

- コミュニティバスについては、ほぼ小中学生の通学対応となっております。その一方で、近隣の商店や医療機関に乗り入れていないことから日常生活（買い物、通院など）の移動手段としては利用しづらいものとなっています。

（3）デマンド交通

①２つの商工会がデマンド交通を運営することによる、利用上の制約がある

- 高齢者の移動手段の確保や商店街の活性化、公共交通不便地域などの解消を図るため、デマンド交通を運行しています。
- 伊達・梁川・霊山・月舘地域と保原地域を跨いで移動する場合、利用者は伊達市商工会（伊達・梁川・霊山・月舘地域の運営主体）と保原町商工会（保原地域の運営主体）の２か所に予約をしなければならず、利用しづらい状況となっています。

②同一地域内でも乗換えをしなければならない場合があり、運賃が複数回発生する

- 保原地域、梁川地域、霊山地域では地域内を複数のエリアに分けています。同一地域内で他のエリアに移動する場合、乗換えしなければならないことがあり、その都度運賃が発生することから、利用しづらい状況があります。

③利用が少なく、全体的な見直しが求められている

- デマンド交通の乗合率をみると、保原のまちなかエリアで、年間利用者数は 12,809 人と最も多いものの、乗合率が 1.2 人/便と非効率な運行となっています。それ以外では、一部のエリア・路線を除き 19 のエリア・路線で、2.0 人/便を下回っており、乗合利用が少ない状況となっています。

④定路線型の利用は特に少なく、地域を跨ぐ移動手段として効果が薄い

- 定路線型の利用者数をみると移薮線が最も多く乗合率も 3.5 人/便ですが、その他の定路線型は利用が少なく乗合率も２人/便を下回っている路線もあります。
- 定路線型と路線バスの重複区間もみられます。

（4）交通結節点

①交通結節点の見直しが求められている

- 保原地域においては複数の拠点がありますが、保原駅と保原バスセンター及びまちなかお茶の間・まわらん処間は約１km 離れており、乗り継ぎの移動距離が長く公共交通機関同士の乗り継ぎが難しい状況です。複数の公共交通機関が集まる交通結節点を位置づけ、多くの人が便利に使えるよう環境整備が求められます。
- 伊達駅は交通結節点として整備されましたが、路線バスが乗り入れていません。

（5）交通ネットワーク

①伊達・梁川・保原・霊山・月舘の５つの地域における交通資源・交通需要

- 本市には JR、阿武隈急行線、路線バス、デマンド交通など多種多様な公共交通機関があるものの、公共交通機関の棲み分けが不明確となっています。
- 伊達・保原地域は路線バスの本数が多く、福島市・国見町など市外への移動手段があります。一方、霊山・月舘では、路線バスの本数が少なく、デマンド交通による地域内及び地域を跨ぐ移動手段があります。このように地域によって交通サービスが異なり、市内を円滑に移動できるネットワークが求められています。
- 梁川地域から桑折町や国見町を結ぶ移動手段としては、国見まちなかタクシーがあります。梁川地域から保原地域を経由するよりも国見まちなかタクシーの方が安価で短時間の移動です。利用者は減少傾向ですが、市外への移動手段として確保・維持が求められています。
- 地域を跨いで移動する場合、デマンド交通や路線バスを乗り継いで移動しなければなりませんが、公共交通機関相互の乗り継ぎ時刻が連携しておらず、待ち時間が１時間近くかかる場合もあります。円滑な接続をするためにダイヤの調整が必要です。
- 福島市への移動として、デマンド交通から路線バスに乗り換えて移動しなければならず、２つの公共交通機関の接続が悪いと、利用者は長時間待たされてしまいます。以上の状況から、路線バスとデマンド交通の円滑な接続が求められます。

3．伊達市の地域公共交通に関するニーズ・意向の把握

3-1 公共交通に対するニーズ

各種調査結果から、伊達市における公共交通に対する利用者ニーズ・事業者の課題からみえる問題点を整理します。

（1）路線バス運行における課題

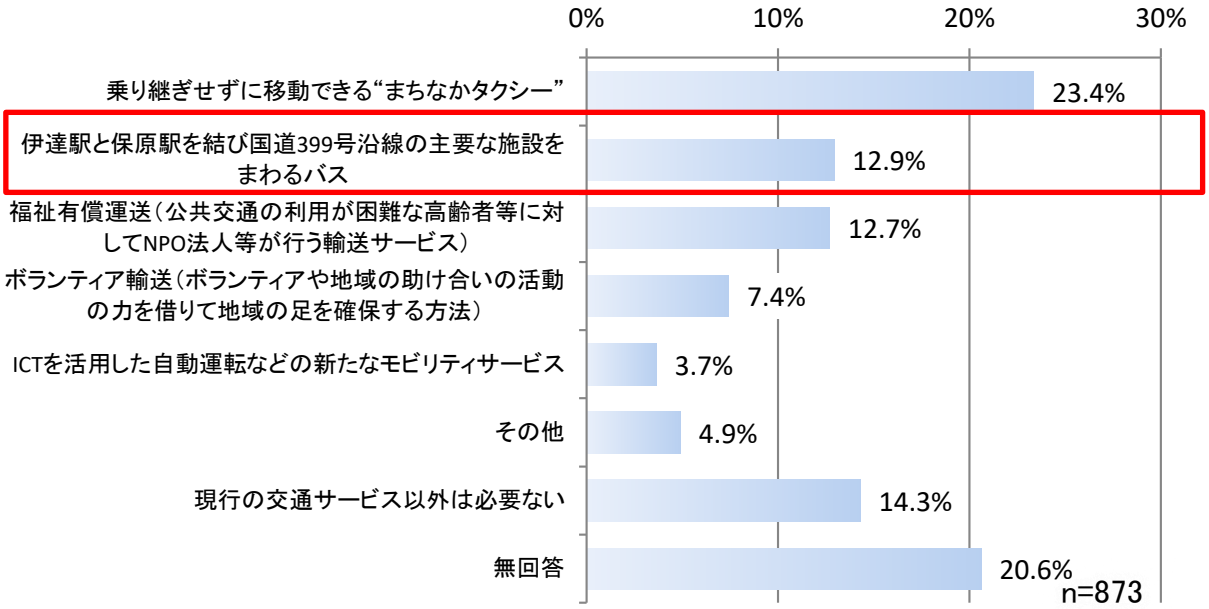
①運転手、車両確保が難しく効率的な運行体制が求められている

- 運転手不足に伴い、将来的な担い手の確保が必要です。
- 運行を継続するには、車両の確保が継続して必要であるとともに、運行体制の見直しも必要です。

【ヒアリング調査より】
・運転手が不足しているため、効率的な運行が必要である。
・令和元年の台風 19 号の影響により、郡山営業所の車両が水没する事態となり、車両の確保が必要である。

②伊達駅と保原駅を結ぶ移動手段が求められている

- 市民アンケートによれば、「地域にあれば便利だと思う交通機関」への回答として伊達駅と保原駅間を移動するバスも 12.9%を占めており、地域間を跨いだ移動が求めています。



【アンケート回答者及びヒアリング調査より】
・伊達駅と保原駅を結び国道 399 号沿線の主要な施設をまわるバス。梁川駅も必要です。
・伊達・保原・梁川・霊山それぞれの地域を巡回するバス。
・福島市（駅）に向かうものばかりで伊達市の主要駅に向かうことができない、少ない。

（2）デマンド交通運行における課題

①運転手、オペレーターの確保が難しく運行体制の見直しが求められている

- まちなかエリアを運行する車両は運転手が休みなく運行している実態があります。一方、まちなかエリア外を担当する車両はあまり運行せず、走行距離にも違いがあります。エリア内の移動、まちなかエリアへの移動、エリアを跨ぐ移動がある中で、効率的な運行体制の構築が必要です。
- オペレーターは利用者と会話し、土地勘のある方々が運行を支えてきまた経緯があります。今後もまちなかタクシーを運行する上で欠かせない役割であり、担い手の確保が必要です。

【ヒアリング調査より】
・最近はオペレーターが辞めており、新しく確保するのが難しい状況である。利用者は高齢者が多いため、慣れていて土地勘のある経験者のオペレーターが良い。
・車両によって忙しい車両とあまり動いていない車両がある。均等になればいいと思う。まちなかエリアを走っている車は休みなく走っていて、地方便はお客さんがいないと空いている。走行距離も車両により違いがある。
・定路線の方は、路線バスの代替としてやっているので、エリアをカバーできれば、定路線にこだわる必要はないと思う。
・伊達市内全域をデマンド交通で繋ぐとの目的で、定時定路線を設けたが、利用の少ない路線の運行は見直しもあってしかるべきと思う。
・一度に乗合いする人数が少ないエリアにジャンボタクシーを配置しているので、車両は見直した方が良いと思う。
・ジャンボタクシーを無くしてタクシー用の普通車にしたほうが良いと思う。保原地域の場合、午前中にまちなかエリアに集中する傾向が強く、午後に時間は利用者が減少するため均等に配車することが必要だと考える。

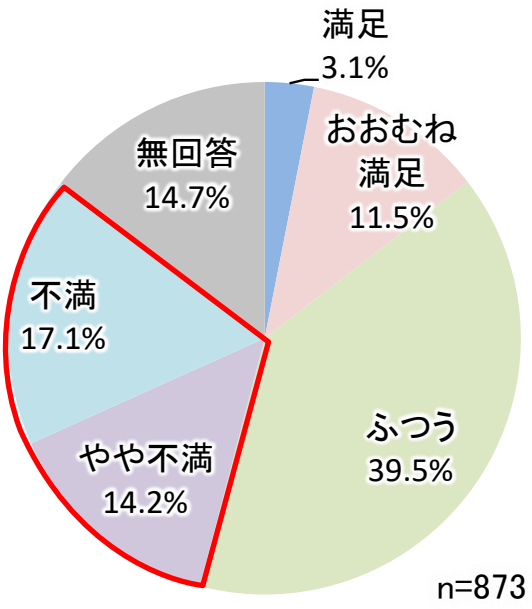
②外出支援（公共交通）と移動支援（福祉分野）との役割分担が求められている

- 利用者の中には、介助を必要とする人も多く、現行のサービスで対応が難しい場合があります。移動支援（福祉分野）との役割分担が求められています。

【ヒアリング調査より】
・乗降の際にドライバーは介添えをしなくていいが、親切でするドライバーもいる。
・一般タクシーでの利用が難しい人が利用されているケースが多く、対応に苦慮する。

③分かりやすい運行方法が求められている

- 市民アンケートによれば、満足度（「満足」と「おおむね満足」の合計の割合）が 14.5%、不満度（「やや不満」と「不満」の合計の割合）が 31.3%となっています。
- 不満の要因をみると、運行本数、まちなかタクシーの運行方法、円滑な接続について見直しが求められています。



【アンケート回答者より】

■運行本数

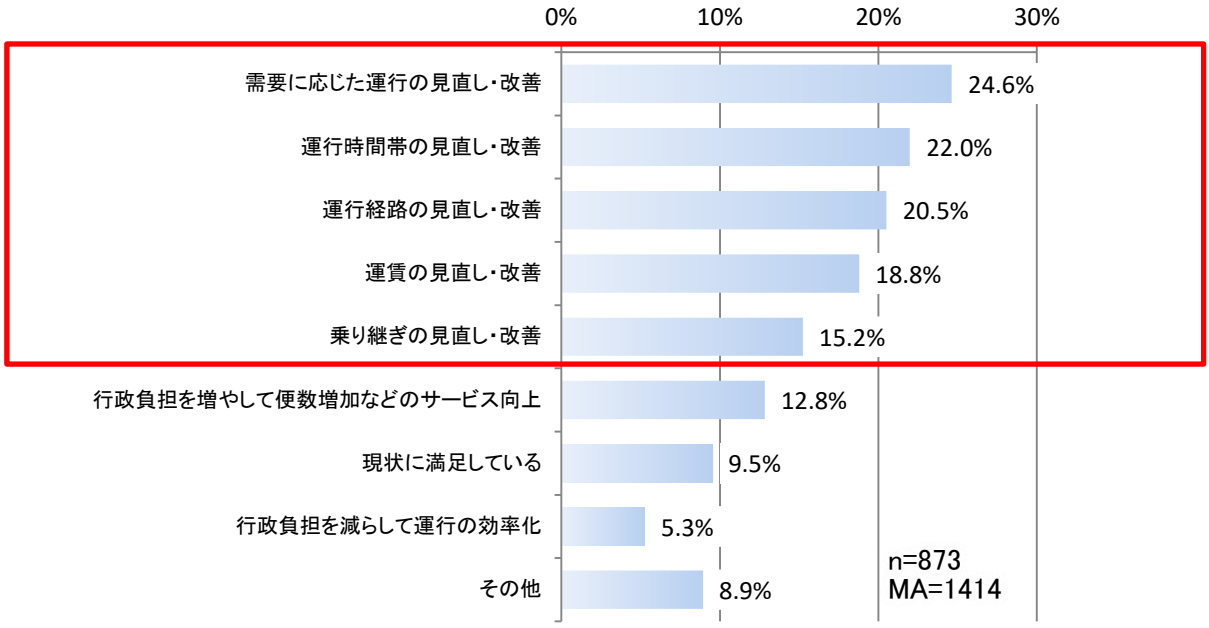
- 通勤時間帯のバスの運行時間が１時間に２本など増やしてもらえるとありがたい。うまい時間に当たらないため乗れない。
- 本数も少なく、運賃が高い。今の主な交通手段は自家用車だが、もし故障し他の交通で出勤となった時に、適時なバスもなければ職場近くにバス停がない。

■まちなかタクシー（運行方法）

- まちなかタクシーは仕組みがよくわからない。周りで利用しているという話も聞かない。予約等が必要なら普通のタクシーを利用すると思う。
- まちなかタクシーが旧町内のみの運行なので不便。
- ほぼらまちなかタクシーのってみっカーについて、まちなか線と西部線・南部線・東部線・北部線混在地域とでは利用したい時間に大いに不満があります。
- まちなかタクシーの運行については、中途半端な感じがする。商工会自体が行政でもなく民間会社でもないので、やることに責任感がみえない。むしろ、民間のタクシー会社と協力して各利用者の需要（時間・都合など）に応じたきめ細かな運営をしてもらった方がいいと思う。

④運行方法の見直しが求められている

- 市民アンケートによれば、公共交通の改善点について、「需要に応じた運行の見直し・改善」の割合が 24.6%と最も高く、次いで、「運行時間帯の見直し・改善」が 22.0%、「運行経路の見直し・改善」が 20.5%となっています。



【アンケート回答者及びヒアリング調査より】

■運行日

・まちなかタクシーは土日も運行してほしい。
・年寄りにわかりやすい方法でお願いしたい。

■運賃

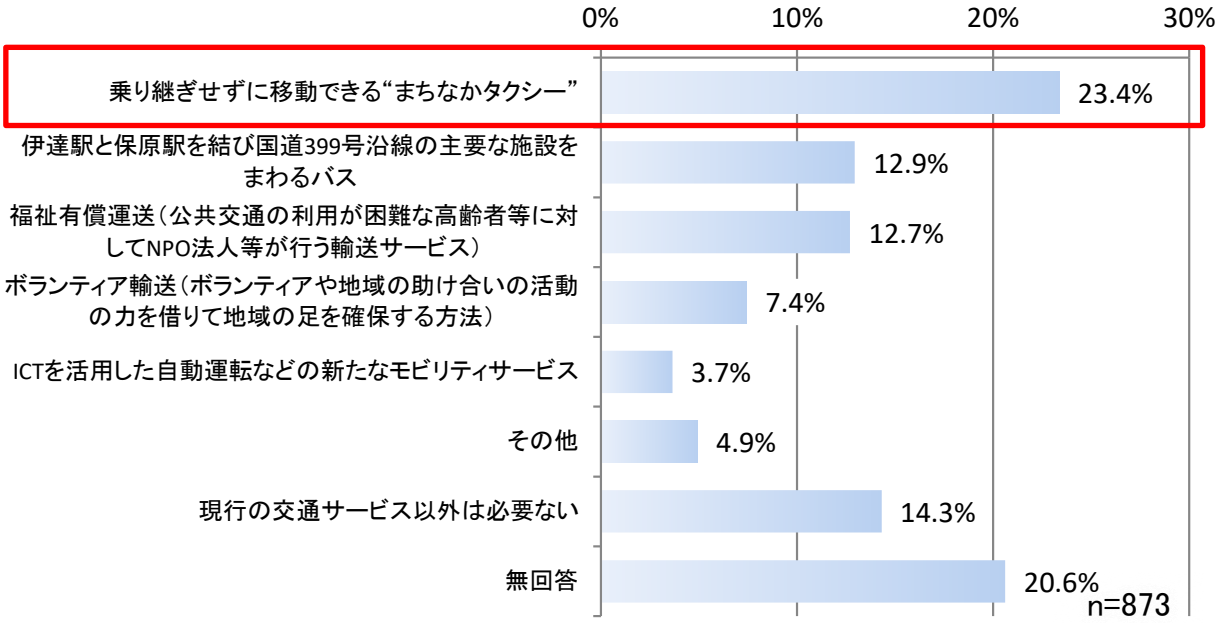
・伊達市内を 500 円で使用するか、無料にして欲しい。
・加齢になれば免許返納。病院・買い物、タクシー高すぎ。過疎地域に住む者に配慮が欲しい。
・伊達市全体を保原町内運賃にして欲しい。

■乗り継ぎ

・買い物などの荷物を運ぶのは、乗り継ぎも含め家まで運ぶのは負担がある。
・電車に乗り遅れたりすると待ち時間が長いため。以前、電車と福島市からバスを利用して通学していたが、いい時間に乗り合わせができないと１時間ほど待つ必要があったため。
・梁川町からＪＲの駅（藤田とか桑折とか）に行けない、行きにくい（直行できない）ため車が無い人や運転できない人にとってはとても不便で、その駅を利用したいときは送迎が必要となってしまう。
・まちなかタクシーは（予約時間が）病院の帰りなど合わない（利用できない時が多い）
・月舘の中山間地は公共交通が全然なくとても不便。高校への乗り継ぎが不便で家族の送迎がないと難しい状況である。
・利用者は乗継をなるべくしたくないと思う。乗車したい場所がエリア外だと、エリア内まで移動して乗車する利用者がいる。
・乗継が課題である。エリアが細かく一本化されていないので、目的地に行くためにエリアを超えてしまうと、運賃がかかってしまう。

⑤乗り継ぎをせず移動出来るデマンド交通が求められている

- 市民アンケートによれば、「乗り継ぎせずに移動できる“まちなかタクシー”」の割合が 23.4%と最も高く、乗り継ぎへの抵抗感を軽減するサービスを求めています。
- 地域別でみると、地域別の最も割合が高い項目は、伊達地域と保原地域が「現行の交通サービス以外は必要ない」で 19.0%と 19.7%、梁川地域と霊山地域と月舘地域が「乗り継ぎせずに移動できる“まちなかタクシー”」で 24.6%と 33.3%と 34.0%となっています。



【アンケート回答者及びヒアリング調査より】
- 月舘・霊山から直通で保原に行けるようにしてほしい。
- 梁川から伊達に行く、保原へ行くのが不便。
- 梁川から伊達で乗り継ぎなしで行けるようにしてほしい。

3-2 公共交通のニーズから見える問題点

前項で整理した公共交通のニーズを踏まえると、主な公共交通への問題点として以下のものが考えられます。

①運転手及び車両などが不足している

- 運転手が不足する中、多くの路線を担う交通事業者にとって運転手不足は大きな問題となっています。
- 特に車両については、台風 19 号の影響によるバス車両の不足が問題になっています。
- まちなかタクシーでは、エリアによって運転手の負担に違いがあり、負担が懸念されます。

②乗り継ぎに対する抵抗感がある

- 乗り継ぎへの待ち時間に対する抵抗感が大きく、円滑な接続が求められています。
- 希望する時間と運行時間が合わず送迎に頼らざるを得ない状況もみられます。

③まちなかタクシーの運行方法が複雑で浸透されていない

- 地域によって、運行時間、運行エリア、運賃が異なります。加えて、区域型運行（ドア・ツー・ドア）と定路線型の２種類があり、利用者にとっては分かりづらいものとなっています。利用者への周知活動の他、運行方法について見直しが求められています。

4. 伊達市地域公共交通網形成計画の評価

4-1 計画の概要

4-1-1 基本理念・基本方針など

伊達市では、平成 27 年 8 月策定の「伊達市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」に基づき、「健幸都市づくり、まちの賑わい創出を支える、どこへでもお出かけできる持続的な公共交通圏の形成」を目指して、各種取り組みを実施してきました。

- 計画区域：伊達市全域※隣接市町村（福島市等）と調整
- 計画期間：平成 28 年度から平成 32 年度の５ヵ年計画
- 基本理念：健幸都市づくり、まちの賑わい創出を支える、どこへでもお出かけできる持続的な公共交通圏の形成
- 基本方針：
  基本方針①：交通機関の適正な役割分担と連携のもと、市民の生活行動の広さや利用者の特性に適応しつつ、市民が歩いてまちへ出かけたくなる地域公共交通網の形成を目指します。
  基本方針②：既存交通資源の有効活用と整理・統合により、高齢者や観光客など、誰にでもわかりやすく、使いやすい、メリハリの効いた地域公共交通網の形成を目指します。
  基本方針③：公共の財産として、行政と事業者、市民、そしてまち全体が協力して営み、地域に、そして、みんなに効果をもたらす持続的な地域公共交通事業を展開します。

4-1-2 策定当時の課題

現計画の策定当時、伊達市の地域公共交通を取り巻く課題は、以下の５つでした。

【課題①】まちづくりに対応する地域公共交通の課題

■“健幸都市”を目指す都市構造を支える地域公共交通網の形成が必要

【課題②】地域公共交通ネットワークとしての課題

■市民の広域移動や観光客の来訪に対応する広域交通と地域交通の円滑な連絡が必要
■生活サービス機能が弱い地域から生活拠点への地域公共交通サービスの充実が必要
■鉄道、路線バス、デマンド交通の多様な地域公共交通機関の役割分担と連絡が必要
■地域内路線バス、定路線型・区域運行型デマンド交通の重複・混在している運行の効率化が必要

【課題③】市民の日常生活における外出の課題

■後期高齢者の増加に対応し、安全で、わかりやすく、使いやすい外出支援が必要
■定路線型地域公共交通では、市民の生活行動やニーズに対応した運行時刻・経路への再編が必要

【課題④】地域公共交通の運行体制の課題

■デマンド交通の地域での違い、わかりにくい運行形態や運賃、利用ルールの再編が必要
■行政、交通事業者、市民の協働による地域公共交通事業の展開が必要

【課題⑤】地域公共交通の持続的な運営の課題

■民間地域公共交通事業者と共生する地域公共交通運営が必要
■財政負担増加を見据えた、不採算路線の運行見直し、運賃体系の見直し、利用促進が必要

4-2 計画の評価

4-2-1 計画の取組の実施状況

ここでは、現計画の計画期間内における、施策・事業の実施状況を整理しました。

表　施策・事業の実施状況

施策			実施状況	年次 平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	達成状況	理由
1）鉄道と路線バスによる地域の骨格をなす地域公共交通体系の再編	1-1	a）JR伊達駅の広域交通結節点機能の強化と生活拠点との連絡による広域地域公共交通機能の強化	・再編計画の検討（コミバス化による東西軸の伊達駅乗り入れ）【H28～H30】 ・伊達駅前広場整備工事【H30～R01】	再編検討	再編検討	再編検討	伊達駅前広場整備	△	県・関係自治体と連携し、「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」を検討・策定。 路線バスの再編については、現計画の方向性に基づき、庁内で複数パターンによる比較検討を実施。 運行主体や交通事業者などの各種関係者との意見交換を踏まえた再検討が必要。
	1-2	b）都市軸をなす阿武隈急行を用いた交流促進と、保原駅と梁川駅の交通拠点機能の強化	・阿武隈急行線地域公共交通網形成計画の策定（駅に接続するバスネットワークの形成）【H30】			計画検討	計画策定	△	
	1-3	c）保原・伊達・梁川・掛田の生活拠点の保原を中心とする地域内路線バスネットワークの強化	・再編計画の検討（コミバス化による東西軸・南北軸の形成）【H28～H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	
	1-4	d）地域内路線バスと定路線型デマンド交通の重複区間の統合	・再編計画の検討（路線バス及びデマンド交通の再編）【H28～H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	
	1-5	e）事業性が厳しい周辺町への都市間路線バスと地域内路線バスの運行の見直し	・再編計画の検討（月の輪台経由等の見直し）【H28～H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	
	1-6	f）観光客等も利用可能な保原～霊山登山口間の路線バスの運行	・再編計画の検討（コミバス化による南北軸の形成）【H28～H30】 ・道の駅伊達の郷りょうぜんに高速バスが乗り入れ【H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	
2）市民の生活に適応し、わかりやすく、使いやすい、デマンド交通サービスの提供	2-1	a）定路線型デマンド交通を再編し、区域運行型に一本化	・再編計画の検討（デマンド交通の再編）【H28～H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	デマンド交通の再編・見直しについては、現計画の方向性に基づき、庁内で複数パターンによる比較検討を実施。 運行主体や交通事業者などの各種関係者との意見交換を踏まえた再検討が必要。
	2-2	b）区域運行型デマンド交通の区域の3ゾーンへの見直しと利用ルールの見直し・厳格化	・再編計画の検討（デマンド交通の再編）【H28～H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	
3）地域が主体となった新たな地域公共交通システムの導入	3-1	a）福祉有償運送などの導入意向のある地域を対象に新たな地域公共交通システムの導入	・月舘地域で支え合い交通の実証実験を実施（マッチングアプリによる送迎サービス）【H29～R01】		支え合い交通実証実験	支え合い交通実証実験	支え合い交通実証実験	○	月舘町糠田で住民同士の支え合いによって実現する送迎サービスとして「支え合い交通」を実証実験を実施。本格導入に向けた課題を整理。
4）都市間交通と地域内交通の交通結節点の機能強化	4-1	a）路線バスの保原駅を経由する経路への変更による保原駅と保原バスセンターの連絡強化	・再編計画の検討（コミバス化による東西軸の形成）【H28～H30】	再編検討	再編検討	再編検討		△	伊達駅と保原駅を結ぶコミュニティバスについて、庁内で複数パターンによる比較検討を実施。 福島交通との意見交換による再検討が必要。 令和2年2月1日に供用された伊達駅の駅前広場整備については、駐車場・駐輪場、タクシープールが整備。
	4-2	b）鉄道と路線バスの乗り継ぎ時間の適性化	・阿武隈急行線地域公共交通網形成計画の策定（駅に接続するバスネットワークの形成）【H30】			計画検討	計画策定	△	
	4-3	c）駅周辺のまちづくりと連携した利用環境整備（パーク＆ライド、バリアフリー等）	・阿武隈急行線地域公共交通網形成計画の策定（駅・待合施設の環境改善）【H30】 ・伊達駅前広場整備工事【H30～R01】			計画検討	計画策定 ・ 伊達駅前広場整備	△	
5）デマンド交通の運営体制の改善	5-1	a）伊達市商工会と保原町商工会による運営組織の一元化	・関係者会議の開催【H30～R01】			検討	検討	△	デマンド交通の運営組織の一元化については、関係者会議を開催し、意見を集約。引き続き、各商工会との協議・調整が必要。 運転免許証返納者へのまちなかタクシー利用料金の助成制度を導入。
	5-2	b）公平でわかりやすい運賃体系への見直し	・運転免許証返納者へのまちなかタクシー利用料金の助成制度導入【H30～】			助成制度の導入	助成制度の導入	△	
6）地域公共交通の利用促進	6-1	a）市民への丁寧な情報提供と地域公共交通利用のきっかけづくり	・市政だより（広報誌）やホームページなどによる地域公共交通の広報実施	一部実施	一部実施	一部実施	一部実施	○	利用促進については、各種関係者と調整・連携した取組を実施。
	6-2	b）まちのにぎわいや市民の外出機会の創出	阿武隈急行での取組 ・あぶQウォークおもてなし事業を阿武隈急行沿線開発推進協議会で実施 ・あぶQスタンプラリー事業を阿武隈急行沿線開発推進協議会で実施	実施	実施	実施	実施	○	
7）施策の推進方策	7-1	a）関係機関による運営組織の再構築	・まちなかタクシー関係者会議を開催【H30～R01】			開催	開催	○	計画・施策の推進にあたっては、まちなかタクシー関係者会議の開催や現計画の評価・検証、地域住民との連携に取組。
	7-2	b）PDCAサイクルによる評価・改善の継続実施	・現網形成計画の評価・検証を実施。【R01】				実施	○	
	7-3	c）町内会や商店会等との連携	・支え合い交通の実証実験を月舘地域の地域自治組織と連携して実施【H29～R01】		実施	実施	実施	△	

