伊達市
地域公共交通総合連携計画

平成２１年３月

伊達市

【 目 次 】

１．計画策定の背景と目的 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1-1 背景と目的 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1-2 計画策定のながれ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
２．伊達市の概況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
３．公共交通の現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
3-1 主な交通資源の現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
3-2 公共交通の運行状況と利用動向 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
3-3 公共交通空白・不便地域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
3-4 路線バス・デマンド型乗合タクシーの
運行経費と公的補助 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
４．路線バスの利用実態 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
4-1 利用実態調査の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
4-2 路線別の利用特性概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
５．公共交通に対する市民ニーズ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
5-1 市民アンケートの実施概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
5-2 市民アンケートの結果概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
６．伊達市の公共交通の課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
７．伊達市の地域公共交通総合連携計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
7-1 上位計画における公共交通の位置付け ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
7-2 地域公共交通総合連携計画の基本方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30
7-3 地域公共交通総合連携計画の区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
7-4 地域公共交通総合連携計画の期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
7-5 地域公共交通総合連携計画の目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
８．地域公共交通総合連携計画における具体的な施策 ・・・・・・ 36
8-1 目標を達成するために行う事業（短期計画） ・・・・・・・ 37
8-2 目標を達成するために行う事業（中長期計画） ・・・・ 45
8-3 計画推進のための組織体制 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47

１．計画策定の背景と目的

1-1．背景と目的

わたしたちの日常の暮らしは自家用車に大きく依存し、公共交通の利用は低迷していますが、自動車を運転しない方の市民生活に最低限必要な交通手段の確保、特に高齢者や遠距離通学の児童生徒