4-2-2 数値指標の達成状況

現計画において、計画目標の達成状況をはかるため 10 つの指標を設定しています。

達成（○）が3つ、達成していないものの改善がみられるもの（△）が1つ、未達成（×）が6つとなっています。

表　数値指標の達成状況

目標	数値指標	現 状	目 標	評 価	達成状況
目標①－1	鉄道・幹線バスの利用率（※人口に対する利用者の割合＝鉄道・幹線バスの利用者数／人口）	30.5人（H24）	35.0人	30.4人（H30）	×
	路線バスの鉄道駅への乗り入れ路線数	4路線（H25）	8路線	4路線（R1）	×
目標①－2	主要結節点への幹線バス・地域内交通の乗り入れ本数	3路線（H25）	4路線	3路線（R1）	×
	主要ダイヤの最大乗継時間	99分（H25）	45分	79分（R1）	△
目標①－3	地域公共交通の利用者数	2,046千人/年（H24）	2,000千人/年	1,918千人/年（H30）	×
	利用促進等のイベント開催数	18回/年（H25）	25回/年	25回/年（H30）	○
目標②－1	地域公共交通に対する不満軽減（市民アンケートによる否定的指摘の割合）	42.8%（H25）	35.0%	31.3%（R1）	○
目標③－1	デマンド交通の収支率	25.9%（H25）	40.0%	21.7%（H30）	×
目標③－2	新たな地域公共交通システムの導入数	― 地区（H25）	1地区	2地区（R1）	○
	新たな地域公共交通システムの収支率	― %（H25）	50.0%	― %（H30）	×

4-3 現計画の未解決の課題

網形成計画に基づいて一定の取り組みは進められてきているものの、引き続き検討・実施が求められている「残された未解決の取組」が存在しています。

【課題①】まちづくりに対応する地域公共交通

■“健幸都市”を目指す都市構造を支える地域公共交通網の形成が必要

【課題②】地域公共交通ネットワーク

■市民の広域移動や観光客の来訪に対応する広域交通と地域交通の円滑な連絡が必要
■生活サービス機能が弱い地域から生活拠点への地域公共交通サービスの充実が必要
■鉄道、路線バス、デマンド交通の多様な地域公共交通機関の役割分担と連絡が必要
■地域内路線バス、定路線型・区域運行型デマンド交通の重複・混在している運行の効率化が必要

【課題③】市民の日常生活における外出

■後期高齢者の増加に対応し、安全で、わかりやすく、使いやすい外出支援が必要
■定路線型地域公共交通では、市民の生活行動やニーズに対応した運行時刻・経路への再編が必要

【課題④】地域公共交通の運行体制

■デマンド交通の地域での違い、わかりにくい運行形態や運賃、利用ルールの再編が必要
■行政、交通事業者、市民の協働による地域公共交通事業の展開が必要

【課題⑤】地域公共交通の持続的な運営

■民間地域公共交通事業者と共生する地域公共交通運営が必要
■財政負担増加を見据えた、不採算路線の運行見直し、運賃体系の見直し、利用促進が必要

■市内の定時定路線バスによる東西軸の形成

・市民アンケート結果によると、特に、伊達地域と保原地域では伊達駅と保原駅を結び国道 399 号沿線の主要な施設をまわるバスを求める要望が見られます。
・地域内で日常生活が完結しない霊山地域と月舘地域では、乗り継ぎの見直し・改善を求める要望が見られます。

■多様な交通機関（鉄道・路線バス・デマンド交通・タクシーなど）に加え、スクールバスや実証実験を行った「支え合い交通」なども含めた交通資源の有効活用と整理・統合

・本市には鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシーなどが存在しており、利用者にとっては分かりにくさを招いている状況にあります。
・過年度、月舘地域糠田・上手渡地区で実証実験を行った「支え合い交通」も含めた交通資源の有効活用が必要です。

■わかりやすく、使いやすい、デマンド交通サービスの提供

・デマンド交通については、定路線型と区域運行型を展開していますが、複雑で分かりにくい状況となっています。
・定路線型を再編し、区域運行型へ集約することで分かりやすい交通体系の構築が必要です。
・デマンド交通でまちなかへ行く場合に乗り換えが発生する場合があるため、利用実態に合わせて区域運行型デマンド交通の運賃体系の見直しが必要です。

■持続可能な交通ネットワークの構築

・平成 30 年度に沿線自治体により阿武急網形成計画が策定され、阿武隈急行の維持・確保に向けて関係者間の連携・調整が求められています。
・鉄道、路線バス、デマンド交通の多様な地域公共交通機関の役割分担が求められます。

5．伊達市の地域公共交通を取り巻く課題

これまでの検討結果を踏まえて、伊達市の地域公共交通を取り巻く９つの課題を整理しました。

【交通全体の視点】

課題①：公共交通のあり方、関係者間の役割分担の明確化が必要

- 市内には多種多様な公共交通機関が市民生活を支えています。人口減少をはじめ社会経済情勢の変化に対応するため、行政と民間の役割分担や公共交通機関相互の役割分担を整理する必要があります。
- また、運転免許を持たない高齢者などの交通弱者は、家族や近所の方による送迎に頼っているものの、将来的には高齢化の進行に伴って、公共交通への高まる需要に対応する必要があります。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 地域内の移動、地域を跨ぐ移動、市域を跨ぐ移動など、さまざまな移動需要にどのように対応するのか整理されていない。
- 市民アンケートによると、公共交通を利用しない理由として、75 歳以上で家族などの送迎に頼っていることが挙がっているが、人口減少・高齢化の進行により送迎に依存できなくなることが想定される。
- 現計画ではタクシー、スクールバス、病院による患者送迎バス、NPO などによる福祉輸送などは計画の対象外となっており、位置づけが不明確となっている。
- 山間部の需要が少ないエリアや利用の少ない時間帯などの対応を検討する必要がある。
- 鉄道、路線バス、デマンド型交通などの乗り継ぎへの負担感がある。
- 通学する手段として、スクールバス、コミュニティバス、デマンド型交通が混在している。
- ほばらまちなかタクシーのまちなかエリアでは随時運行しており、乗合率が 2.0 人を下回っている。（デマンド交通において乗合利用がほとんどないため、タクシーと変わらない利用となっている）
- 全体を通して、路線バスとデマンド交通、さらには病院による送迎バスも重複している区間があり、このままでは、路線バスの利用者が減少しサービス低下を招く恐れがある。
- 様々な公共交通機関を組み合わせることで公共交通サービスの維持・向上を図る必要がある。
- 利用の少ない路線・区間については、運行形態や運行方法などを見直す必要がある。

【住民の日常生活の視点】

課題②：地域内の市街地エリアへのアクセス性の向上が必要

- 市内の主な目的施設は、各市街地部に集中しており、日常生活の流動状況からも地域内の市街地エリアへは一定以上の移動需要が明らかとなっています。
- デマンド交通では、利用したい時間と合わないなど運行時刻に対する意見も見受けられることから、地域内の市街地エリアへのアクセス性の向上が必要になります。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 市民アンケートによると、地域内の主要な施設へのアクセスを維持することが求められる。
- 市民アンケートによると、外出の困りごとで特に 75 歳以上で、5 年前と比べて外出機会の減少が顕著となっている。
- 買い物などの荷物を運ぶのは、乗り継ぎも含め家まで運ぶのは負担がある。
- 霊山・月舘では、路線バスの本数が少ない。
- 保護者からは通学の送迎が負担になっており、高校まで直通で運行してほしいという声がある。
- 霊山地域のＲ115 交差点付近の商店などへの需要が増加しており、利用できないコミュニティバスの路線がある。
- 霊山地域には、薬王堂やコメリが R349 沿線に立地しているが、路線バスのルートから離れており、利用しにくい（最寄りバス停は月舘入口、西陣場）
- 市民アンケートでは、保原のまちなかについては、予約なしで定時定路線の路線があれば利用しやすいという声がある。
- デマンド型交通では、ほばらまちなかエリア行きの 12:30～14:00、そのほかの地域では 11:30～13:30 は運行していない（デマンドのお昼時間運行要望。）
- デマンドでの帰りが予約も含め時間が掛かる。
- 伊達・保原・梁川・霊山の市街地へはデマンド交通でアクセスが可能であるが、運行時刻が８：３０～１６：３０まで地域によっては方部行きの 12 時台の帰りの便が無いため、市民アンケートでは利用したい時間と合わないといった声が挙がっている。
- デマンド型交通については、霊山地域においてファンズは利用できるが、薬王堂などが利用できない。
- デマンド型交通では土日祝日、夕方以降は運行していない。

【まちづくりの視点】

課題③：５地域の拠点性の向上と地域間の連携･交流の促進が必要

- 第 2 次総合計画において、公共交通の面から将来都市像を実現するため、市の活性化に向けた地域間の交流や連携の促進に資する地域公共交通が求められています。
- 伊達市都市計画マスタープランにおいて、多様な特性をもった５つの地域を有機的に結び付けた「多核ネットワーク型都市構造」の形成が求められています。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 国勢調査によると通勤・通学とも６割以上が伊達市内となっている。市民アンケートでは地域間（旧町間）を跨ぐ移動が見られることから地域間の交通の維持が求められる。
- 国道 399 号沿線に北福島医療センターや伊達交差点周辺にクリニックが点在しており、市民アンケートでは伊達・保原地域で国道 399 号沿線を運行する路線ニーズが見られる。
- 利用者が減少しているが阿武急や一部の路線バスは地域間を結んでおり、まちづくりの視点からも重要。
- 伊達駅↔保原駅間を結ぶ路線が無く、移動できない。
- 路線バスは伊達駅の構内に乗り入れていなかった。その後、改修されたため、バス車両の乗り入れ促進が必要である。
- 建設予定の大規模商業施設と交通結節点を結ぶ将来的な交通需要。
- 伊達地域以外の地域から伊達地域にある北福島医療センターへは乗継が必要である。
- 伊達地域以外からは、ＪＲの伊達駅へアクセスしにくい。
- 市役所（保原本庁舎）に行けない（行政的な位置づけ）。
- 月舘地域には医療施設は内科（1 か所）と歯科のみで地域内で完結しない（生活する上で地域内で完結しない施設（病院など）がある。）
- 月舘から保原や伊達まで乗継なしで利用できるバスが無いため、市民アンケートでは乗継改善を望む声が見られる。
- デマンド型交通では梁川・霊山・月舘の方部から保原や伊達へは複数回乗継が発生する。
- 様々な交通手段があり、乗継が発生する。
- 高齢者には乗継が負担になっている。

【効率性の視点】

課題④：保原地域のまちなかの多くの需要と中山間部の小さな需要に対応した公共交通機関の再構築が必要

- 保原のまちなかエリアでは、一定程度の移動需要があるが、乗合率が 1.2 人/便と非効率な運行となっています。
- 中山間部を運行するデマンド交通では利用者が極端に少なく乗合率が低い一方で、エリアが広大・路線が長大であり、非効率な運行となっています。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 利用の少ない路線・区間が存在している（上ケ戸経由掛田の大正橋～小幡間、伊達経由保原の半道～猫川間、月の輪経由梁川及び月の輪経由保原の高子団地～実町間、月舘経由川俣の月舘入口～下手渡間、川俣・掛田線）
- コミュニティバスは、路線バスの廃止代替措置として運行開始した経緯があり、もともと利用が少なく採算性が低いため、非効率となっている。
- デマンド型交通の定路線型は、路線バスの廃止代替措置として運行開始した経緯があり、もともと利用が少なく採算性が低いため、非効率となっている。
- 中山間部を運行するデマンド交通では利用者が極端に少なく、乗合率が 2.0 人/便を下回っている。また、エリアが広大・路線が長大であり、非効率な運行となっている。
- デマンド交通が運行しているが、予約しないと運行しない、土日や夜に利用できないのでは不自由さがある。運転手の確保といったサービス提供側の状況と利用者ニーズを見極めた上で適切な交通手段について検討する必要がある。
- 中山間地域では山道が多く、100m も歩けない方もいらっしゃる。そうした環境の中、車の運転免許を返納した者もおり、車を運転していた時と同じように移動する場合、平日の夕方以降や土日の外出を望んでいる。中山間地域で日常生活を送るためには、その対応が公共交通に求められている。
- 「支え合い交通」を２８地域自治組織で実施出来れば費用対効果と地域住民間の共助精神向上になり、地域連携希薄化解消や絆づくり（災害時救援など）につながる。

【広域連携の視点】

課題⑤：日常生活での結びつきの強い福島市などとの広域交通の維持が必要

・通勤・通学などについては福島市への移動ニーズがあり、福島市方面へはＪＲ東北本線と阿武隈急行、路線バスが運行されていることから、将来的に福島市などとの広域交通を維持していくことが必要となります。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 国勢調査（通勤・通学）で移動が見られる福島市や川俣町などへの移動手段を検討する必要がある。
- 国勢調査によると、少ないながらも桑折町、国見町などへの通勤・通学需要があり、これに対応した移動手段を検討する必要がある。
- 梁川地域からニーズの高い桑折町や国見町へアクセスは国見まちなかタクシーしかない。
- 市民アンケートによると、市外への通院の需要がある。
- 路線バスの福島駅東口～実町や、掛田駅前～月舘入口などは複数の路線が重複している。
- 地域の市街地にある保原駅、梁川駅には路線バスが乗り入れているが、乗継時間が合っていない。
- デマンド型交通は広域交通との接続を考慮した運行になっていない。
- 鉄道やバスは１時間に１、２本であり、通勤時間帯の増便を求める声がある。
- デマンド型交通では福島市や国見町、桑折町などの市外では乗り降りできないため、市外の目的地には利用しにくい。
- 買い物や通院においては市内の他に福島市、川俣町及び国見町にも移動している状況から地域から市外への円滑な接続が必要である。
- 通勤・通学において福島駅方面への利用があるなかで福島駅などの交通結節点にアクセスできる公共交通のサービスの維持・向上が必要である。

【観光との連携の視点】

課題⑥：観光部署と連携した新たな利用拡大が必要

- 「道の駅伊達の郷りょうぜん」のオープンなどにより観光客は回復基調にあり、観光客の更なる増加が期待される中で、日常利用に加えた来訪者の公共交通の利用が期待されています。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 「道の駅伊達の郷りょうぜん」のオープンなどにより本市の観光客は回復基調にある。高速バス仙台空港線（仙台空港⇔会津若松市）のバス停が新設されたものの、「道の駅伊達の郷りょうぜん」から市内施設への二次交通がない。
- ＪＲ伊達駅や阿武急の駅から観光地までの交通手段がない。
- デマンド型交通は土日祝日が運休のため利用できない。
- デマンド型交通は登録者しか利用できない（事前の手続きが必要）

【運行・運営の視点】

課題⑦：ドライバーの不足や高齢化などの事業環境を踏まえた運行形態の見直しが必要

・路線バスやデマンド交通については、ドライバーが高齢化していることに加えて、将来的な担い手の確保が課題となっており、限られたリソースの中で効率的な運行が必要となります。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

・事業者ヒアリングによると、ドライバーが高齢化していることに加えて、将来的な担い手の確保が課題となっている。
・デマンド型交通では 30 分間隔運行や随時運行もあり、ドライバーの負担が懸念される。
・商工会が間に入ることで効率的な運行ができないことがある。
・市民アンケートでは、保原駅や伊達駅を基点としたバスの運行など観光対応に対する意見がある。
・ほばらまちなかタクシーのまちなかエリアでは随時運行しており、乗合率が 2.0 人を下回っている。（デマンド交通において乗合利用がほとんどないため、タクシーと変わらない利用となっている）

【利用環境の視点】

課題⑧：分かりやすい情報提供が必要

- 市内には多種多様な公共交通機関が市民生活を支えています。しかし、公共交通機関の役割分担・棲み分けが不明確となっています。特に、デマンド交通については、運行内容の分かりにくさが利用を阻害しています。
- 公共交通機関の乗継を考慮した総合的な案内がされていない状況となっています。多種多様な公共交通機関を一体的なサービスとして提供する MaaS などの展開を見据えた利用環境の改善が必要となります。
- 阿武隈急行では、駅舎の段差の解消を求める要望もみられることからバリアフリーへの取組が必要となります。

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 公共交通機関の乗り継ぎを考慮した総合的な案内がされていない状況となっている。
- 阿武隈急行では、一部の駅でバリアフリーに対応しておらず、市民アンケートから駅舎の段差の解消を求める要望もみられる。
- 市民アンケートによると、阿武隈急行でＩＣカードや電子マネー決済の導入を求める声が見られる。
- 市民アンケートによると、阿武隈急行や路線バスの運賃が高いという声が挙がっている。
- 市民アンケートによると、保原駅や伊達駅を基点としたバスの運行など観光対応に対する意見が見られる。
- デマンド型交通は高齢者対象と認識している市民がいる。
- デマンド型交通では事前予約（原則１時間前）が必要なため、急な用事に対応できない。
- デマンド型交通にＷｅｂ予約やスマホ予約など求める声がある。
- デマンド型交通は定期的な利用がある場合でも毎回予約するので、面倒である。
- 高齢者にはステップが高い車両は利用しにくい。

【持続可能性の視点】

課題⑨：人口減少･少子化が進む中で持続可能な公共交通網の構築が必要

- 市では鉄道、路線バス、デマンド交通などの公共交通に加えて、スクールバスなどの特定の利用者の移動手段を確保しています。人口減少・少子化が進む中で市の財政負担が増えることが懸念されています。
- 路線バスについては、仮設住宅の退去・解体に伴い、被災地域間幹線系統確保維持事業※の対象外となります。現状では輸送人員が 15 人/日を上回っているものの、利用者が減少傾向にある中で、将来的に地域間幹線系統確保維持事業※の要件から外れることも懸念されています。
- 持続可能な公共交通を確保・維持していくために公共交通機関間の重複・競合を避け公共交通（路線、交通事業者）を守り育てていくことが必要です。
- 人口減少により高齢化が進み、交通事業者と行政のみで持続可能な公共交通の維持が難しくなっています。路線バスの負担軽減と同時に、住民の担う役割（公共交通を利用する、公共交通を考える、公共交通を支える）が高まっています。

※地域間幹線系統確保維持事業とは、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行に対する国の支援事業

※被災地域間幹線系統確保維持事業とは、東日本大震災被災地への支援のため、地域間幹線系統確保維持事業の各種要件などの緩和する国の支援制度

※各種検討結果を踏まえた考察（市民、利用者、事業者、協議会の生の声を含む）

- 市民アンケートから、免許返納した後に公共交通の必要性が高まることが伺える。
- 利用者減少などによる事業者の収支率の低下。
- 経費は変わらず、利用者が減っているため、収支率が悪化し、市の負担額が増加傾向にある。
- 阿武急と併走している特定のバス路線（一部区間）では、震災以降上限 500 円運賃を適用しており、例えば福島方面に行く際に、同じ方面行きの他のバス路線と料金に差異が発生している。
- 路線バスについては、被災地域間幹線系統確保維持事業が終了する予定になっており、輸送人員が 15 人/日を下回っている桑折線、月舘経由川俣線、伊達経由湯野線について、地域間幹線系統確保維持事業（国庫補助）に該当しないことになる。
- デマンド型交通の料金設定根拠が不明確（利用料と受益者負担）
- 予約システムが統一されておらず、オペレート費用が年間約 1,165 万円（R1）掛かっている。（デマンドシステム（ほばら）の更新時期を迎える。）
- 伊達市商工会では目的（商店街活性化）と利用者の要望に違いがあるため、商工会で行うメリットを感じていない。
- 保原商工会では、オペレート業務には熟練の技術が必要。
- サービス提供者の資源（運転手の確保、車両、運行経費など）と利便性（運行方法、金額など）のバランスを図り、将来に渡り市民の日常生活（買い物、通院、通学・通勤）を支える移動手段の確保・維持が必要。
- 運転免許返納者への支援事業については、デマンド交通割引券のみだけではなく別な施策・補助などの対応策が必要。
- アフターコロナ・ウィズコロナの社会の変化を見据えた公共交通の確保・維持が必要。

6．基本方針と目標

6-1 地域公共交通の基本理念

本市の将来像や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、本計画の基本理念と基本方針などを以下のとおり設定します。

～健幸・まちの賑わい・多核ネットワーク型都市構造を創り上げる～

市民の日常生活を支える持続可能な地域公共交通の提供

6-2 地域公共交通の基本方針

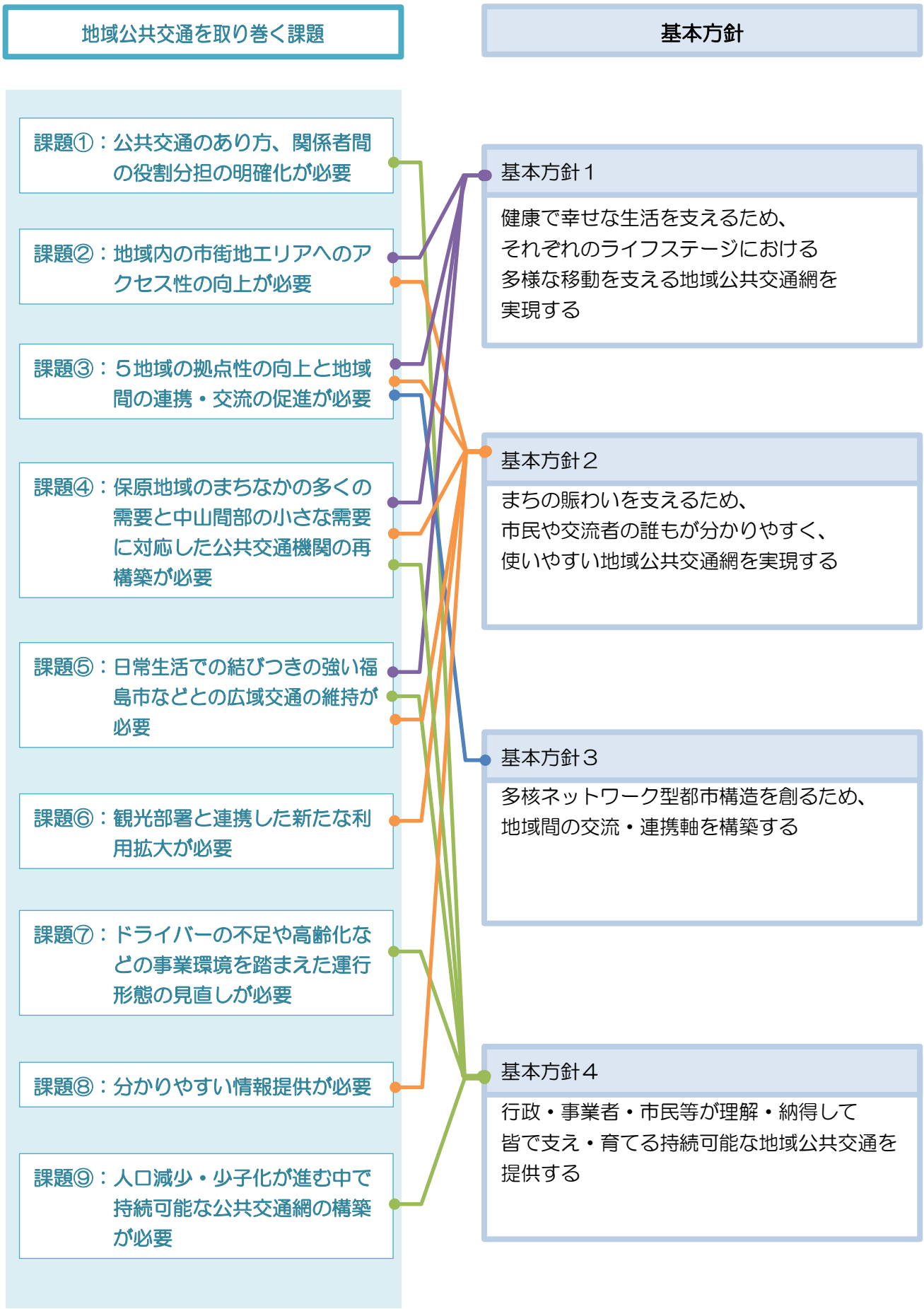
6-2-1 地域公共交通の基本方針

基本方針１
健康で幸せな生活を支えるため、それぞれのライフステージにおける多様な移動を支える地域公共交通網を実現する。

基本方針２
まちの賑わいを支えるため、市民や交流者の誰もが分かりやすく、使いやすい地域公共交通網を実現する。

基本方針３
多核ネットワーク型都市構造を創るため、地域間の交流・連携軸を構築する。

基本方針４
行政・事業者・市民等が理解・納得して皆で支え・育てる持続可能な地域公共交通を提供する。


地域公共交通を取り巻く課題
基本方針
課題①：公共交通のあり方、関係者間の役割分担の明確化が必要
課題②：地域内の市街地エリアへのアクセス性の向上が必要
課題③：５地域の拠点性の向上と地域間の連携・交流の促進が必要
課題④：保原地域のまちなかの多くの需要と中山間部の小さな需要に対応した公共交通機関の再構築が必要
課題⑤：日常生活での結びつきの強い福島市などとの広域交通の維持が必要
課題⑥：観光部署と連携した新たな利用拡大が必要
課題⑦：ドライバーの不足や高齢化などの事業環境を踏まえた運行形態の見直しが必要
課題⑧：分かりやすい情報提供が必要
課題⑨：人口減少・少子化が進む中で持続可能な公共交通網の構築が必要
基本方針１
健康で幸せな生活を支えるため、
それぞれのライフステージにおける
多様な移動を支える地域公共交通網を
実現する
基本方針２
まちの賑わいを支えるため、
市民や交流者の誰もが分かりやすく、
使いやすい地域公共交通網を実現する
基本方針３
多核ネットワーク型都市構造を創るため、
地域間の交流・連携軸を構築する
基本方針４
行政・事業者・市民等が理解・納得して
皆で支え・育てる持続可能な地域公共交通を
提供する

6-3 公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方

市内の地域公共交通網の階層化を行い、広域的な移動を支える「広域都市間交通」、伊達・保原・梁川・霊山・月舘の５地域間の移動を支える「地域間交通」、地域内の移動を支える「地域内交通」を定めて、様々な財源を活用しつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図り、将来にわたり持続可能な公共交通の確保を目指します。

それぞれの公共交通機関の役割分担を明確化する

- ５つの中心都市拠点間の連携・交流を促進する
- 周辺自治体との都市間連携・交流を維持・活性化する
- 伊達駅及び保原駅の周辺、並びにＲ３９９号沿線に立地する目的施設間の回遊利便性を高める「鉄道アクセス線」を形成する
- 新たな都市機能の誘導拠点や健幸・医療拠点へのアクセス性を確保する
- 各地域の中心都市拠点の拠点性を高めつつ、交通結節の機能を強化する

■拠点の設定

位置づけ	役割	対象
中心都市拠点	・各地域の中心部において、人々の移動の主要目的地となる拠点 ・月舘では、地域間交通、地域内交通が接続し、路線間の乗継を行う場所 ・伊達・保原・梁川・霊山では、広域都市間交通、地域間交通との乗継を行う場所	・伊達、保原、梁川、霊山、月舘の５つの中心市街地 ＜交通結節点＞ ・ＪＲ伊達駅 ・保原駅 ・梁川駅 ・掛田駅 ・月舘総合支所
都市拠点	・商業施設や医療施設などに地域間交通や地域内交通が乗り入れることで、路線間の乗継を行う場所	＜健幸・医療拠点＞ ・北福島医療センター ＜新たな都市機能の誘導拠点＞ ・道の駅伊達の郷りょうぜん ・大規模商業施設 ＜交通結節点＞ ・保原バスセンター ・まわらん処

■公共交通機関・路線の位置づけ

位置づけ		役割	対象
広域都市間交通		・市内と周辺自治体を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、都市間の移動を担う交通	・ＪＲ東北本線 ・阿武隈急行線 ・路線バス ・国見まちなかタクシー ・乗用タクシー
地域間交通		・５地域の中心都市拠点間の移動を担う交通。特に保原の中心都市拠点へのアクセス	・阿武隈急行線 ・路線バス ・デマンド交通（定路線） ・乗用タクシー
	鉄道アクセス線	・伊達駅及び保原駅の周辺、並びにＲ３９９号沿線に立地する目的施設への移動を担う交通 ・市内中心部の回遊性向上、及びにぎわいの創出	・ＪＲ伊達駅～北福島医療センター～保原駅～伊達市役所
地域内交通	まちなか	・まちなかエリアの一定程度の需要に対応した移動を担う交通 ・地域の中心都市拠点で地域間交通に接続することで地域を跨ぐ移動を支える交通 ・市内中心部の回遊性向上、及びにぎわいの創出	・デマンド交通（区域） ・乗用タクシー
	その他の地域	・まちなかから離れた少ない需要が広がるエリアに面的に対応した移動を担う交通 ・地域の中心都市拠点で地域間交通に接続することで地域を跨ぐ移動を支える交通	・コミュニティバス ・デマンド交通（区域） ・乗用タクシー ・ボランティア輸送 ・自家用有償運送　など

■将来ネットワークのイメージ

＜コンセプト＞

●路線バスで「広域都市間交通」に加えて一部の「地域間交通」を担う。

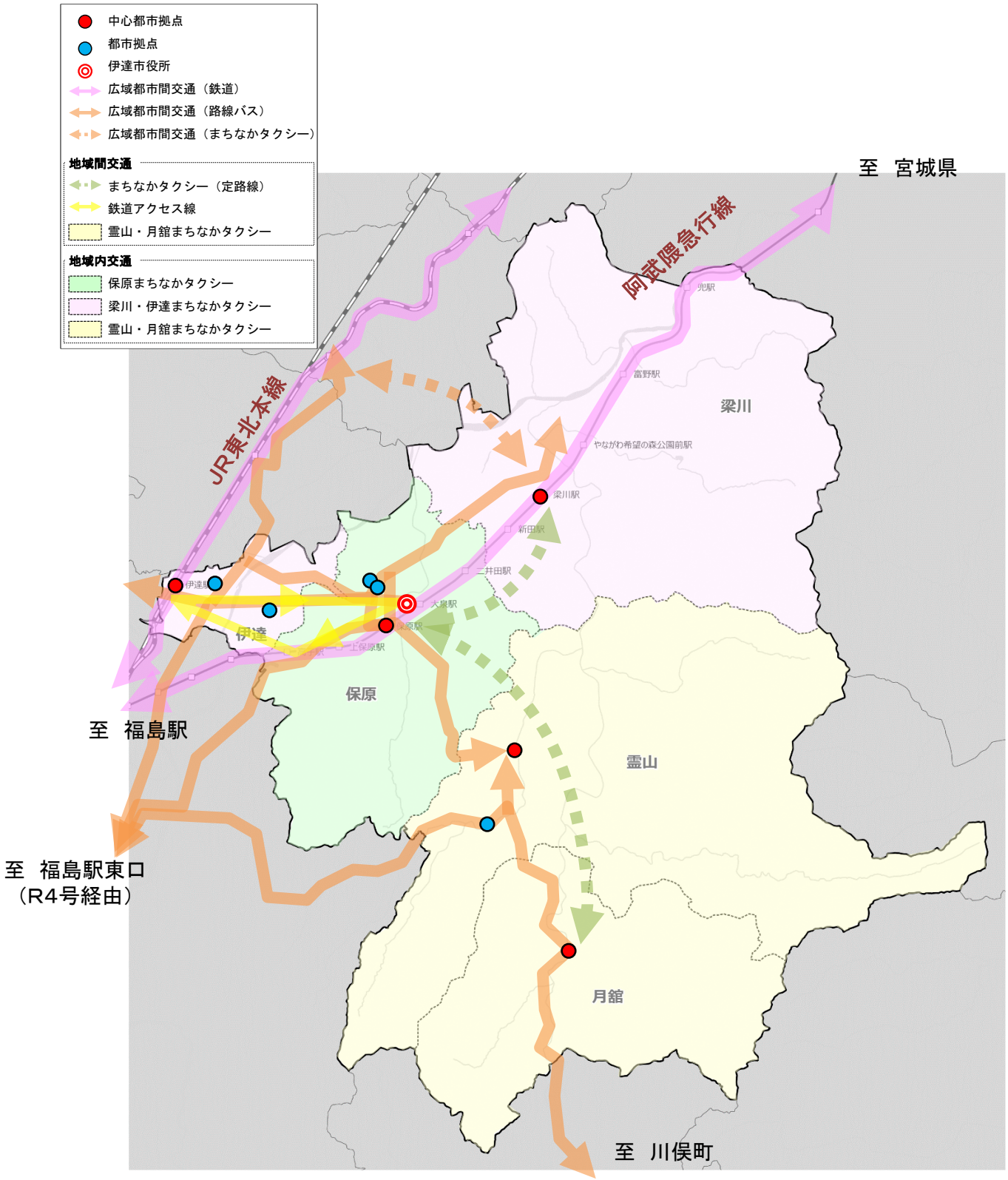
＜概要＞

●広域都市間交通：ＪＲ・阿武急・路線バス・国見まちなかタクシー・乗用タクシー

●地域間交通：阿武急（梁川⇔保原）・路線バス・デマンド交通（定路線）・乗用タクシー

└ 鉄道アクセス線：路線の新設

●地域内交通：デマンド交通（区域）・乗用タクシー・ボランティア輸送など



6-4 計画目標

本計画において、目指すべき目標について下記のとおり設定します。

目標①　地域内の移動を支える「地域内交通」の維持・改善

- ５地域（伊達地域、梁川地域、保原地域、霊山地域、月舘地域）内の移動を支える公共交通を「地域内交通」と位置付けて、市民の日常生活（買い物、通院など）を支える移動手段として確保・維持を図ります。

目標②　地域間の交流・連携を促す「地域間交通」の維持・活性化

- ５地域間をつなぐ公共交通を「地域間交通」と位置付けて、地域を跨いだ市民の日常生活（買い物、通院など）を支える移動手段として確保・維持を図ります。
- ニーズが高いエリアへアクセスする事で利便性の向上を図ります。

目標③　多様な移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化

- 市内と近隣市町村（福島市、桑折町、国見町、川俣町）などを結ぶ公共交通を「広域都市間交通」と位置付けて、市外への移動（通勤、通学、買い物、通院、観光など）を支える移動手段として確保・維持を図ります。

目標④　賑わい創出に資する公共交通

- 伊達駅と保原駅への接続を強化するために新規路線「鉄道アクセス線」を導入し、地域公共交通の利便性向上を図ります。
- 日常生活を送る上で主要な目的施設が点在する伊達駅及び保原駅の周辺、並びにＲ３９９号沿線に立地する主要目的施設へのアクセス性向上を図るため、広域都市交通、地域間交通及び地域内交通と連携し市内中心部の回遊性向上を図ります。
- 公共交通とまちづくり分野が連動した利用促進を展開し、賑わい創出に寄与します。
- 観光目的の来訪者に関する地域公共交通の利便性向上を図ります。

目標⑤　分かりやすい情報提供

- 公共交通に関する情報発信を行い、利用促進を図ります。
- 市外利用者にとっても分かりやすい情報提供を検討します。
- 情報の発信方法について、地域へ出向き、市民と一体となって取り組むアウトリーチ手法を取り入れ公共交通への関心を高めます。

目標⑥　「交通結節点」での交通需要の集約化

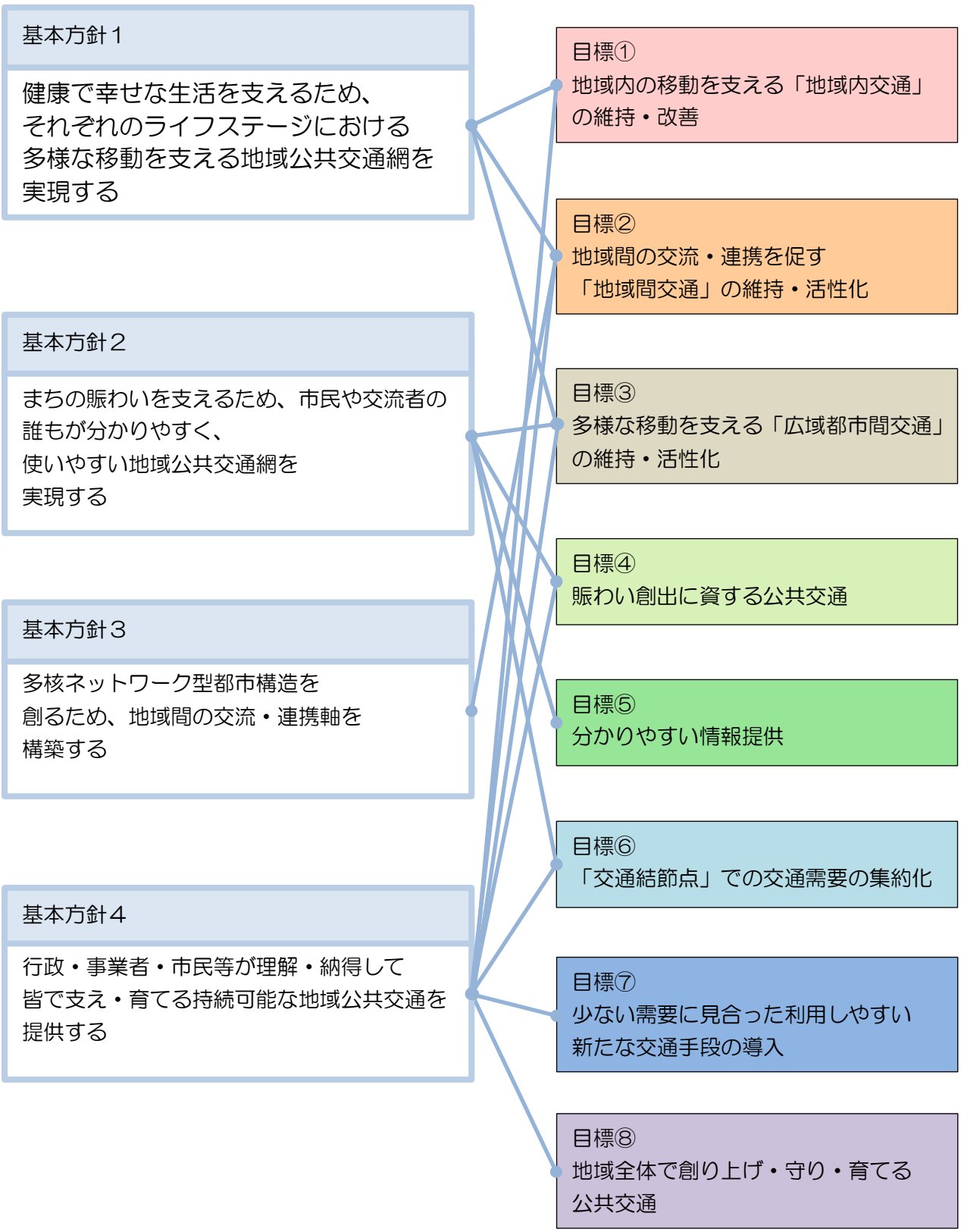
- 広域都市間交通、地域間交通、地域内交通が接続し、人々の移動の主要目的地となる場所を交通結節点として設定し、乗り継ぎ利便性を向上させます。
- 利用者にとって快適で分かりやすい待合環境を整備するため、既存の乗場及び待合環境を見直します。
- 交通結節点は乗継が発生する場所だけではなく、目的地になる場所とし、待合時間を苦痛に感じないような仕掛けづくりを検討します。加えて、交通結節点に人が集う事で、賑わい創出に寄与します。
- 観光交通の拠点として、観光施設への移動手段と目的地の情報をセットで提供し、観光者の利便性向上を図ります。

目標⑦　少ない需要に見合った利用しやすい新たな交通手段の導入

- 利用が少ない地域について、少ない需要にあった新たな交通手段を検討します。
- 地域が主体となった交通手段について、住民主体の取り組みを推進します。

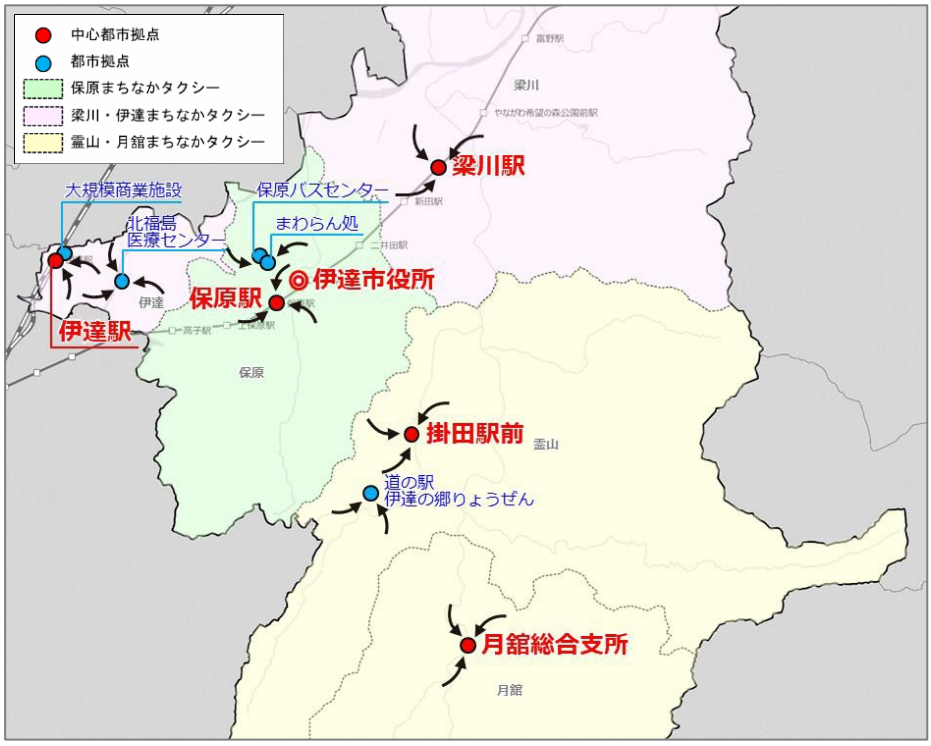
目標⑧　地域全体で創り上げ・守り・育てる公共交通

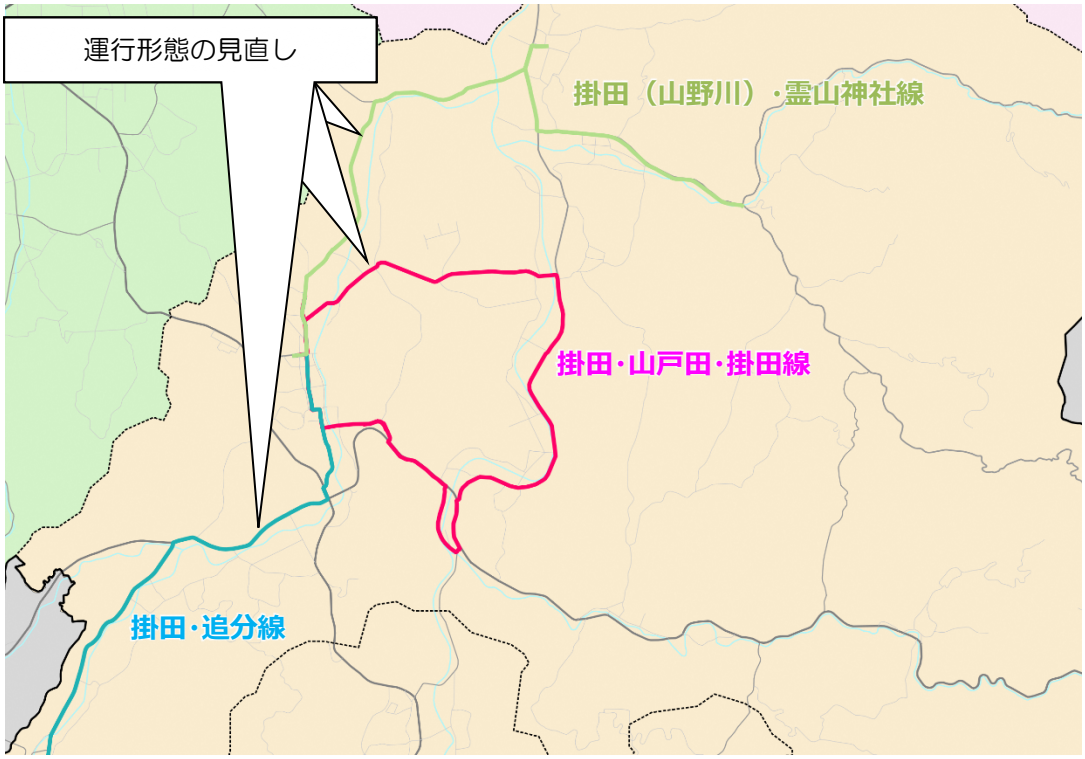
- 全体を見据えつつ、交通需要・ニーズに合った適切な公共交通機関を組み合わせて、重複・競合を避けた持続可能な公共交通ネットワークを構築します。
- 交通事業者（運行・運営）、利用者（積極的な利用、住民主体による取組など）、行政（国・県・市の補助など）によって支えることを基本とします。
- 市内で運行している輸送手段（スクールバス、病院送迎バスなど）も一体的に検討し公共交通全体の構築を目指します。
- 高齢者をはじめとして、誰もが利用しやすい公共交通環境を構築するため、低床バスや UD（ユニバーサルデザイン）タクシーなどの導入を促進します。
- 関係機関と連携し、多様な主体が一体となった利用促進策を展開します。


基本方針１
健康で幸せな生活を支えるため、
それぞれのライフステージにおける
多様な移動を支える地域公共交通網を
実現する
基本方針２
まちの賑わいを支えるため、市民や交流者の
誰もが分かりやすく、
使いやすい地域公共交通網を
実現する
基本方針３
多核ネットワーク型都市構造を
創るため、地域間の交流・連携軸を
構築する
基本方針４
行政・事業者・市民等が理解・納得して
皆で支え・育てる持続可能な地域公共交通を
提供する
目標①
地域内の移動を支える「地域内交通」
の維持・改善
目標②
地域間の交流・連携を促す
「地域間交通」の維持・活性化
目標③
多様な移動を支える「広域都市間交通」
の維持・活性化
目標④
賑わい創出に資する公共交通
目標⑤
分かりやすい情報提供
目標⑥
「交通結節点」での交通需要の集約化
目標⑦
少ない需要に見合った利用しやすい
新たな交通手段の導入
目標⑧
地域全体で創り上げ・守り・育てる
公共交通

7．目標を達成するために行う取組の概要

7-1 地域内の移動を支える「地域内交通」の維持・改善

事業	地域内交通としてのデマンド交通の再編・見直し
目的	利便性が高く、使いやすいデマンド交通への再編・見直しを図ります。区域型及び定路線型があり、運行主体も３つある状況を踏まえ、利用しやすい運行方法を検討します。（地域公共交通利便増進事業の活用　※国補助）
内容	1） デマンド交通の再編 ● 運行時間帯やダイヤについて、交通事業者や関係者との協議・調整を図ります。 ● 中心都市拠点及び都市拠点へ接続し、乗り継ぎ強化を図ります。 ● 運行エリアについて、見直します。 ● 運行主体の一本化を目指します。 ● 予約窓口の一本化を目指します。 ● 運賃体系について、見直します。  図　中心都市拠点及び都市拠点への接続イメージ（案）
実施主体	伊達市、伊達市商工会、保原町商工会、ほばらまちなかタクシー運行委員会、梁川・伊達まちなかタクシー運行委員会、霊山・月舘まちなかタクシー運行委員会、デマンド交通運行事業者
実施期間	2021　2022　2023　2024　2025　2026 検討・協議・準備　必要に応じて中間見直し　検討・協議・準備 整い次第実施 評価・検証 継続・見直し

事業	地域内交通としてのコミュニティバスの再編・見直し
目的	通学利用が多いコミュニティバスについて運行形態の見直しを図ります。
内容	**1） コミュニティバスの再編** ● コミュニティバス３路線については、一般的な利用とスクールバス利用との実態を踏まえた見直しをします。  **図　掛田（山野川）・霊山神社線、掛田・山戸田・掛田線、掛田・追分線**
実施主体	伊達市、路線バス運行事業者
実施期間	2021 / 2022 / 2023 / 2024 / 2025 / 2026 検討・協議・準備 必要に応じて中間見直し 検討・協議・準備 整い次第実施 評価・検証 継続・見直し

事業	地域間交通としてのデマンド交通の再編・見直し
目的	５地域の中心都市拠点間を結ぶ移動を促進するため、地域間の移動を担う交通へ再編・見直しを図ります。
内容	1） デマンド交通の再編 ● 定路線型の運行方法について、公共交通機関同士の重複・競合区間を見直します。 ● 利用が少ない路線について見直しを検討します。 ● 保原⇔月舘間を結ぶ移動手段の確保を図ります。 ● 中心都市拠点及び都市拠点へ接続し、乗り継ぎ強化を推進します。

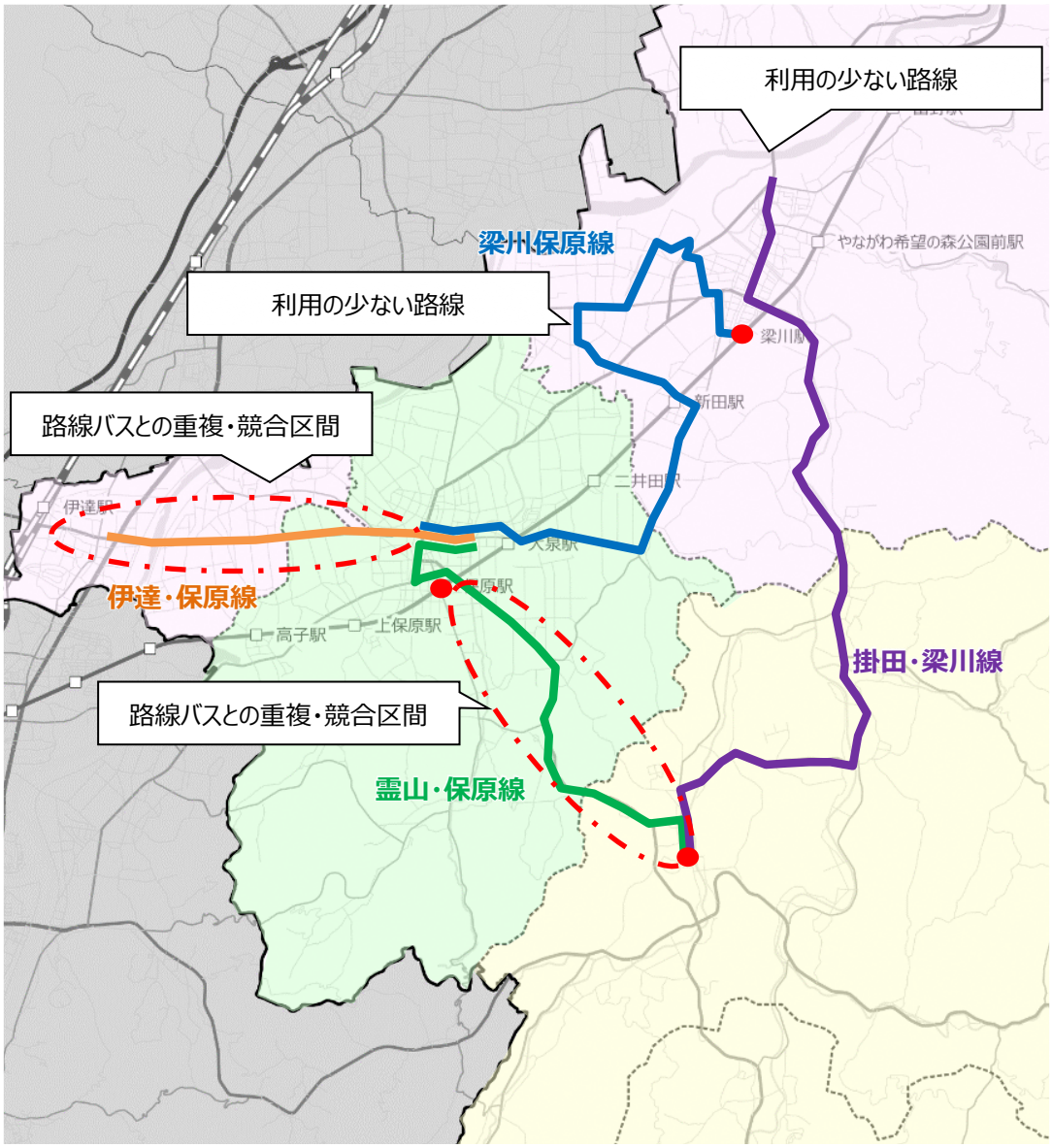
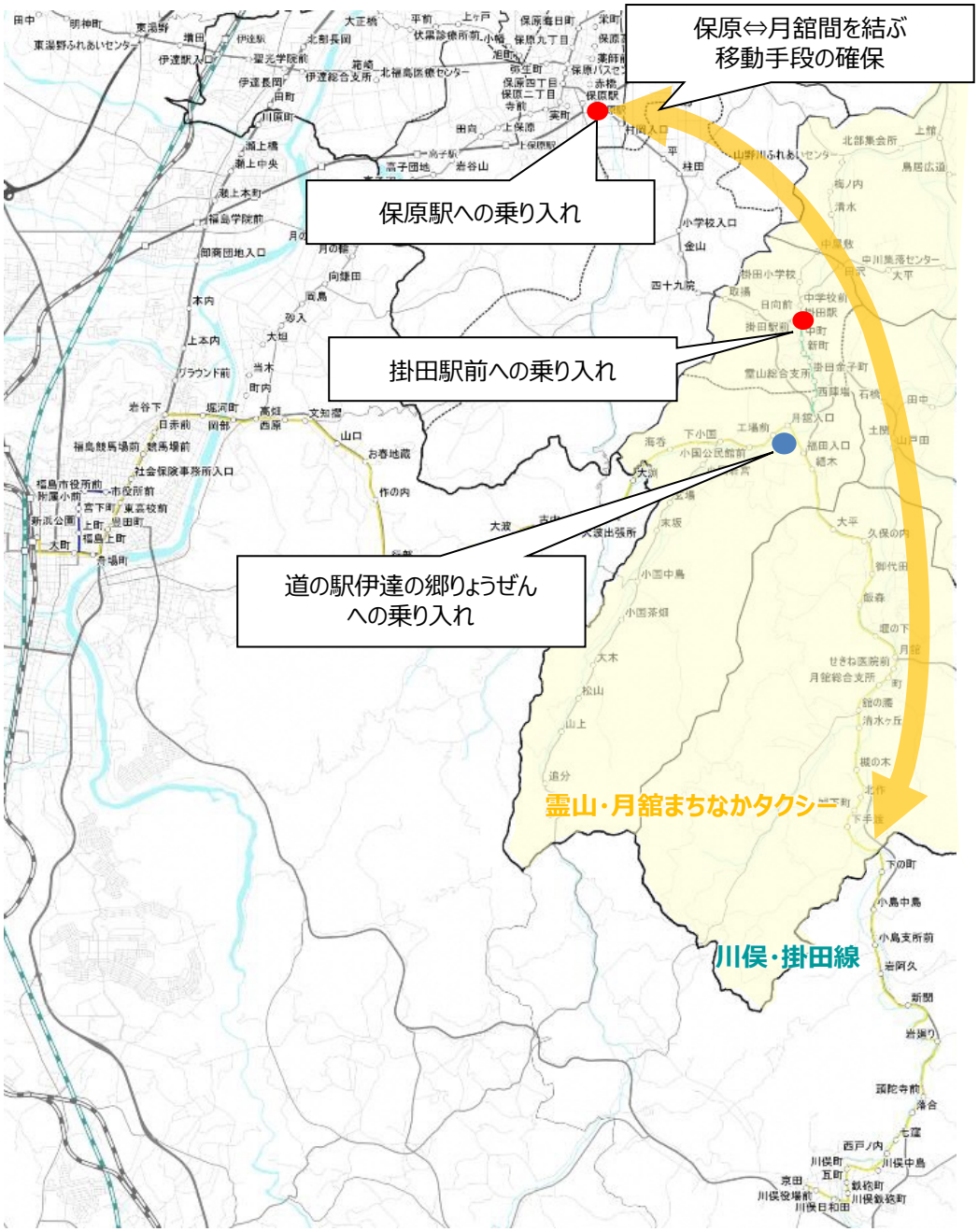
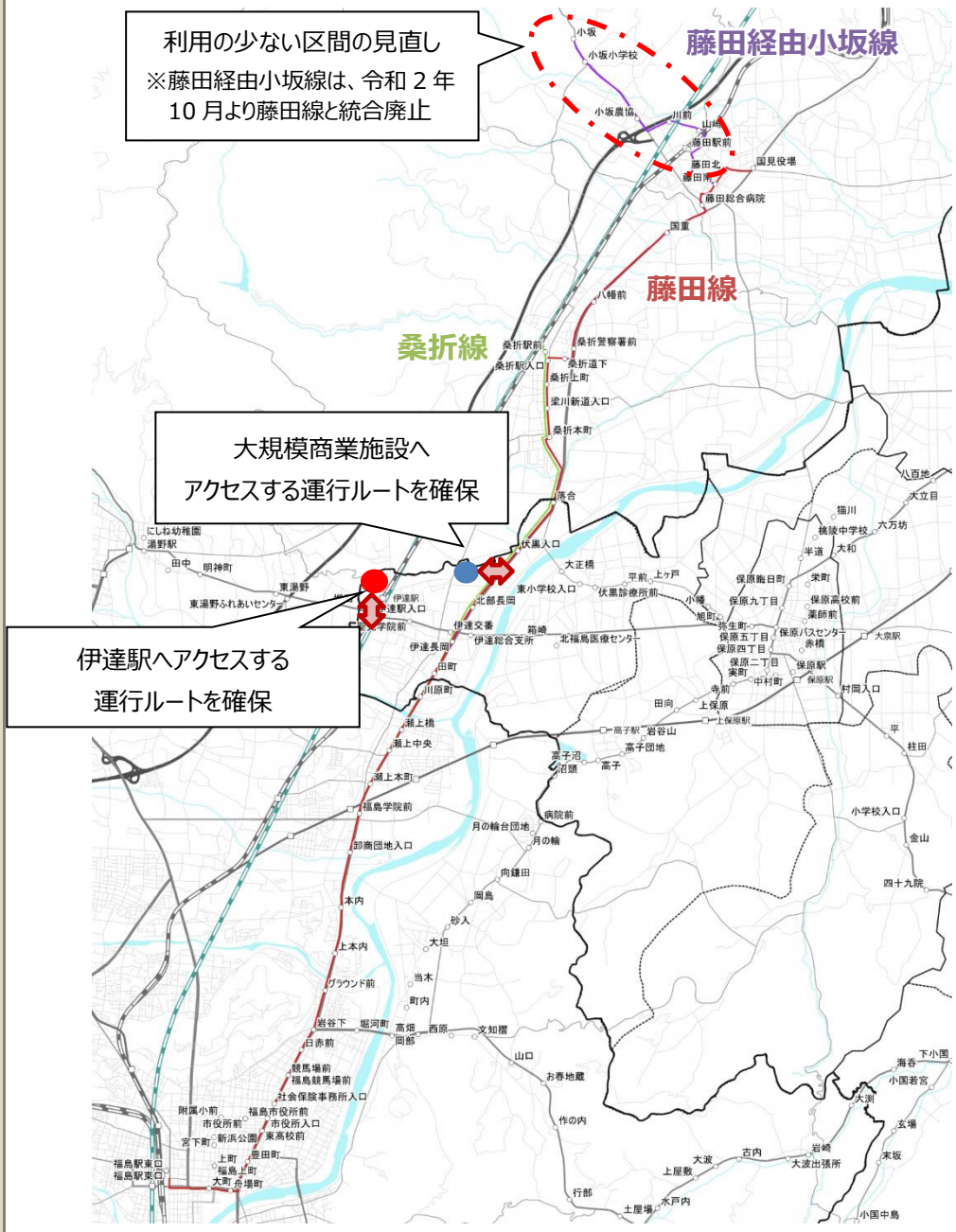


図　伊達・保原線、梁川保原線、掛田・梁川線、霊山・保原線の再編イメージ（案）

内容	 図　保原⇔月舘間を結ぶ移動手段確保のイメージ（案）
実施主体	伊達市、伊達市商工会、保原町商工会、ほばらまちなかタクシー運行委員会、梁川・伊達まちなかタクシー運行委員会、霊山・月舘まちなかタクシー運行委員会、デマンド交通運行事業者
実施期間	2021　2022　2023　2024　2025　2026 検討・協議・準備 必要に応じて中間見直し 検討・協議・準備 整い次第実施 評価・検証 継続・見直し

7-3 多様な移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化

事業	広域都市間交通としての鉄道の利用促進
目的	駅から離れた居住地や目的施設などをつなぐ交通手段として、駅を交通結節点とすることで鉄道を軸とした沿線地域の一体的な交通ネットワークを形成します。
内容	**1）阿武隈急行の利用促進** ● 鉄道と路線バスとの接続性を強化します。 ● 鉄道利用者が利用できる駐車場・駐輪場を確保するために、運用改善・整備を検討します。 ● 沿線の企業・大学等と連携し、事業所・大学に対する情報提供とコミュニケーションを継続的に展開（エコ通勤表彰制度、企業・大学内のエコ通勤・通学推進員の配置等）するとともに、一定人数の従業員・学生が通勤・通学定期券を購入する場合の団体割引サービス（大口割引率アップ）などにより、利用促進を図ります。 ● 既存のイベント列車の継続とともに、新たなイベント列車の企画・販売を検討します。 〇あぶQウォーク、ビアガー電の継続実施 〇新たなイベント列車の企画・販売（おもちゃ列車、婚活列車、貸切列車など） 〇サイクルトレイン※等の実施 ● 阿武隈急行線沿線の魅力やお得なパッケージ情報等を発信する SNS 等を強化・整備し、SNS 担当者の設置や、専門家のサポートを受けられる体制構築に協力します。 **図　ビアガー電、あぶきゅうクリスマス号** ※電車にそのまま自転車・ロードバイクと一緒に乗車できるサービスのこと
実施主体	伊達市、路線バス運行事業者、阿武隈急行株式会社、関係自治体
実施期間	2021 / 2022 / 2023 / 2024 / 2025 / 2026 検討・協議・準備 → 必要に応じて中間見直し → 検討・協議・準備 整い次第実施 評価・検証 継続・見直し

事業	広域都市間交通としての路線バスの再編・見直し
目的	市内と周辺自治体を結ぶ広域的な交流・連携を促進するため、路線バスの再編・見直しを図ります。（地域公共交通利便増進事業の活用　※国補助）
内容	**1）路線バスの再編** ● 利用の少ない路線・区間については系統、運行本数及び車両の小型化などの見直しを推進します。 ● 路線バスの重複区間について見直しを図ります。 ● 中心都市拠点及び都市拠点へ接続し、乗り継ぎ強化を推進します。 ● 大規模商業施設への運行ルートを確保します。 ● 運行ダイヤを見直し、鉄道、鉄道アクセス線及び地域内交通との接続を強化します。  図　藤田線、藤田経由小坂線、桑折線の再編イメージ（案）

内容

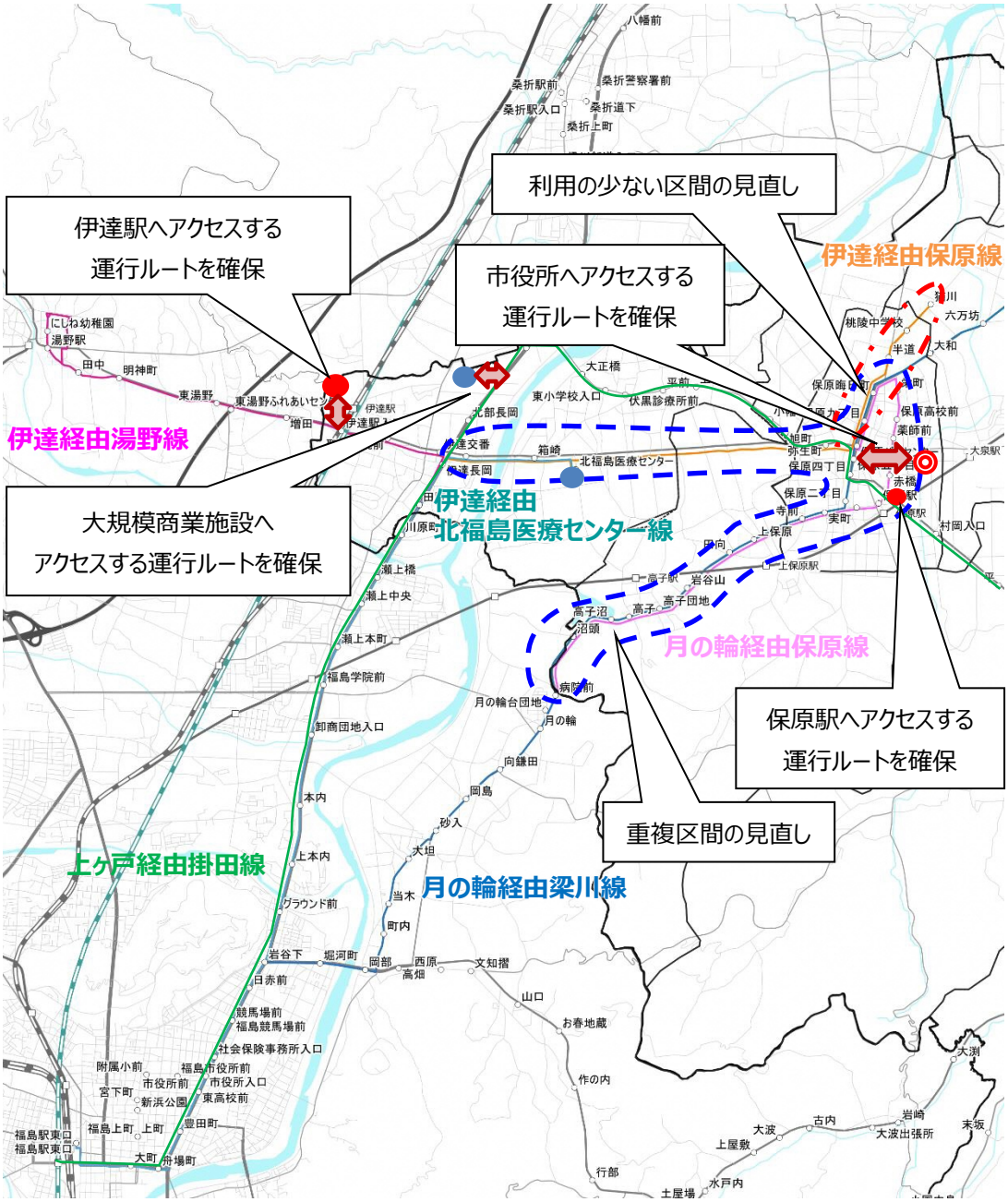


図　伊達経由北福島医療センター線、伊達経由保原線、伊達経由湯野線、
上ヶ戸経由掛田線、月の輪経由保原線、月の輪経由梁川線の再編イメージ（案）

<table>
<tr><td>内容</td><td>

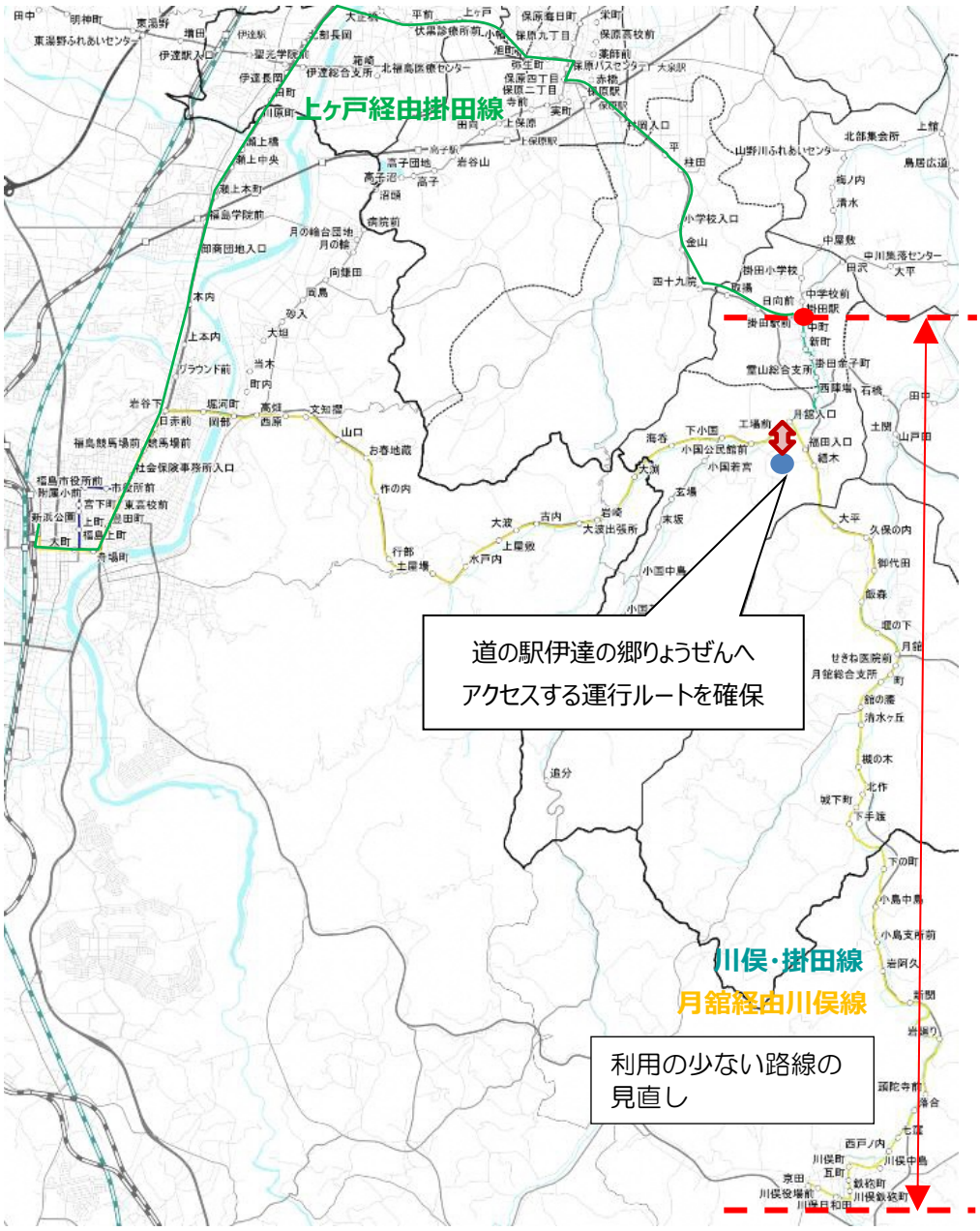


図　上ヶ戸経由掛田線、川俣・掛田線、月舘経由川俣線の再編イメージ（案）

2）周辺自治体との調整・連携

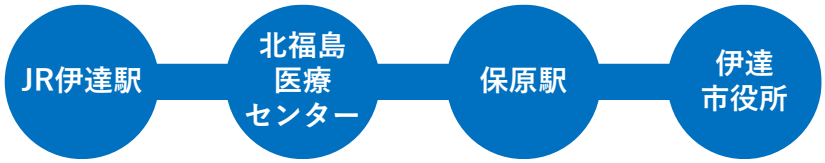
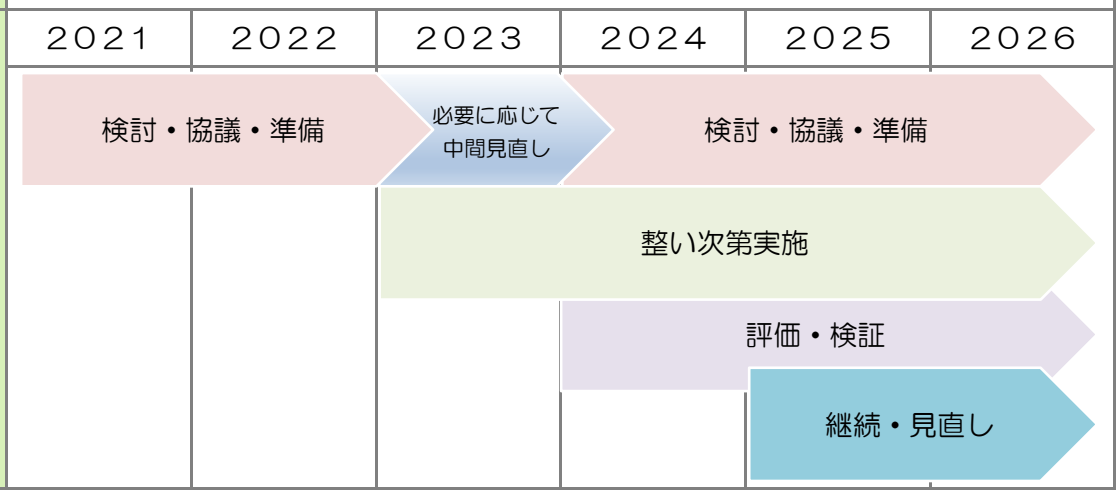
- 市外への移動ニーズに対応するため福島市、桑折町、国見町、川俣町との連携しながら路線バスの確保・維持に努めます。

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>伊達市、路線バス運行事業者、近隣市町村</td></tr>
<tr><td>実施期間</td><td>

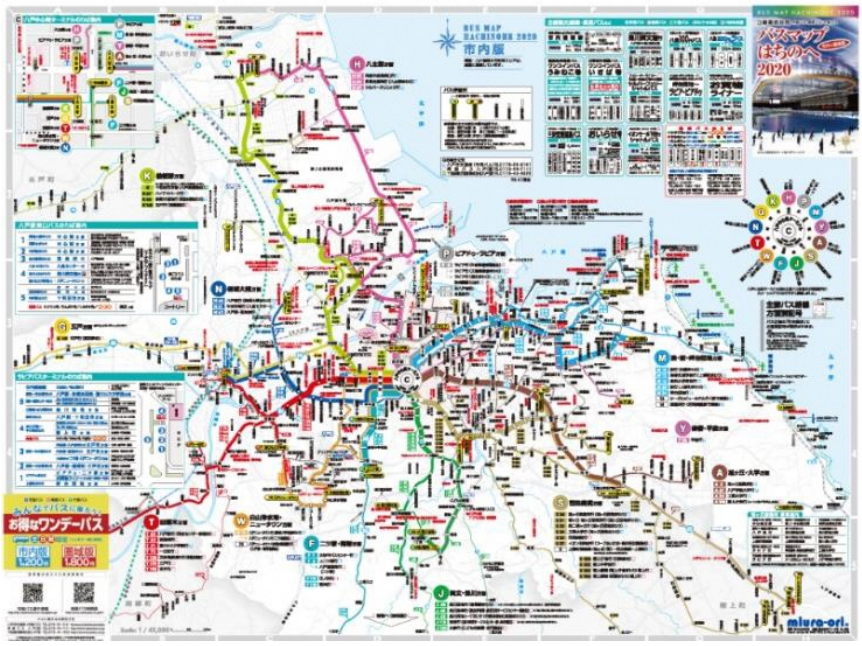
2021	2022	2023	2024	2025	2026
検討・協議・準備		必要に応じて中間見直し	検討・協議・準備		
	整い次第実施				
		評価・検証			
			継続・見直し		

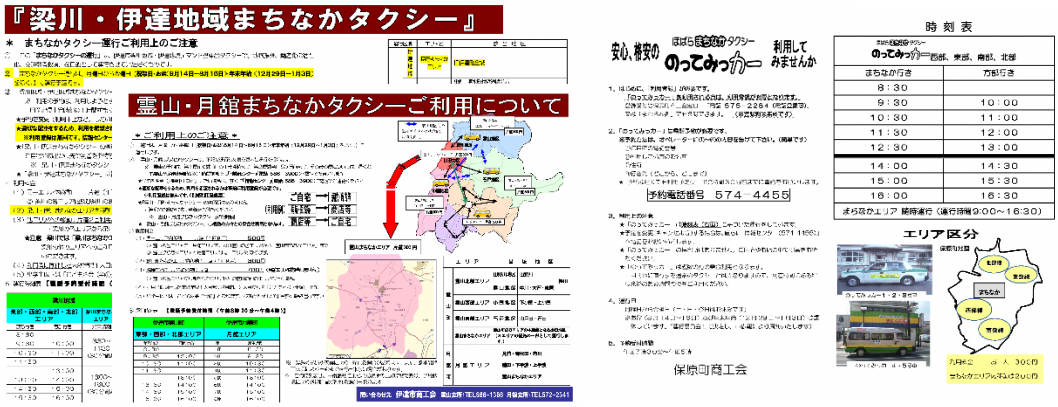
</td></tr>
</table>

7-4 賑わい創出に資する公共交通

事業	鉄道アクセス線の導入
目的	伊達駅及び保原駅とその周辺、並びに国道３９９号沿線に立地する主要目的施設を結ぶ「鉄道アクセス線」を形成し、伊達駅と保原駅への接続強化及び市内の回遊性及び賑わいの向上を図ります。（地域公共交通利便増進事業の活用　※国補助）
内容	**１）市内中心部の回遊性向上及びにぎわい創出に対応した新規路線の導入** ● 日常生活を送る上で主要目的地となる駅や医療機関、市役所などへのアクセス性向上を図るため、広域都市間交通、地域間交通及び地域内交通と連携した新たな循環路線として「鉄道アクセス線」を形成します。 ● 鉄道アクセス線を認知してもらうため、中心都市拠点及び都市拠点などを中心に周知します。 ■起終点・経路 ・起終点（循環）：ＪＲ伊達駅 ・経路（主な停留所）：ＪＲ伊達駅～北福島医療センター～保原駅～伊達市役所  ■サービス水準など ・パターンダイヤ化（最低でも１時間に１本運行） ・わかりやすく、利用しやすい運賃とする。 ・広域都市間交通及び地域内交通との接続を図る。 **２）観光地へのアクセス強化** ● JR 伊達駅と保原駅のアクセス強化を図ります。 ● 鉄道アクセス線と地域内交通との接続を強化し、観光地へのスムーズな移動を支えます。
実施主体	伊達市、路線バス運行事業者
実施期間	

7-5 分かりやすい情報提供

事業	分かりやすい情報提供
目的	利用しやすい公共交通を構築するために情報提供を行います。
内容	**1）伊達市版公共交通マップ・時刻表の作成** ● 鉄道、路線バス、まちなかタクシー、タクシー、その他の移動手段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。  **図　公共交通バスマップ（青森県八戸市）** **2）バスロケーションシステムの導入** ● バスロケーションシステムの導入を働きかけます。 **図　バスロケーションシステム（福島県会津乗合自動車株式会社）**

内容	**3）公共交通の普及啓発** ● 公共交通機関の利用方法や公共交通に関する支援制度等について、案内を強化します。 ● 市民への公共交通の理解を深めてもらうため、出前講座を開催します。地域の集まりの場に出向き、公共交通の仕組みや利用方法について周知し利用促進を図ります。（例：デマンド交通の利用方法、公共交通の情報提供など）  『梁川・伊達地域まちなかタクシー』 霊山・月舘まちなかタクシーご利用について 安心、確実の ほばらまちなかタクシー のってみっかー 利用してみませんか 時刻表 エリア区分 保原町商工会 図　まちなかタクシーチラシ（梁川・伊達、霊山・月舘、保原） 図　乗り方体験・マナー教室 （会津若松市） 図　ギャラリーバスの様子 （会津美里町）
実施主体	伊達市、路線バス運行事業者、ＪＲ東日本旅客鉄道株式会社、阿武隈急行株式会社、ほばらまちなかタクシー運行委員会、梁川・伊達まちなかタクシー運行委員会、霊山・月舘まちなかタクシー運行委員会、デマンド交通運行事業者、伊達市商工会、保原町商工会、地域住民、商業施設、観光施設、その他関係団体
実施期間	2021　2022　2023　2024　2025　2026 検討・協議・準備 → 必要に応じて中間見直し → 検討・協議・準備 整い次第情報発信及び普及活動の展開、公共交通マップの印刷・配布 評価・検証 継続・発信内容及び方法の見直し

7-6 「交通結節点」での交通需要の集約化

事業	交通結節点の機能強化
目的	広域都市間交通、地域間交通、地域内交通が接続し、人々の移動の主要目的地となる場所を交通結節点として整備し、交通結節点の機能強化及び利便性向上を図ります。
内容	**1）中心都市拠点及び都市拠点の整備** ● 市街地中心部において、人々の移動の主要目的地となる拠点であり、広域都市間交通、地域間交通及び地域内交通と接続し、路線間の乗り継ぎを行う場所として、中心都市拠点を設定します。 ● 広域都市間交通、地域間交通、地域内交通が乗り入れる場所として、都市拠点を設定します。 ● 便利で安全・快適な環境とするため、待合環境や案内表示を整備します。 ● 交通結節点には人が集まる特性を生かし、地域づくりやまちづくりを誘導・支援する機能の確保についても必要に応じて取り組みます。 ● 鉄道駅やバス停は、高齢者、障がい者などが円滑に移動しやすいようにバリアフリー化を働きかけます。

表　中心都市拠点の整備イメージ（案）

交通結節点	整備イメージ案
JR 伊達駅 	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 観光を担う交通結節点として関係機関・団体と連携し、機能強化を推進する。 • 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。
保原駅 	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 観光を担う交通結節点として関係機関・団体と連携し、機能強化を推進する。 • バリアフリー対応（階段・段差の改善など）を検討する。
梁川駅 	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 観光を担う交通結節点として関係機関・団体と連携し、機能強化を推進する。 • バリアフリー対応（階段・段差の改善など）を検討する。
掛田駅 	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。
月舘総合支所 	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。

内容

表　都市拠点の整備イメージ（案）

交通結節点	整備イメージ案
北福島医療センター	• 路線バス乗り入れの維持。 • 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。
道の駅伊達の郷 りょうぜん	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。
まわらん処	• デマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。
保原バスセンター	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。
大規模商業施設	• 路線バス及びデマンド交通について、乗り継ぎ案内の整備などを推進する。 • 公共交通に関する情報提供と案内表示を整備する。

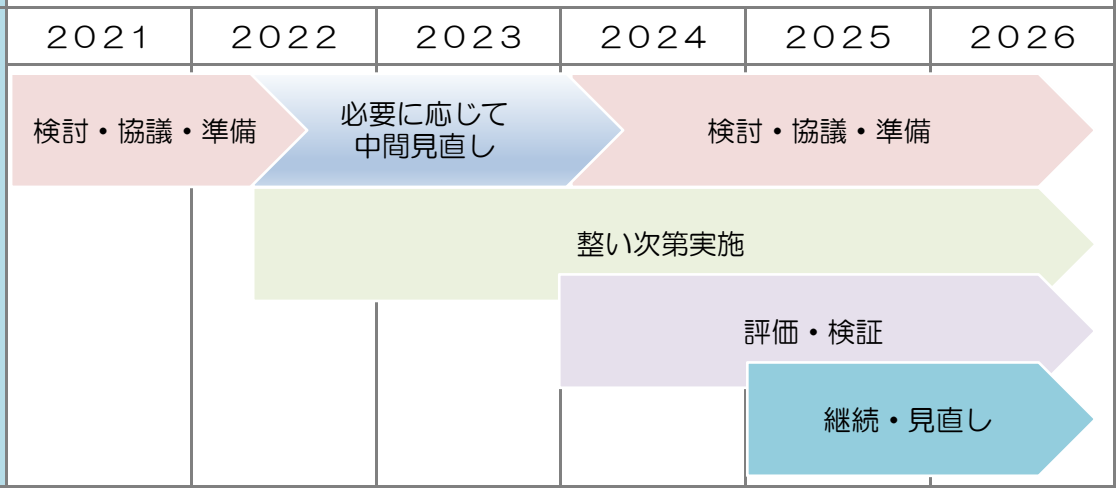
2）接続ダイヤ等の改善

- 運行ダイヤを見直し、公共交通機関同士の乗継時刻を連携させ、乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- 公共交通機関の乗り入れ場所を設定し、利用者の乗り継ぎ移動距離を短くすることで利便性の向上を図ります。

実施主体

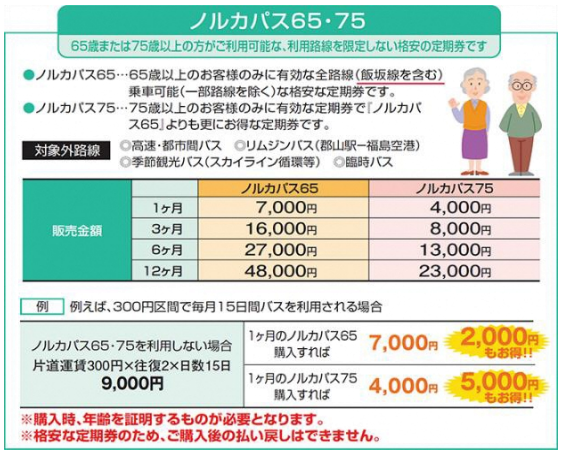
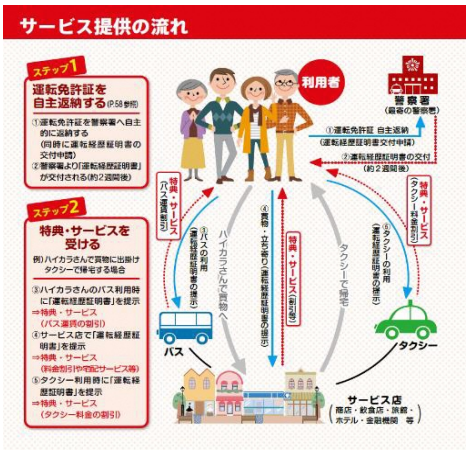
伊達市、路線バス運行事業者、ＪＲ東日本旅客鉄道株式会社、阿武隈急行株式会社、デマンド交通運行事業者、施設管理者

実施期間



7-7 少ない需要に見合った利用しやすい新たな移動手段の導入

事業	利用実態や需要規模に応じた移動手段の確保
目的	地域の実情や利用者の状況に応じた新たな交通手段の導入を図ります。その他の輸送手段の有効活用を図ります。
内容	**1）住民との連携による新たな交通の導入検討** ● 需要の少ない地域の移動については、住民同士の支え合い（共助）による交通手段の構築を推進します。 ● 地域の足の確保に取り組む地域に対して、地域の実情（人口、担い手、交通事業者の有無）に応じて、住民主体の新たな交通手段の導入（自家用有償運送、②許可・登録を要しない輸送運送など）を検討します。 **2）その他の輸送資源の活用** ● 病院送迎バスなどの活用を検討します。 ● 乗用タクシーを活用します。 ● 福祉有償運送を活用します。
実施主体	伊達市、地域住民、交通事業者、医療施設、商業施設
実施期間	2021 / 2022 / 2023 / 2024 / 2025 / 2026 検討・協議・準備 → 必要に応じて中間見直し → 検討・協議・準備 整い次第実施 評価・検証 継続・見直し

事業	関係団体と連携した公共交通の利用促進
目的	公共交通の利活用、維持を強化するための取り組みやサポートする事業を推進します。
内容	1）運転免許返納者への支援制度の強化 ● 運転免許返納者への支援を強化するため、デマンド交通以外の公共交通への支援制度を検討します。 ● 支援制度に関して、公共交通の割引サービスの他、商店と連携したサービスの導入についても検討します。  図　ノルカ 65・75（福島交通株式会社）  図　免許返納支援制度（福島県会津若松市） 2）関係機関と連携した利用促進の強化 ● 伊達市商工会、保原町商工会及び交通事業者と連携し、利用促進を強化するとともに地元商店街の活性化を図ります。 ● 観光分野と連携し、観光交通や利用促進策について協議・検討します。 ● 沿線地域の婦人会、老人クラブ、学校・企業などと連携し、駅の除草や清掃活動、駅構内花壇への植栽などを行います。 ● 公共交通に関する施策を検討・推進していくために庁内関係課が横断的に取り組んでいきます。 図　買い物支援バス（宮城県仙台市）

内容

3）車両の見直し

- 利用者にとって利用しやすい車両として、車両更新の際に低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）やUDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）の導入を働きかけます。

図　ワンステップバス

図　ノンステップバス

図　UDタクシー

4）伊達市版 MaaS 等先端技術の導入を検討

- 伊達市版 MaaS や自動運転など先端技術の導入を検討していきます。
- 情報発信の方法としてインターネットの活用を検討します。

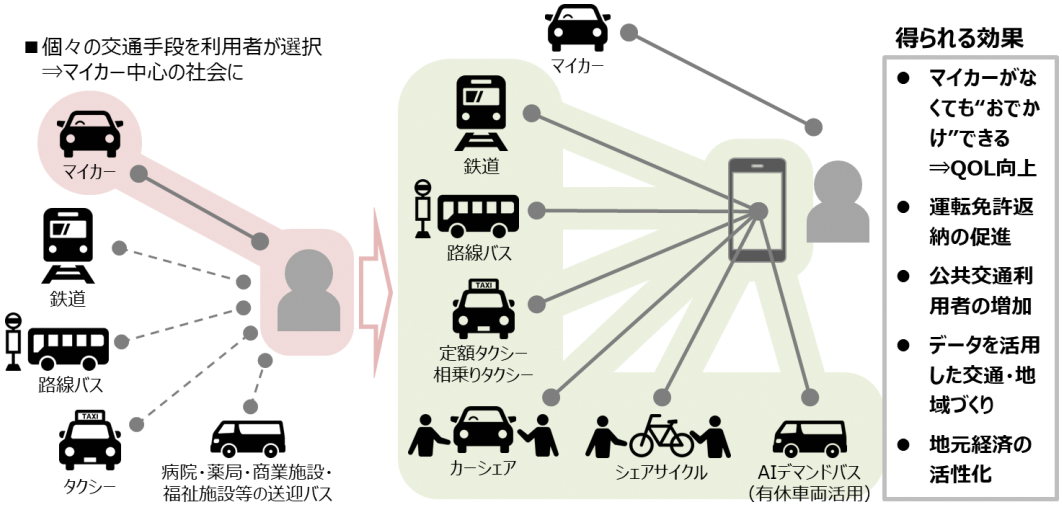


図　MaaS のイメージ

Maas とは、バスや電車、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シームレスにつなぐ概念のことを指します。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ります。

実施主体

伊達市、路線バス運行事業者、デマンド交通運行事業者、伊達市商工会、保原町商工会、地域住民、商業施設、観光施設、その他関係団体

実施期間

2021	2022	2023	2024	2025	2026
検討・協議・準備		必要に応じて中間見直し		検討・協議・準備	
		整い次第実施、制度支援の強化			
			評価・検証		
				継続・見直し	

表　計画目標及び取り組み内容

基本方針	基本目標	事業名	取り組み内容
健康で幸せな生活を支えるため、 それぞれのライフステージにおける 多様な移動を支える地域公共交通網を実現する	地域内の移動を支える 「地域内交通」の維持・改善	地域内交通としてのデマンド交通の再編・見直し	デマンド交通の再編
		地域内交通としてのコミュニティバスの再編・見直し	コミュニティバスの再編
	地域間の交流・連携を促す 「地域間交通」の維持・活性化	地域間交通としてのデマンド交通の再編・見直し	デマンド交通の再編(再掲)
まちの賑わいを支えるため、 市民や交流者の誰もが分かりやすく、 使いやすい地域公共交通網を実現する	多様な移動を支える 「広域都市間交通」の維持・活性化	広域都市間交通としての鉄道の利用促進	阿武隈急行の利用促進
		広域都市間交通としての路線バスの再編・見直し	路線バスの再編
			周辺自治体との調整・連携
	賑わい創出に資する公共交通	鉄道アクセス線の導入	市内中心部の回遊性向上及びにぎわい創出に対応した新規路線の導入
			観光地へのアクセス強化
多核ネットワーク型都市構造を創るため、 地域間の交流・連携軸を構築する	分かりやすい情報提供	分かりやすい情報提供	伊達市版公共交通マップ・時刻表の作成
			バスロケーションシステムの導入
			公共交通の普及啓発
	「交通結節点」での交通需要の集約化	交通結節点の機能強化	中心拠点都市拠点及び都市拠点の整備
			接続ダイヤ等の改善
行政・事業者・市民等が理解・納得して 皆で支え・育てる持続可能な地域公共交通を提供する	少ない需要に見合った 利用しやすい新たな移動手段の導入	利用実態や需要規模に応じた移動手段の確保	住民との連携による新たな交通の導入検討
			その他の輸送資源の活用
	地域全体で創り上げ・守り・育てる公共交通	関係団体と連携した公共交通の利用促進	運転免許返納者への支援制度の強化
			関係機関と連携した利用促進の強化
			車両の見直し
			伊達市版MaaS等先端技術の導入を検討

8．目標達成に向けたマネジメント

8-1 マネジメント推進体制

本計画を進めるにあたって、「地域・住民」「交通事業者」「行政」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むことで、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

さらに、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「伊達市地域公共交通活性化協議会」が取り組みの実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議します。

また、計画期間における状況の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位・関連計画などと整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

表　施策の進行管理

主体	役　割
行政	・全体のコーディネート（関係機関や周辺市町村との協議・調整） ・日常生活の外出を支える交通サービスを維持確保する。
交通事業者	・広域交通及び地域内交通の運行を担い、市民の移動手段を維持・確保に努める。
市民	・サービスを受けるとともに、公共交通を支えるための取り組みを行う。
関係機関	・地域の一員としてまちづくりに貢献し、公共交通との調整及び連携を図る。

表　推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役　割
伊達市地域公共交通活性化協議会	・市民 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者　など	・市民の利用ニーズに即した地域公共交通の見直し及び改善や、地域公共交通体系の構築に向けた継続的な協議を行う。

8-2 マネジメントの進め方

本計画の全体の推進については、計画期間である５年間について毎年度、各事業の達成状況に関してＰＤＣＡサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき評価を行います。

このサイクルの継続的な実施により、持続可能な地域公共交通網の構築を図ります。

本計画で定めた評価指標の中で、毎年度実績値が把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直しなどにつなげます。

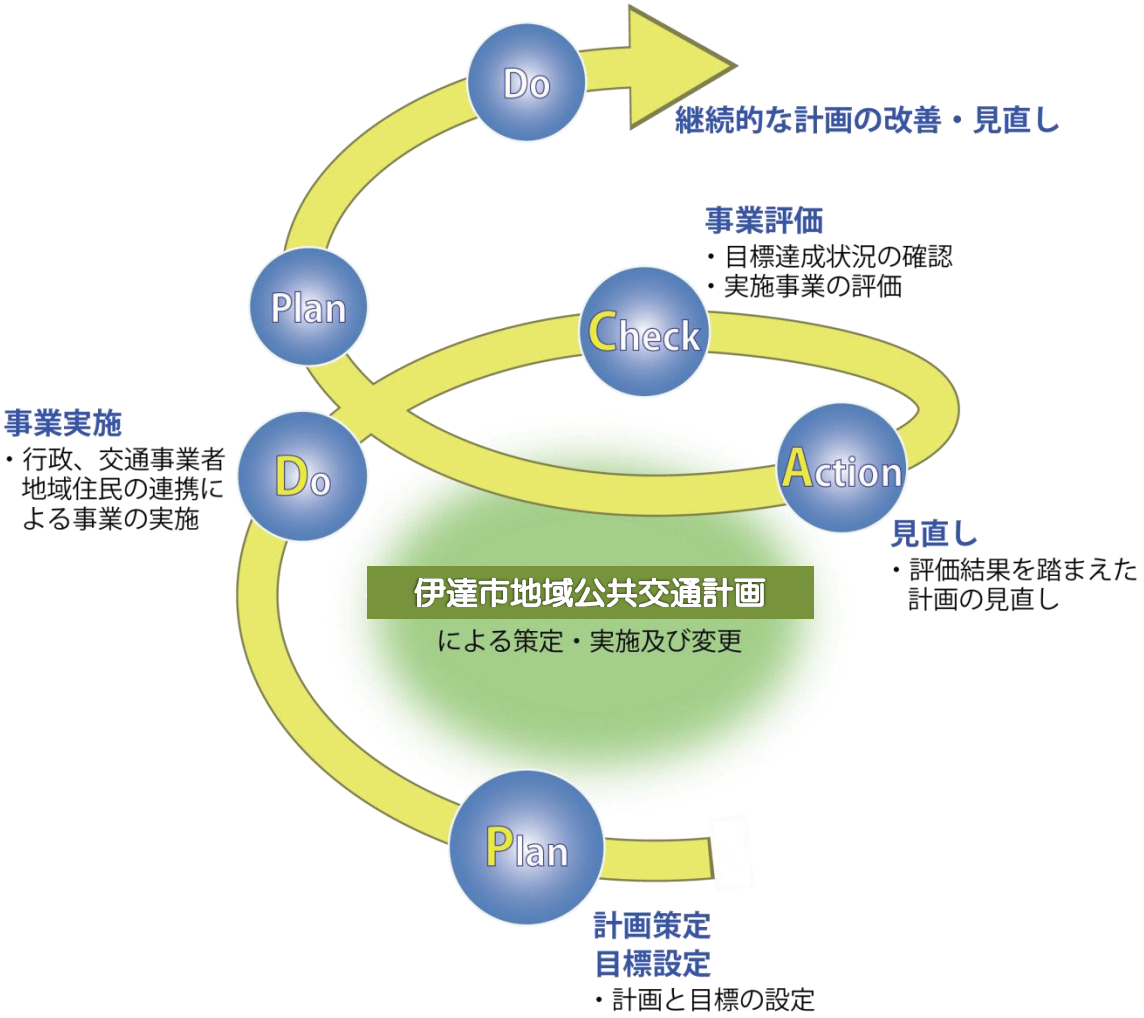


図　PDCA サイクルのイメージ

8-3 数値目標

基本方針の達成状況を把握するため、数値目標を設定します。

表　目標値の設定

目標	指　標	単位	現状値（令和元年）	目標値（令和７年）
目標① 地域内の移動を支える「地域内交通」の維持・改善	予約窓口の一本化	箇所	３箇所	１箇所
	運賃体系の一本化	種類	３種類	１種類
	デマンド交通（区域型）の利用者数	千人	50 千人	50 千人
目標② 地域間の交流・連携を促す「地域間交通」の維持・活性化	交流・連携を促進するために見直したデマンド交通（定路線型）の路線数	路線	０路線	２路線
	デマンド交通（定路線型）の利用者数	千人	3.6 千人	3.6 千人
目標③ 多様な移動を支える「広域都市間交通」の維持・活性化	交流・連携を促進するために見直したバス路線数	路線	０路線	１１路線
	路線バスの利用者数	千人	892 千人	840 千人
	阿武隈急行の利用者数	千人	2,473 千人（平成 30 年）	2,328 千人
	路線バスの収支率	%	57.0%	51.0%
目標④ 賑わい創出に資する公共交通	鉄道アクセス線の新設	路線	０路線	１路線
	鉄道アクセス線の利用者数	千人	０千人	32 千人
目標⑤ 分かりやすい情報提供	情報提供の取組件数	件／年	０件/年	６件/年
目標⑥ 「交通結節点」での交通需要の集約化	阿武隈急行保原駅における乗降者数（阿武隈急行）	千人	368 千人	368 千人
	阿武隈急行保原駅における乗降者数（路線バス）	千人	24 千人	27 千人
	阿武隈急行保原駅における乗降車数（デマンド交通）	千人	１千人	1.3 千人
目標⑦ 少ない需要に見合った利用しやすい新たな移動手段の導入	新たな交通手段を導入した地域数	地域	０地域	５地域
目標⑧ 地域全体で創り上げ・守り・育てる公共交通	住民満足度	%	54.0%	70.0%

（１）予約窓口の一本化

■指標設定の理由	・予約窓口を一本化することで利便性が向上することを評価する。
■指標の算出方法	・現在の窓口を段階的に減らし一本にする。
■目標値の設定	・“１”予約窓口を目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（２）運賃体系の一本化

■指標設定の理由	・運賃を一本化することで適正な運賃とすることを評価する。
■指標の算出方法	・現在の運賃体系を段階的に一本にする。
■目標値の設定	・“１”運賃体系を目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（３）デマンド交通（区域型）の利用者数

■指標設定の理由	・利用者数から市民の移動ニーズに即しているかを評価する。					
■指標の算出方法	・デマンド交通（区域型）の年間の利用者数を把握する。 ※国見まちなかタクシーを除く					
■目標値の設定	・平均３％の減少が続いている中、デマンド交通（区域型）の見直し策やそのほか事業を講じて現状維持を目指す。					
■目標値の把握時期	・毎年把握する。					
■計画期間中の目標値	現状値(R1)	2021	2022	2023	2024	2025
	50 千人	50 千人	50 千人	50 千人	50 千人	50 千人

（４）交流・連携を促進するために見直したデマンド交通（定路線型）の路線数

■指標設定の理由	・利用実態及びニーズに即した路線を評価する。
■指標の算出方法	・デマンド交通（定路線型）の路線数を把握する。
■目標値の設定	・統合・廃止しても差し支えない路線の見直し及び新規に必要な路線を確保・維持する。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（5）デマンド交通（定路線型）の利用者数

■指標設定の理由	・利用者数から市民の移動ニーズに即しているかを評価する。					
■指標の算出方法	・デマンド交通（定路線型）の年間の利用者数を把握する。 ※国見まちなかタクシーを除く					
■目標値の設定	・平均 13%の減少が続いている中、デマンド交通（定路線型）の見直し策やそのほか事業を講じて現状維持を目指す。					
■目標値の把握時期	・毎年把握する。					
■計画期間中の目標値	現状値(R1)	2021	2022	2023	2024	2025
	3.6 千人	3.6 千人	3.6 千人	3.6 千人	3.6 千人	3.6 千人

（6）交流・連携を促進するために見直したバス路線数

■指標設定の理由	・利用実態及びニーズに即した路線を評価する。
■指標の算出方法	・路線バスの系統数を把握する。
■目標値の設定	・統合・廃止しても差し支えない路線の見直し及び新規に必要な路線確保・維持する。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（7）路線バスの利用者数

■指標設定の理由	・路線バスの利用者数から市民の日常生活に必要な移動手段が維持・確保されているか評価する。					
■指標の算出方法	・路線バスの年間の利用者数を把握する。					
■目標値の設定	・平均２%の減少が続いている中、路線バスの見直し策を講じて減少率を毎年１%に抑える。					
■目標値の把握時期	・毎年把握する。					
■計画期間中の目標値	現状値(R1)	2021	2022	2023	2024	2025
	892 千人	874 千人	865 千人	857 千人	848 千人	840 千人

（8）阿武隈急行の利用者数

■指標設定の理由	・阿武隈急行の利用者数から市民の日常生活に必要な移動手段が維持・確保されているか評価する。					
■指標の算出方法	・阿武隈急行の年間の利用者数を把握する。					
■目標値の設定	・平成 30 年までに平均２%の減少が続いている中、鉄道の見直し策を講じて減少率を毎年１%に抑える。					
■目標値の把握時期	・毎年把握する。					
■計画期間中の目標値	現状値(H30)	2021	2022	2023	2024	2025
	2,473 千人	2,424 千人	2,399 千人	2,375 千人	2,352 千人	2,328 千人

（９）路線バスの収支率

■指標設定の理由	・路線バスの収支率から、持続可能な公共交通が確保・維持されているかを評価する。					
■指標の算出方法	・路線バスの全路線の年間収支率を把握する。					
■目標値の設定	・平均２％の減少が続いている中、施策を講じて減少率を毎年１％に抑える。					
■目標値の把握時期	・毎年把握する。					
■計画期間中の目標値	現状値(R1)	2021	2022	2023	2024	2025
	57.0%	55.0%	54.0%	53.0%	53.0%	51.0%

（１０）鉄道アクセス線の新設

■指標設定の理由	・市内中心部の回遊性向上及び乗り継ぎ強化に資する路線の導入を評価する。
■指標の算出方法	・回遊性向上及び乗り継ぎ強化に必要な路線を設置する。
■目標値の設定	・利用者のニーズに即した路線の新設し維持する。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１１）鉄道アクセス線の利用者数

■指標設定の理由	・市街地の回遊性が確保・向上されていることを評価する。
■指標の算出方法	・鉄道アクセス線の年間の利用者数を把握する。
■目標値の設定	・市街地の回遊性が向上し外出頻度が増えることを目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１２）情報提供の取組件数

■指標設定の理由	・利用方法を広く周知する取り組みを評価する。
■指標の算出方法	・市が実施する取り組みを把握する。
■目標値の設定	・２月に１回の情報提供の実施を目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１３）阿武隈急行保原駅における乗降者数（阿武隈急行）

■指標設定の理由	・中心となる交通結節点の利用状況から、乗り継ぎ利便性の向上を評価する。
■指標の算出方法	・阿武隈急行保原駅の年間の利用者数を把握する。
■目標値の設定	・阿武隈急行利用者の乗降者数の維持を目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１４）阿武隈急行保原駅における乗降者数（路線バス）

■指標設定の理由	・中心となる交通結節点の利用状況から、乗り継ぎ利便性の向上を評価する。
■指標の算出方法	・路線バスの年間の利用者数を把握する。
■目標値の設定	・計画期間中における路線バス利用者の乗降者数が 15%増加することを目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１５）阿武隈急行保原駅における乗降者数（デマンド交通）

■指標設定の理由	・中心となる交通結節点の利用状況から、乗り継ぎ利便性の向上を評価する。
■指標の算出方法	・デマンド交通の年間の利用者数を把握する。
■目標値の設定	・計画期間中におけるデマンド交通利用者の乗降者数が 25%増加することを目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１６）新たな交通手段を導入した地域数

■指標設定の理由	・地域の需要に応じた新たな交通手段を導入することで、地域の交通手段が確保されていることを評価する。
■指標の算出方法	・新たな交通手段を導入した地域数を把握する。
■目標値の設定	・旧町１団体ずつの導入を目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

（１７）住民満足度

■指標設定の理由	・公共交通の様々な取り組みを展開し、利便性の高い地域公共交通が構築されているかを評価する。
■指標の算出方法	・市民アンケートまたは、公共交通分野単独のアンケート調査を実施し、公共交通に対する満足度を把握する。
■目標値の設定	・公共交通の様々な取り組みを展開することで、利便性向上を図り、満足度向上を目指す。 ・令和元年度に公共交通に関するアンケート調査において、「普通」以上が 54.1%であったことを基準に、各種事業を講じて、満足度が向上することを目指す。
■目標値の把握時期	・計画最終年次（令和７年）に把握する。
■計画期間中の目標値	・令和７年までに目標値の達成を目指す。

8-4 モニタリングの方法

評価する際の指標データについては、以下の方法により収集します。

表　目標値の設定

NO	指　標	収集データ	データの収集方法
①	予約窓口の一本化	予約窓口の箇所数	市が把握する資料・データなどを用いる。
②	運賃体系の一本化	運賃体系の種類数	市が把握する資料・データなどを用いる。
③	デマンド交通（区域型）の利用者数	デマンド交通（区域型）の利用者数	運営主体より提供を受ける。
④	交流・連携を促進するために見直したデマンド交通（定路線型）の路線数	見直したデマンド交通（定路線型）の路線数	運営主体より提供を受ける。
⑤	デマンド交通（定路線型）の利用者数	デマンド交通（定路線型）の利用者数	運営主体より提供を受ける。
⑥	交流・連携を促進するために見直したバス路線数	見直した路線バスの路線数	交通事業者より提供を受ける。
⑦	路線バスの利用者数	路線バスの利用者数	交通事業者より提供を受ける。
⑧	阿武隈急行の利用者数	阿武隈急行の利用者数	交通事業者より提供を受ける。
⑨	路線バスの収支率	路線バスの全路線の年間収支率	交通事業者より提供を受ける。
⑩	鉄道アクセス線の新設	鉄道アクセス線の設置数	市が把握する資料・データなどを用いる。
⑪	鉄道アクセス線の利用者数	鉄道アクセス線の年間利用者数	市が把握する資料・データなどを用いる。
⑫	情報提供の取組件数	情報提供の取組件数	市が把握する資料・データなどを用いる。
⑬	阿武隈急行保原駅における乗降者数（阿武隈急行）	阿武隈急行保原駅における阿武隈急行の乗降者数	交通事業者より提供を受ける。
⑭	阿武隈急行保原駅における乗降者数（路線バス）	阿武隈急行保原駅における路線バスの乗降者数	交通事業者より提供を受ける。
⑮	阿武隈急行保原駅における乗降車数（デマンド交通）	阿武隈急行保原駅におけるデマンド交通の乗降者数	運営主体より提供を受ける。
⑯	新たな交通手段の導入した地域数	新たな交通手段の導入した地域数	市が把握する資料・データなどを用いる。
⑰	住民満足度	市民アンケートもしくは、公共交通分野の単独アンケート	市が把握する資料・データなどを用いる。

参考資料

（１）伊達市地域公共交通活性化協議会規約

（設置）

第１条　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。以下「法」という。）及び道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、伊達市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（事務所）

第２条　協議会の事務所は、伊達市保原町字舟橋 180 番地に置く。

（協議事項）

第３条　協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

（1）地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定及び網形成計画の変更に関すること。

（2）網形成計画の実施に関すること。

（3）地域の実情に即した適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。

（4）市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。

（5）協議会の運営方法その他協議会が必要と認めること。

（協議会の委員）

第４条　協議会は別表１に掲げる者をもって構成する。

２　前項の委員の任期は、２年とし、再任されることを妨げない。欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

（協議会の役員）

第５条　協議会に、次の役員を置く。

（1）会長　１人

（2）副会長　１人

（3）監査員　２人

（会長）

第６条　会長は、伊達市長をもって充てる。

２　会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

３　会長は、協議会の会計を監査する監査員を委員の中から指名する。

（副会長）

第７条　副会長は、会長が指名する。

２　副会長は、会長を補佐し、会長不在のときは会長の職務を代理する。

（監査員）

第８条　監査員は、協議会の会計監査を行う。

２　監査員は、会計監査の結果を協議会の会議において報告する。

（事務局）

第９条　協議会は、協議会の運営に関する事務を処理するため、伊達市市長直轄総合政策課（以下「総合政策課」という。）内に事務局を置く。

２　事務局には事務局長を置き、総合政策課長をもって充てる。

３　事務局員は、総合政策課職員をもって充てる。

（協議会の会議の運営等）

第１０条　協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、議長となる。

２　会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

３　委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
４　協議会の決議の方法は、会議出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
５　協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。
６　協議会で決議した事項について、委員はその結果を尊重しなければならない。
７　会議は公開で行うとともに、協議会に関する情報は、伊達市のホームページ等を利用して公表する。

（作業部会）

第１０条の２　協議会は、各種事業の実施及び諸条件の調整のために作業部会をおく。
２　作業部会は別表２に掲げる者をもって構成する。
３　作業部会は、事務局長が必要に応じて招集する。
４　作業部会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聞くことができる。

（経費）

第１１条　協議会の経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）

第１２条　協議会の会計年度は、毎年４月１日から、翌年３月 31 日までとする。
２　各会計年度における支出は、その年度の収入をもって、これに充てなければならない。
３　前各項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、別に定める。

（費用弁償）

第１３条　委員は、会議に出席したときは日額 2,600 円の費用弁償を受けることができる。

（協議会が解散した場合の措置）

第１４条　協議会が解散したときは、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

（苦情窓口）

第１５条　地域公共交通に関する相談、苦情その他に対応するため、連絡・通報窓口を総合政策課内に置く。

（委任）

第１６条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、別に定める。

附　則

１　この規約は、平成１０年３月 18 日から施行する。
２　協議会の設立初年度の委員の任期は、第４条第２項の規定にかかわらず、平成２２年３月３１日までとする。
３　平成１９年度の会計年度は、第１２条の規定にかかわらず、平成２０年３月１８日から始まる。

附　則

１　この規約は、平成２２年４月１日から施行する。
２　この規約は、平成２４年４月１日から施行する。
３　この規約は、令和２年６月１０日から施行する。

（2）委員名簿（令和２年度）

団体・機関など	所属団体役職	氏　名	協議会職名
伊達市	市長	須田　博行	会長
福島大学	経済経営学類 准教授	村上 早紀子	副会長
国土交通省東北運輸局福島運輸支局	首席運輸企画専門官	越戸　直	
福島県県北地方振興局	県民環境部長	二瓶　広之	
伊達警察署	交通課長	齋藤　俊雄	
国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所	調査第二課長	佐藤　優	
福島県保原土木事務所	主幹兼所長	馬上　忠愛	
伊達市建設部	土木課長	山際　敬司	
公益社団法人福島県バス協会	専務理事	宍戸　紳一郎	
福島交通株式会社	福島支社乗合営業課長	八巻　健	
東日本旅客鉄道株式会社福島支店	福島支店長	鈴木　吉嗣	
阿武隈急行株式会社	代表取締役社長	菅原　久吉	
一般社団法人福島県タクシー協会	県北支部長	大村　雅恵	
伊達地区タクシー協議会	会長	寺島　剛	
伊達市商工会	会長	渡邊　武	
保原町商工会	会長	佐藤　晃司	
私鉄福島交通労働組合	福島支部長	国嶋　章	
自交総連東北地連福島県協議会	議長	松本　武	

団体・機関など	所属団体役職	氏　名	協議会職名
ＮＰＯ法人伊達西地区自治協議会	理事兼地域づくり部会長	吉田　譲	
梁川町自治組織連絡会	会長	名谷　勝男	
保原町町内会連合会	会長	佐藤　貞夫	
霊山地域自治組織連絡協議会	会長	菅野　勝司	
月舘地域自治組織連絡協議会	会長	渡辺　好宏	
伊達市ＰＴＡ連絡協議会	会長	岡﨑　邦広	
伊達市連合婦人会	副会長	高木　弘子	
伊達市老人クラブ連合会	会長	松本　征一	
伊達市社会福祉協議会	常務理事	菅野　康弘	

（３）活性化協議会開催スケジュールと協議事項

会議	開催内容	
６月１０日 （書面開催）	第１回　伊達市地域公共交通活性化協議会	・令和元年度伊達市地域公共交通利用状況について ・伊達市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について ・令和元年度事業報告について ・令和元年度会計収支決算について ・令和２年度事業計画（案）について ・令和２年度予算（案）について
８月７日 （書面開催）	第２回　伊達市地域公共交通活性化協議会	・路線バス藤田経由小坂線の一部廃止及び減便について
８月２６日	第３回　伊達市地域公共交通活性化協議会	・伊達市地域公共交通計画（骨子案）に関する内容について
１１月１６日	第４回　伊達市地域公共交通活性化協議会	・伊達市地域公共交通計画（案）に関する内容について
１２月１７日	第５回　伊達市地域公共交通活性化協議会	・伊達市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について ・伊達市地域公共交通計画の承認について ・伊達市地域公共交通利便増進実施計画に関する内容について ・地域公共交通確保維持改善事業に関する一次評価について

（4）調査結果

1）市民アンケート調査

公共交通に関する市民アンケート調査の概要は、下表のとおりとなります。

表　市民アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査目的	市民日常の移動実態や公共交通の利用状況、バス等の問題点・改善要望などを把握するため、アンケート調査を実施した。
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査対象	市内在住の 18 歳以上の市民 2,000 人を対象とした。
配布票数	配布票数は、2,000 票。※住民基本台帳より無作為抽出とした。
調査項目	（1）日常の外出 （2）外出の際の困りごと （3）公共交通の利用状況 （4）今後の公共交通のあり方 （5）健康に対する取り組みなど （6）回答者の属性 （7）伊達市内の公共交通への意見（記述回答）
調査時期	2020 年 1 月 18 日（土）～2020 年 2 月 2 日（日）
回収状況	回収票数は 873 票（回収率 43.7%）。

また、公共交通に関する市民アンケート調査の結果概要（一部抜粋）は、以下のとおりとなります。

①回答者の属性

- 性別は、女性が 56.9%、男性が 39.3%となっている。
- 年齢は、75 歳以上の割合が 25.5%と、65 歳以上の割合が 53.2%となっている。
- 77.1%が車の免許を持っており、72.4%が自由に使える車を保有している。
- 23.5%が 75 歳までに車の運転をやめるつもりと回答している。
- 35.8%は家族以外の送迎経験が「よくある」または「たまにある」と回答している。

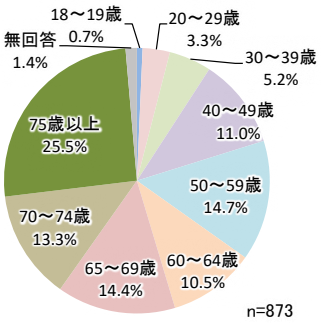


図　年齢

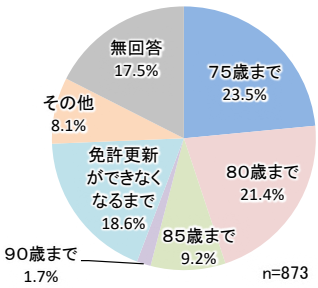


図　運転継続意向

②日常の移動状況

■通勤

- 【問 1、2】通勤先は、「伊達市内」が 54.2%、「市外」が 43.3%。伊達市内では「保原地域」が全体の 22.9%。
- 【問 3】通勤時の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が 84.2%で最も多い。

■買い物

- 【問 5】買い物の頻度は、「週に１～２回」が 45.1%、「週に３～４回」が 23.8%、「ほぼ毎日」が 14.5%
- 【問 6】買い物先は、「保原地域」が 43.1%、「伊達地域」が 15.9%、「霊山地域」が 15.5%。
- 【問 7】買い物時の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が 71.2%で最も多く、「徒歩」と「自転車」を合わせて 17.0%、「自家用車（送迎）」が 14.5%。

■通院

- 【問 9】通院の頻度は、「月に１～３回」が 82.8%、「月に３～５回」が 5.7%
- 【問 10】通院先は、「保原地域」が 29.2%、「福島市」が 12.7%、「伊達地域」が 11.1%、「梁川地域」が 10.7%。
- 【問 11】通院時の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が 64.1%で最も多く、「自家用車（送迎）」が 16.4%、「徒歩」と「自転車」を合わせて 13.3%。

■5 年前と比べた外出環境の変化

- 【問 13】「外出する機会が減った」が 31.2%、「行きたい場所が少なくなった」が 21.2%、「外出がおっくうになった」が 21.1%となっている。
- 年齢別にみると、75 歳以上で「外出する機会が減った（50.2%）」「外出がおっくうになった（35.0%）」などの傾向が顕著となっています。

■5 年前と比べた食糧品の買い物環境の変化

- 【問 14】「買い物に出かける回数が減った」が 21.1%、「ひとりで出かけるようになった」が 18.9%となっている。
- 年齢別にみると、75 歳以上で「買い物に出かける回数が減った（30.5%）」、「誰かに買ってきてもらうことが増えた（26.9%）」などの傾向が顕著となっています。

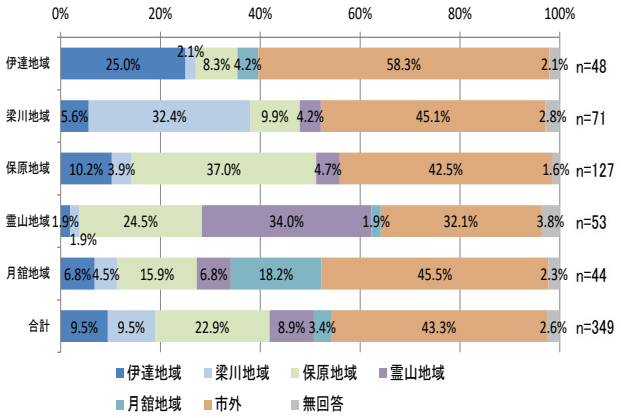


図　【問 1、2】通勤先

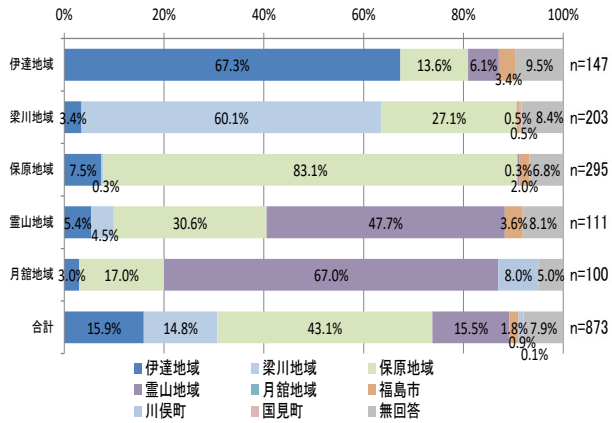


図　【問 6】買い物先

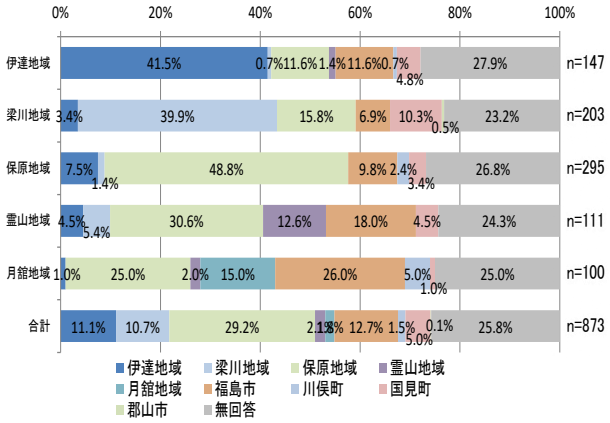


図　【問 10】通院先

③公共交通の利用状況と評価

■ＪＲ

- 【問 15】利用頻度は、「利用していない」が 65.1%、「数か月に 1 回以下」が 24.5%。
- 【問 16】利用する駅は「伊達駅」が 30.5%、「福島駅」が 39.5%。
- 【問 17】便利な点は、「運賃が安い」が 43.6%、「決まった時間に乗れる」「自分で運転しなくてよい」が 42.5%
- 【問 18】利用しない理由は、「駅に駐車場が少ないため」が 8.3%。

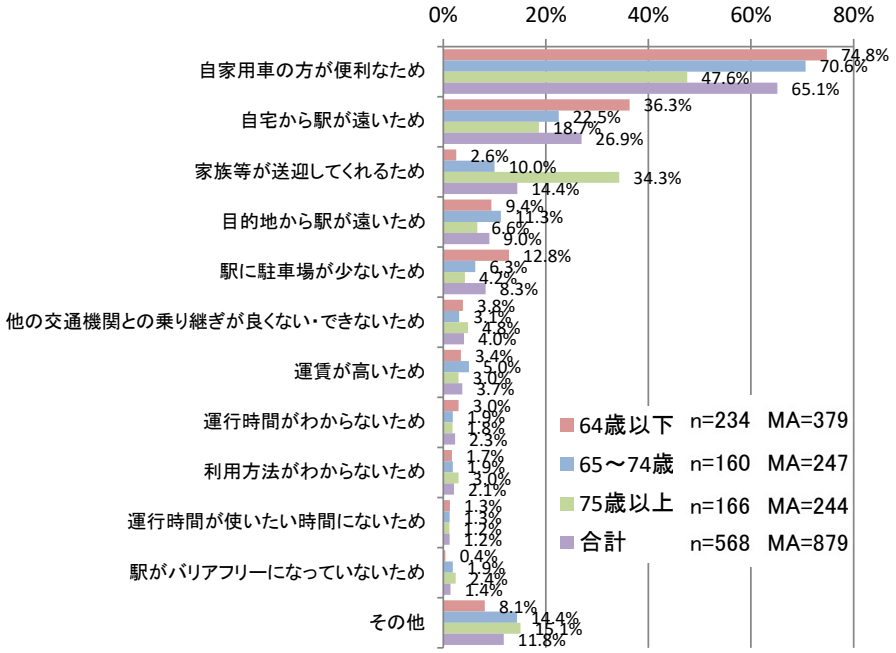


図　【問 18】ＪＲを利用しない理由

■阿武隈急行

- 【問 19】利用頻度は、「利用していない」が 61.2%、「数か月に 1 回以下」が 26.1%。
- 【問 20】利用する駅は「保原駅」が 32.6%、「梁川駅」が 18.8%。
- 【問 21】便利な点は、「決まった時間に乗れる」「駅が近い」が 44.7%
- 【問 22】利用しない理由は、「運賃が高いため」が 12.7%、「駅に駐車場が少ない」が 6.2%。

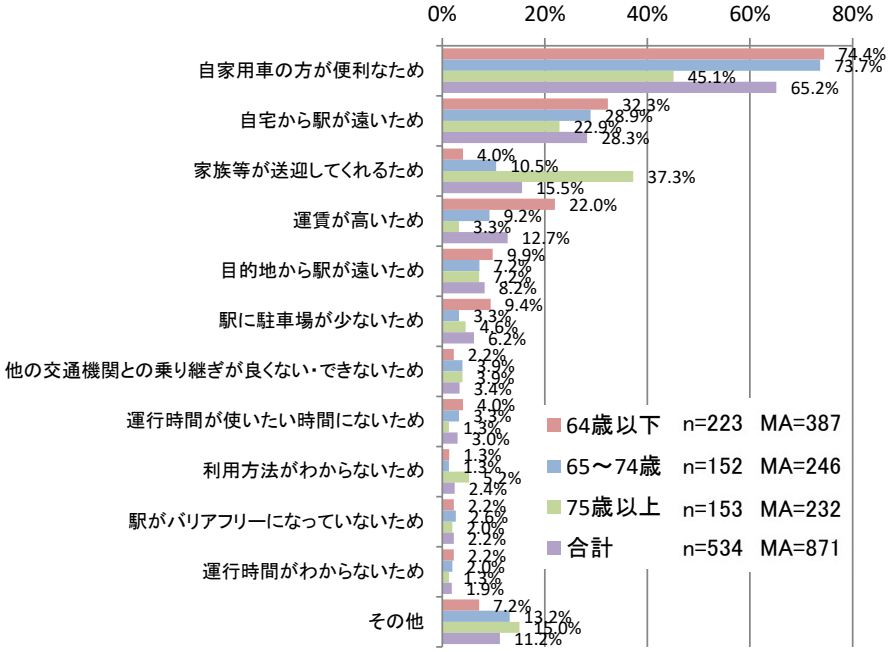


図　【問 22】阿武隈急行を利用しない理由

■路線バス

- 【問 25】利用頻度は、「利用していない」が 82.4%、「数か月に 1 回以下」が 8.1%。
- 【問 26】便利な点は、「バス停が近い」が 41.3%、「自分で運転しなくてよい」が 40.4%
- 【問 27】利用しない理由は、「運賃が高いため」が 16.8%、「自宅または目的地から停留所が遠いため」が 16.1%。

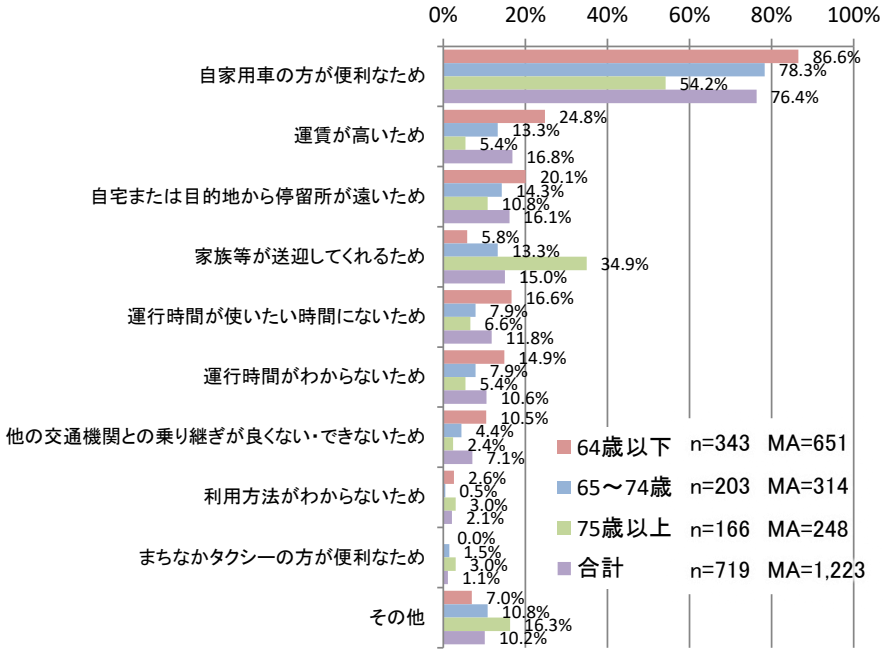


図　【問 27】路線バスを利用しない理由

■デマンド交通

- 【問 28】利用頻度は、「利用していない」が 90.6%、「数か月に 1 回以下」が 3.0%。
- 【問 29】利用方法を知った方法は、「商工会のチラシを見た」が 35.1%、「家族等に教えてもらった」が 21.1%
- 【問 30】便利な点は、「直接目的地に行ける」が 66.7%、「運賃が安い」が 52.6%
- 【問 31】利用しない理由は、「利用方法がわからないため」が 17.6%、「目的地が福島市など市外にあるため」が 10.1%。

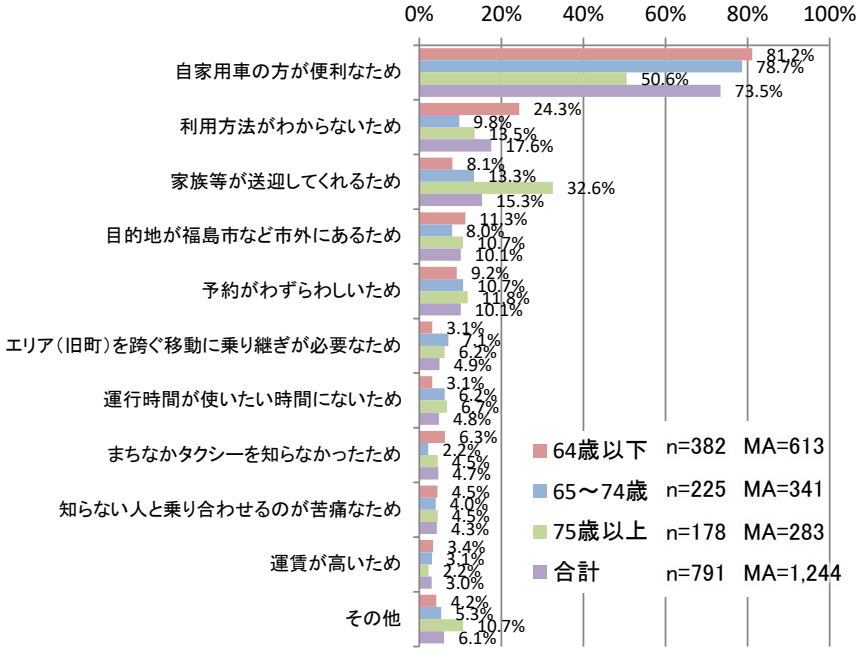


図　【問 31】デマンド交通を利用しない理由

④今後の公共交通のあり方

・【問 33】公共交通の改善で重要な点は、地域によって異なる結果となった。

＜最も指摘が多い項目＞

・伊達地域：運行時間帯の見直し・改善（30.6%）
・梁川地域：運賃の見直し・改善（23.6%）
・保原地域：需要に応じた運行の見直し・改善（27.5%）
・霊山地域：運行経路の見直し・改善（25.2%）
・月舘地域：乗り継ぎの見直し・改善（30.0%）

・【問 35】公共交通の支え方については、全ての地域で「利用が少ない路線については減便や廃止もやむを得ない」が最も多く 3 割以上を占める。

・【問 39】日常生活における地域公共交通の満足度を点数化してみると、霊山地域と月舘地域が特に低い結果となった。

＜満足度の点数化＞

（満足 5pt、概ね満足 2.5pt、ふつう 0pt、やや不満-2.5pt、不満-5pt）

・伊達地域：-0.6pt
・梁川地域：-0.9pt
・保原地域：-0.4pt
・霊山地域：-1.9pt
・月舘地域：-1.7pt

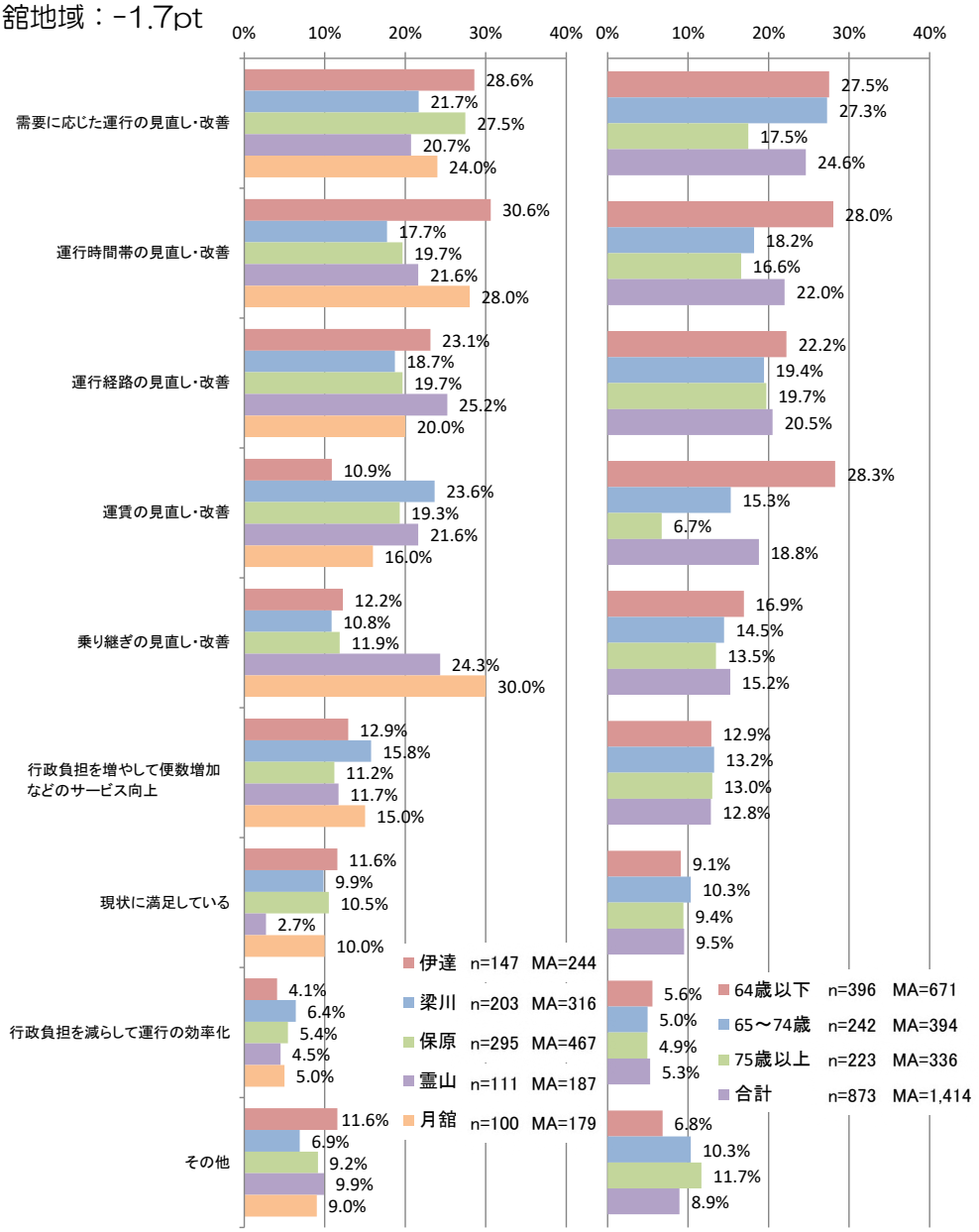
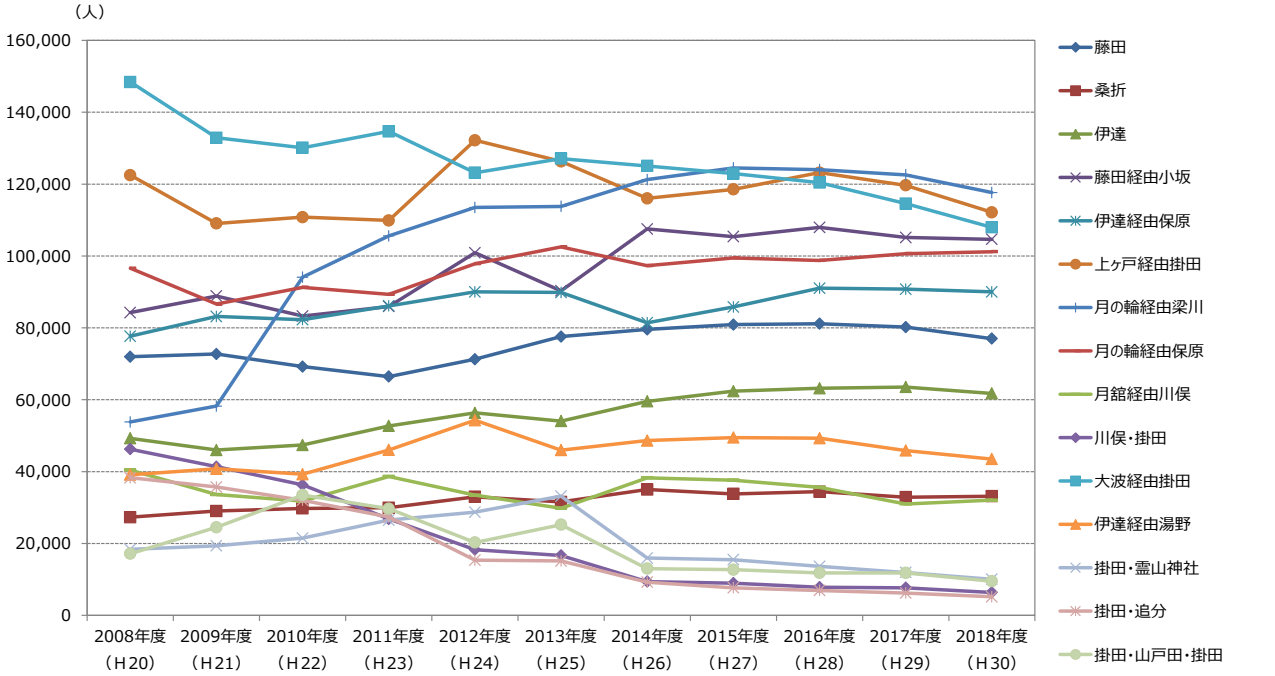


図　【問 33】伊達市内の公共交通の改善に向けて重要なこと

2）バス・鉄道利用実態調査

①系統別輸送人員の推移

- 系統別の輸送人員をみると、「市町村代替バス路線」の３系統に加えて、「川俣・掛田」「月舘経由川俣」で利用者数の低迷が顕著となっている。
- 伊達市内の路線バスは隣接自治体に跨って運行しており、伊達市内で乗車した人の割合は２割に満たない状況となっている。

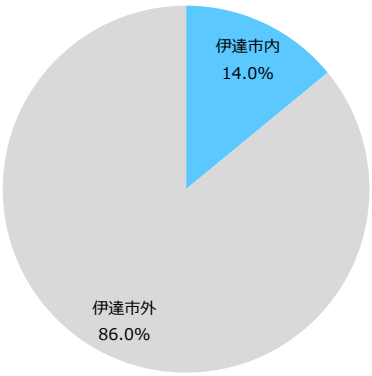


資料：福島交通所有資料

図　系統別年間輸送人員の推移

表　系統別年間輸送人員（平成 30 年度のランキング）

路線名	年間乗車人員（人/年）										
	2008年度（H20）	2009年度（H21）	2010年度（H22）	2011年度（H23）	2012年度（H24）	2013年度（H25）	2014年度（H26）	2015年度（H27）	2016年度（H28）	2017年度（H29）	2018年度（H30）
月の輪経由梁川	53,800	58,229	94,115	105,575	113,499	113,804	121,251	124,526	124,029	122,588	117,656
上ヶ戸経由掛田	122,503	109,043	110,804	109,896	132,200	126,330	116,041	118,541	123,205	119,675	112,164
大波経由掛田	148,398	132,890	130,107	134,669	123,179	127,096	125,066	122,933	120,413	114,582	107,964
藤田経由小坂	84,259	88,862	83,278	85,951	100,891	90,319	107,511	105,397	107,940	105,138	104,629
月の輪経由保原	96,591	86,616	91,287	89,342	97,840	102,540	97,300	99,476	98,772	100,638	101,187
伊達経由保原	77,664	83,174	82,267	86,097	90,009	89,853	81,426	85,795	91,039	90,754	89,998
藤田	71,972	72,730	69,217	66,444	71,260	77,575	79,550	80,903	81,146	80,198	77,002
伊達	49,258	45,992	47,392	52,715	56,327	54,055	59,556	62,386	63,169	63,535	61,762
伊達経由湯野	39,125	40,767	39,249	46,020	54,303	45,977	48,642	49,460	49,294	45,866	43,502
桑折	27,296	29,022	29,740	29,950	32,972	31,562	34,997	33,798	34,426	32,886	33,158
月舘経由川俣	40,407	33,601	31,775	38,646	33,430	29,803	38,261	37,618	35,603	31,004	32,046
掛田・霊山神社	18,353	19,368	21,478	26,492	28,698	33,173	15,930	15,482	13,610	11,928	10,023
掛田・山戸田・掛田	17,155	24,498	33,472	29,671	20,271	25,228	13,006	12,709	11,805	11,812	9,496
川俣・掛田	46,240	41,354	36,285	26,818	18,283	16,659	9,398	8,962	7,823	7,668	6,375
掛田・追分	38,302	35,706	32,010	27,345	15,331	15,117	9,239	7,663	6,899	6,214	5,169



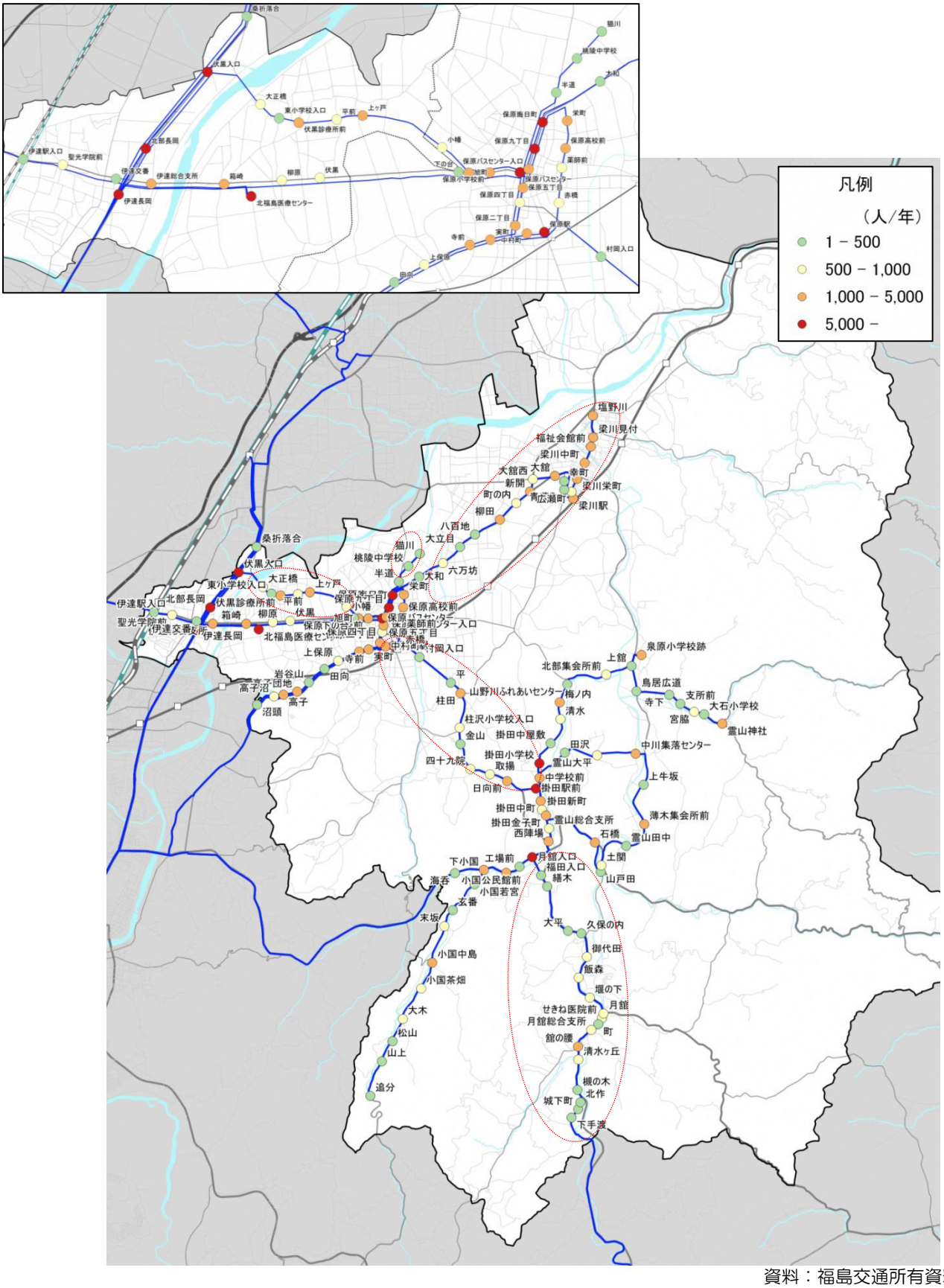
N=912,131人
（高速バス「福島・相馬」を除く）

資料：福島交通所有資料

図　伊達市内で乗車した人の割合

②停留所別乗降者数　※2018 年 10 月～2019 年９月のデータ

- 乗降者数の多い停留所をみると、掛田駅前、伊達長岡、掛田小学校、保原バスセンター、保原駅となっている。
- 上ケ戸経由掛田の大正橋～小幡間、伊達経由保原の半道～猫川間、月の輪経由梁川及び月の輪経由保原の高子団地～実町間、月舘経由川俣の月舘入口～下手渡間で乗降客数が少ない状況となっている。



資料：福島交通所有資料

図　停留所別乗降者数

③区間別利用状況

- 上ケ戸経由掛田：大正橋～小幡の乗者数は、路線全体の 2.7%
- 伊達経由保原：半道～猫川の乗者数は、路線全体の 0.2%
- 月の輪経由梁川、月の輪経由保原：高子団地～実町の乗者数は、路線全体の 1.6%
- 月舘経由川俣：月舘入口～下手渡の乗者数は、路線全体の 4.7%

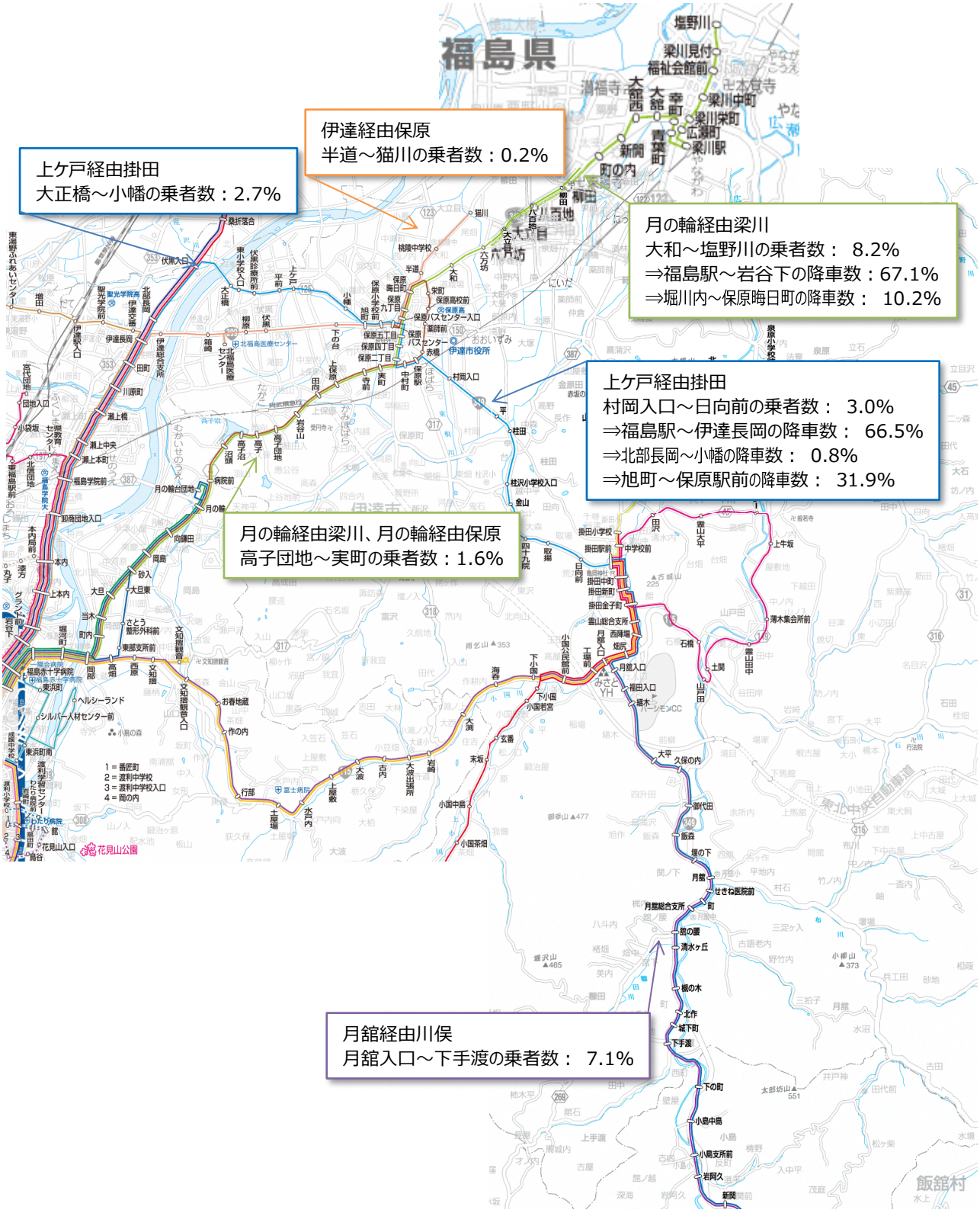
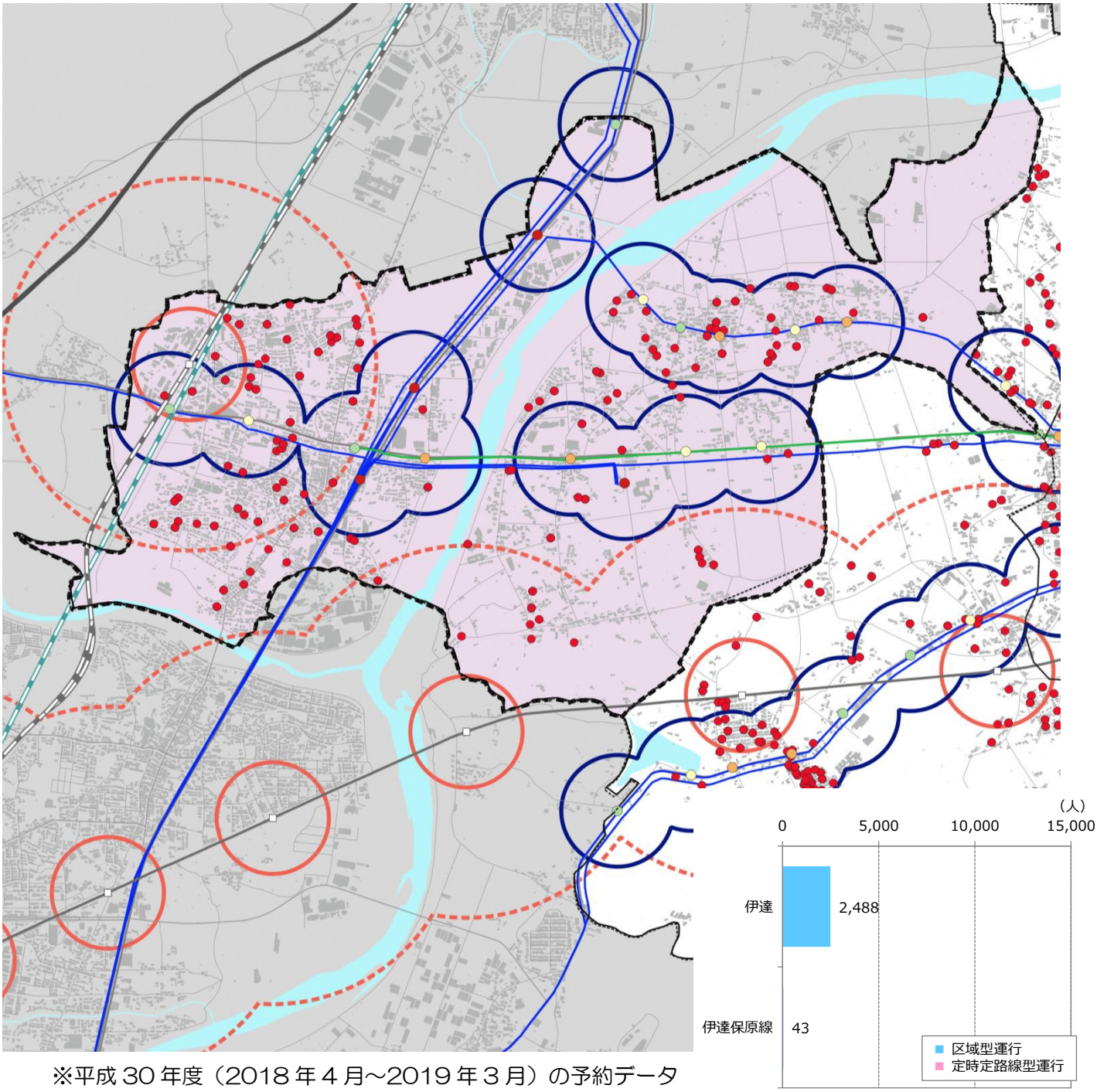


図　区間別利用状況

３）デマンド交通の利用実態調査

①伊達地域

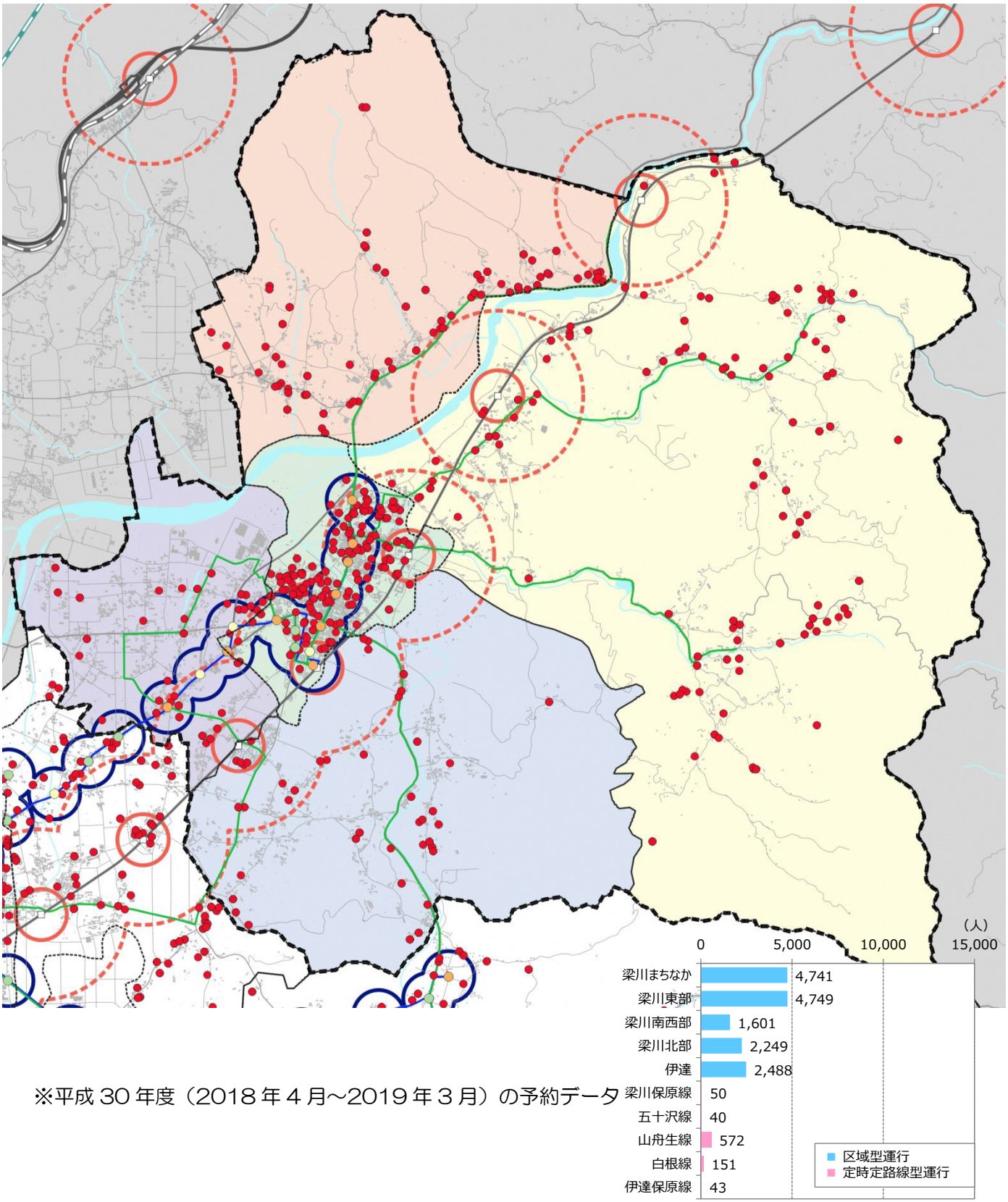
- 伊達地域の H30 年度の利用実績をみると、伊達エリアは 2,488 人。伊達保原線（定時定路線型）は 43 人と利用者が少ない。
- 伊達地域の利用者分布をみると、エリアが狭いことから鉄道や路線バス路線沿線に多く分布しています。



※平成 30 年度（2018 年４月～2019 年３月）の予約データ

②梁川地域

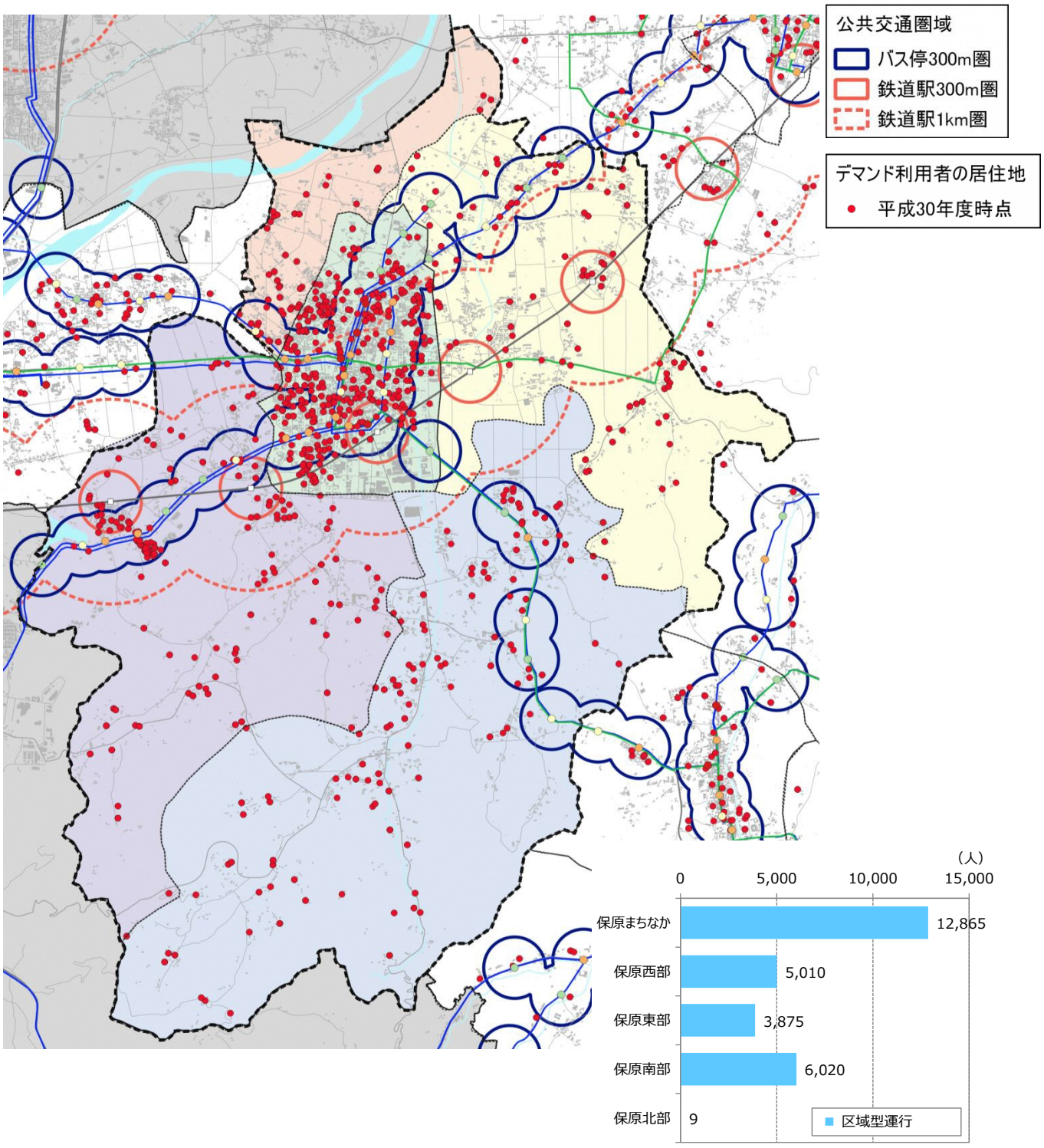
- 梁川地域の H30 年度の利用実績をみると、区域型の梁川まちなか、梁川東部、梁川南西部、梁川北部の利用者数は 1,601～4,749 人となっています。梁川保原線、五十沢線、山舟生線、白根線の定時定路線型は 50 人以下と利用者が少ないです。
- 梁川地域の利用者分布をみると、バス停や駅から離れたエリアに広く分布している一方で、路線バス路線沿線にも多く分布しています。



※平成 30 年度（2018 年 4 月～2019 年 3 月）の予約データ

③保原地域

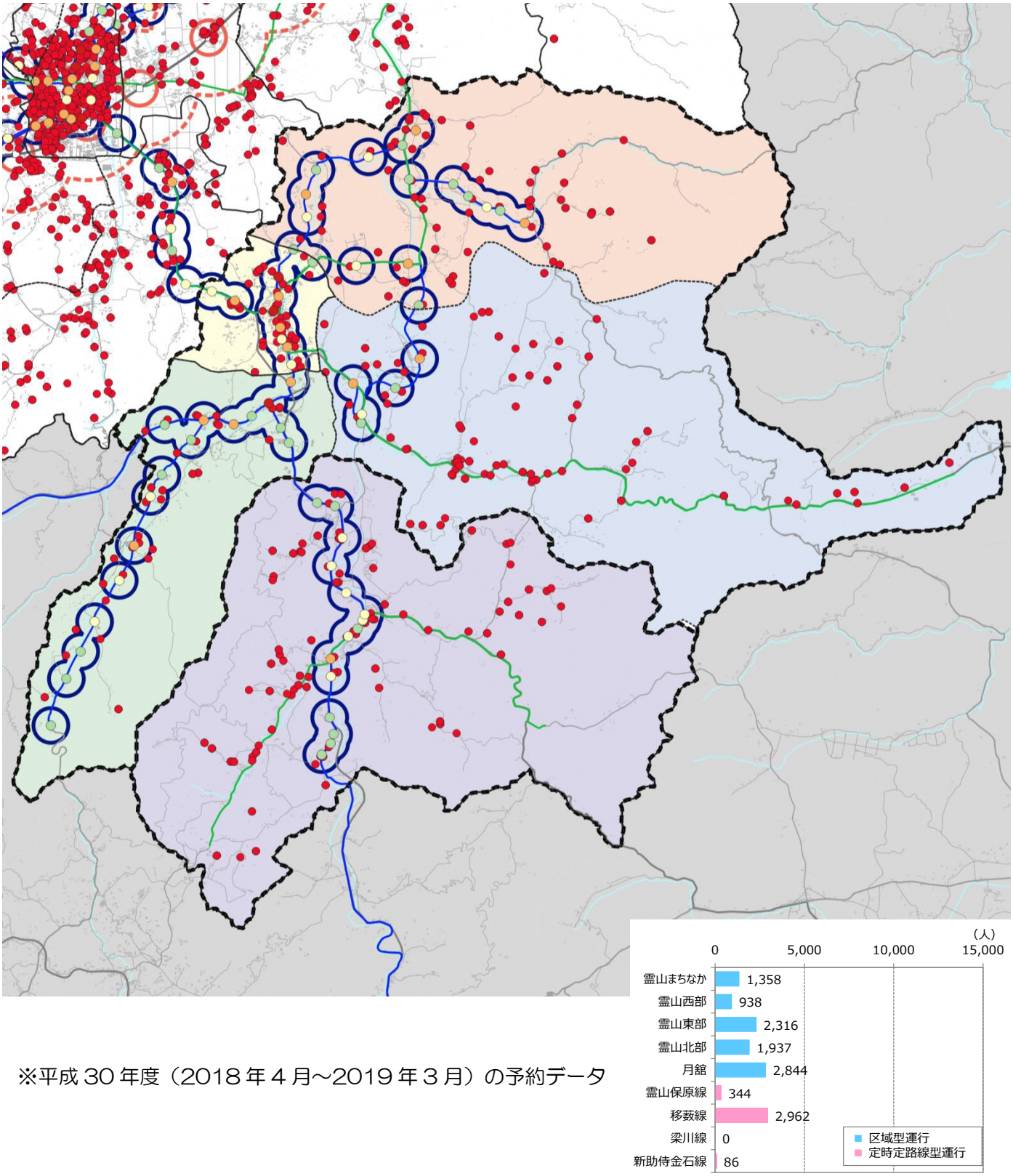
- 保原地域の H30 年度の利用実績をみると、保原まちなかエリアの利用者数が 12,865 人で圧倒的に多く、それ以外の保原西部、保原東部、保原南部では 3,875～6,020 人となっています。
- 保原地域の利用者分布をみると、バス停や駅から離れたエリアに広く分布している一方で、路線バス路線沿線にも多く分布しています。



※平成 30 年度（2018 年 4 月～2019 年 3 月）の予約データ

④霊山・月舘地域

・霊山・月舘地域の H30 年度の利用実績をみると、区域型の各エリアの利用者数は 938～2,844 人となっています。定時定路線型では、移薮線で 2,962 人、霊山保原線、梁川線、新助侍金石線で 344 人以下と利用者が少ないです。
・霊山・月舘地域の利用者分布をみると、バス停や駅から離れたエリアに広く分布しています。



※平成 30 年度（2018 年 4 月～2019 年 3 月）の予約データ

4）関係者ヒアリング

区分	対象	実施概要	議事要旨			
			現計画に対する意見	運行上・運営上の課題	再編・見直しについて	次期計画に対する意見
路線バス	福島交通株式会社	R1.12.19（木） 10:00～	・保原地区の拠点が駅、バスセンター、役場のどれか不明確である。（P57.交通結節点の機能強化） ・生活圏域として考えるのであれば、福島市に向いているため、どのように福島市に向かわせるかを考える必要がある。 ・地域内のバス路線とデマンド型交通の結合は必要であると考える。 ・事業性が厳しい路線バスの見直しは、圏域全体で検討するべき。	・学生しか利用していない路線について、前回計画のとおり廃止する方向で問題ない。 ・地域内のバス路線については、日中の時間が非稼働となる。 ・ドライバー不足が課題。 ・台風 19 号に伴う郡山営業所の車両水没により車両不足。 ・JR 伊達駅の改修について、乗入可能な車両は中型までとなる。路線バスは中型が多いので大丈夫だが、一日の中で朝方は大型バスが必要なので、その便は伊達駅前に乗り入れできない。	・福島市の再編実施計画、阿武隈急行の網計画、伊達市のまちづくりの将来的展望を含めて落とし込んでいく必要がある。	・自動運転や AI デマンド等へはドライバー不足の観点からも関心はある。自動運転については、画面一つで完結するのはまだ先の話で、乗降を手助けする乗務員が一人必要となる。 ・小さな需要への対応について、グリーンスローモビリティ、ゴルフカートを利用したラストワンマイル確保を検討している地域もある。
商工会	保原町商工会	R1.12.25（水） 13:00～	・特になし	・利用者は極力乗継したくないと思う。乗車したい場所がエリア外でも、エリア内まで歩いてきて乗車する利用者はいる。 ・車両によって稼働率が高い車両と低い車両がある。稼働率が均等になればいい。まちなかエリアを走っている車は休みなく走っていて、地方便はお客さんがいないと稼働していない。走行距離も車両によって大きく異なる。	・オペレーションシステムについては、令和 2 年に更新の時期を迎える。 ・現在でも配車の采配が難しいのに、エリアが大きくなればさらに難しくなる。	・現在よりも利用者が不便にならない再編を希望する。
	伊達市商工会運行委員会	R1.12.25（水） 10:00～	・高齢化が進み、免許返納が進めば、地区の移動についてデマンド型交通またはそれに代わる交通の役割は大きくなると思われる。 ・医療機関独自での無料送迎との関係性、役割分担の明確化が必要である。	・まちに人を呼ぶため、デマンド型交通を走らせている。利用者側としては、乗継なしの一本化を望む声がある中で、伊達市商工会が係る意味があるのか疑問。 ・乗継割引制度などがないので、目的地に行くためにエリアを超えてしまうと、運賃がかかる。	・定路線の方は、路線バスの代替としてやっているので、エリアをカバーできれば、定路線にこだわる必要はないと思う。 ・スクールバスのような利用もされているので、その利用者に配慮した見直しが必要。 ・小中学校の統廃合が出てくるので、スクール関連の要望を協議していかなければならない。	・運賃の割引は、商工会で負担してまでやるというのは難しい。 ・運行委員会で意見を言える機会を増やして、意見を吸い上げられるようにする。
デマンド交通事業者	有限会社丸和保原タクシー	R1.12.19（木） 13:00～	・デマンド型交通、一般のタクシー、バス、鉄道がある中で、民間事業者では非効率で対応しきれないところへの市民サービスをどうするのか。施策と民間業者とのすみ分けをどうするのか、明確化してほしい。	・保原のまちなかエリアは、商店街等が集中しているので、数百メートルの利用が多い。特に、年金支給日などに集中。 ・一度に乗りあう人数が少ない地区については、ハイエースは無駄であり、車両を小型化した方がよい。	・市内全域をドア to ドアで運行するのではなく、ミーティングポイントを設けるなど乗降場所を定めた方がいい。 ・デマンド型交通は自宅から拠点までの移動手段として、その先は路線バスや鉄道などと、すみ分けが必要である。	・女性、子供、高齢者に優しい施策を作れば住民の幸福度が上がるのでは。 ・子どもの送迎（夕方や休日の送迎が不可能という親の事情で、子どもが塾やクラブ活動をあきらめる状況）に対する支援が必要。 ・各交通機関が共存していけるよう、すみ分けの明確化が必要である。
	新達交通株式会社	R2.1.8（木） 13:00～	・特になし	・ジャンボタクシーは、車両のステップが高いので高齢者などからは敬遠される。	・市民の利便性を重視するべき。 ・台数増やすと、タクシーの利用者をデマンド型交通が奪うことになる。	・放課後児童クラブにデマンド型交通を利用してはどうか。（現在、タクシー利用している児童がいる） ・まちなかの病院（小さいクリニックなども含む）、スーパー、銀行、市役所などを定路線で巡回してはどうか。
	有限会社月舘観光	R2.1.23（木） 10:00～	・利益のみで考えず、地域貢献し、維持していくことを考えなければならない。	・月舘に買い物する場所がないと思われているが、小売店（まるぎんなど）はあるので、そこで乗降できるようになれば便利なのではないか。	・目的地となる主要施設をきちんと設定すべき。細かすぎると台数が足りなくなる。 ・料金については、一律ではなく距離で運賃が上がる方が良いと思う。	・月舘で言えば、高速バスのバス停となっている道の駅からマイクロバスで、つきだて花工房等に行き、臨時バスが来る時間だけ施設でもお刺身等を売るだとか、立ち寄れるようなものを作るといいと思う。
	福島県北交通株式会社	R2.1.8（木） 15:00～	・３ゾーン化については、現状の車両台数では足りない。実施するには台数増加、ドライバー確保が必要。 ・利用者の移動実態に合っていれば問題ない。 ・３ゾーン化に反対ではないが、現状のままで問題ない。	・デマンド型交通については、ダイヤが決まっていて決まっていないようなもの。 ・燃料代の高騰に対応した委託費を検討してほしい。 ・冬場、雪が降ると山間部は玄関まで行けない。雪かきしてある道路まで出てきてもらっている。 ・北部コースは問題ないが、東部コースはエリアが広く、時間に間に合わないことがある（北部の車両に手伝ってもらっている）。 ・ドライバーの出勤～退社までの拘束時間が長い（東部で 12 時間、北部で 10 時間）。	・台数増加、ドライバー確保の準備期間があるならば、ゾーンを広げるのも問題ない。 ・伊達市の中をぐるぐる巡回する２台のコミュニティバスがあっても良いのではないか。（例：梁川駅～関本～掛田～掛田と月舘の境～保原駅～北医療～ベニマル～伊達駅）	・予算があるなら、伊達市らしく派手にしたラッピングバスをぐるぐる走らせる。
	ふくしま中央交通	R2.1.8（木） 10:00～	・現行計画では、事業計画なのに予算が伴っていないと感じる。	・行きがデマンド型交通で帰りがタクシーの人たちがかなり多い。デマンド型交通では、病院の終わる時間が分からないので事前に予約しようがない。 ・圧倒的に高齢者が多い中で、乗継や往復を含めた時間を調べてまで利用するとなると難しいと思う。	・３ゾーンにして料金を一本化にしたら、遠くに住んでいる人はいいが、近くの人は不公平を感じると思う。受益者負担であれば、市民は納得すると思う。 ・今の予算で実施するとすれば、平日の８：30～16：00 の時間帯で、小型タクシーが狭い中で動くのなら良いのかもしれない。もっと予算があれば、土日の運行も考えられる。	・伊達市の地域公共交通の再編の方向性（スケジュール、サービス水準、予算など）が見えてこない。民間事業者と伊達市の役割分担が不明確だと思われる。 ・旧伊達町から福島市や仙台市に通うのは便利で安い。伊達地域については、現状を大きく変える必要はないと感じる。

5）公共交通に関する医療施設アンケート調査

・回答があった全２８施設中７施設が送迎サービスを実施。
・透析患者のみを送迎している１施設を除き、６施設が問題を抱えている。

表　送迎サービス実施内容・課題

	サービス内容						
	台数	範囲・ルート	運行日	運行本数・時間		運行方法	運行形態
				往路	復路		
1	2台	①桑折・松原線:下成田入口～藤田総合病院 ②貝田・越河線：清水～藤田総合病院 ③大枝・五十沢・沼の平線：沼の平～藤田総合病院	月・水・金	①1本　8:10 ②1本　9:00 ③1本　9:50	1本	①～⑦路線定期運行	自社運行
		④小坂・桑折駅線：桑折役場～藤田総合病院 ⑤徳江・伊達崎道林線：金屋～藤田総合病院 ⑥桑折・吉沼線：荒屋敷～藤田総合病院 ⑦山崎・根岸線：根岸～藤田総合病院	火・木	④1本　8:05 ⑤1本　8:35 ⑥1本　9:05 ⑦1本　9:40	1本		
2	1台	①保原中央クリニック→北福島医療センター ②保原中央クリニック→梁川病院 ③コース別送迎（梁川、月舘、伊達・伊達崎・富野方面・山舟生・白根コース）	平日	①1本 8:10～16:45 ②5本 8:30～12:30 ③予約に応じて運行	①1本 ②5本	①②定時定路線型 ③予約に応じて運行	自社運行
3	1台	保原・梁川・霊山	個別対応	個別対応	個別対応	個別対応	自社運行
4	1台	霊山・月舘方面	個別対応	個別対応	個別対応	個別対応	自社運行
5	1台	月舘町及び霊山町と川俣町の一部（月・水・木・金の午前のみ）	個別対応	個別対応	個別対応	個別対応	自社運行
6	3台	霊山及び月舘地区（患者さんの予約に合わせたルート）	個別対応	個別対応	個別対応	個別対応	自社運行
7	—	個別対応	個別対応	個別対応	個別対応	個別対応	

・全２８施設中９施設が連携メニュー①～④（＝施設も一定の費用を捻出）への検討可能性の指摘が挙がっている。
・２８施設中２２施設が連携意向ありと言っている。

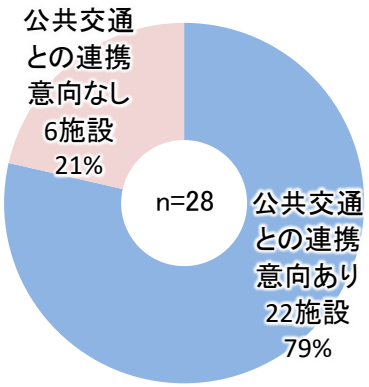


図　公共交通との連携意向

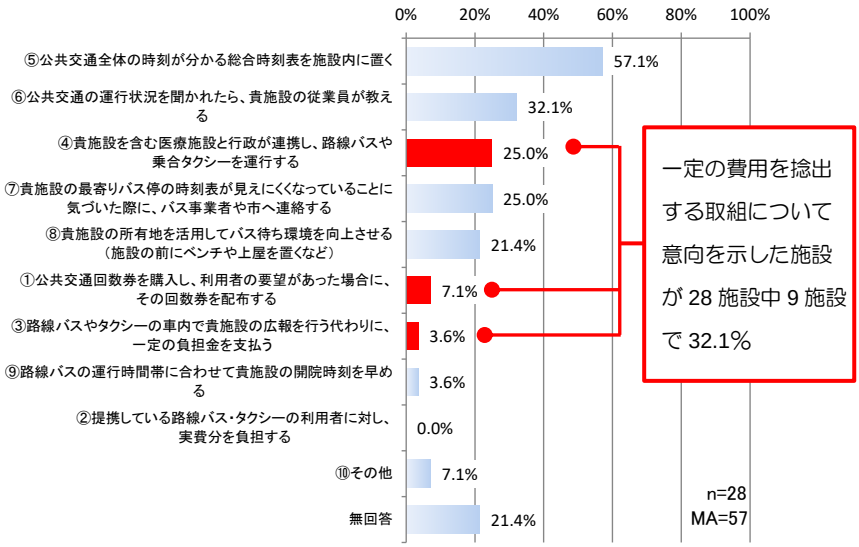


図　公共交通との連携メニュー

・送迎している医療施設は全てバス路線上に位置している。また、送迎サービスは広範囲で展開され、既存の公共交通ネットワークとは大きく矛盾していることが分かる。

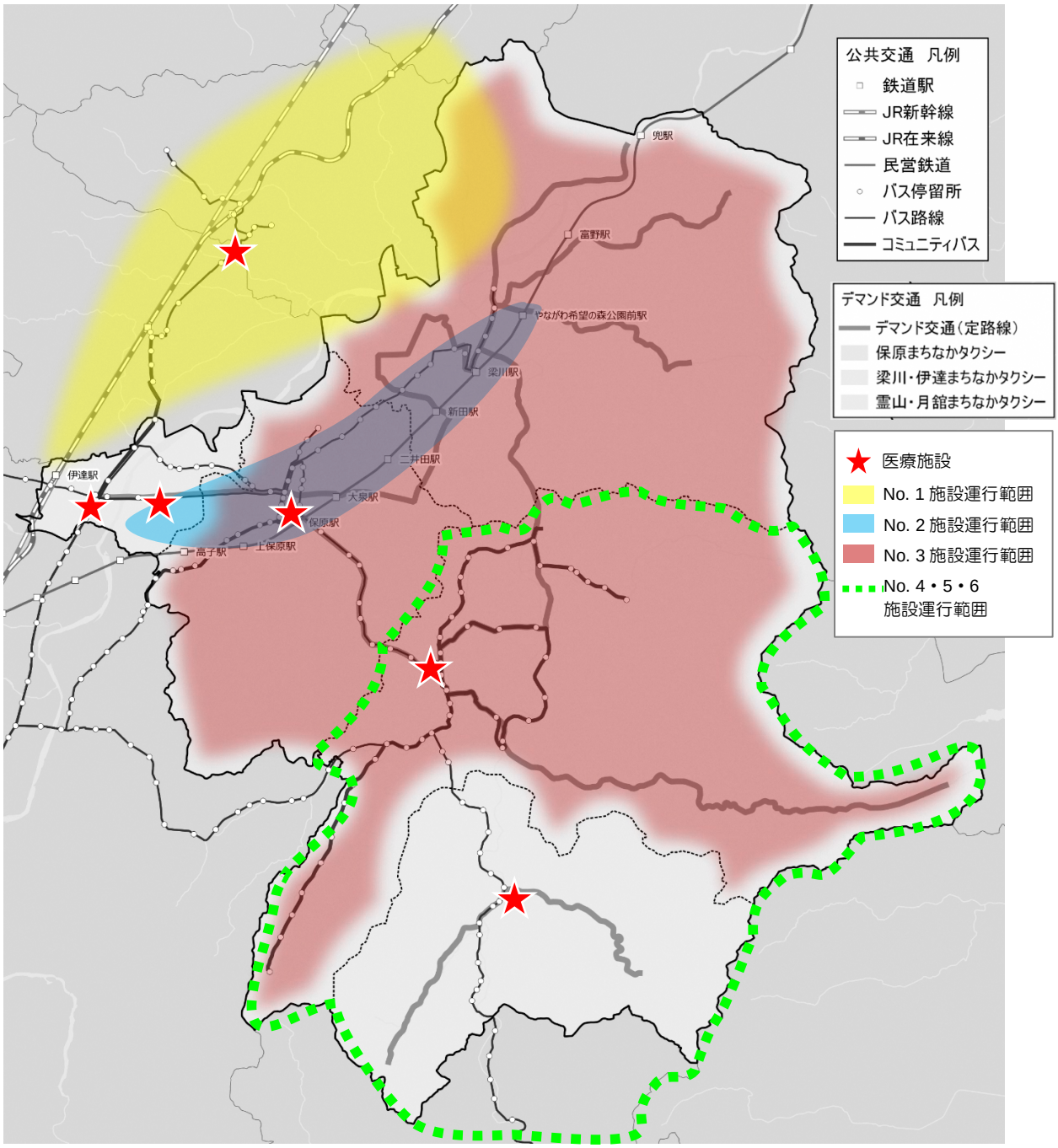


表　公共交通ネットワークと送迎サービスの重複状況

伊達市地域公共交通計画

発行日：令和２年１２月

発　行：伊達市役所 市長直轄 総合政策課

〒960-0692
伊達市保原町字舟橋 180 番地
TEL：024-575-1142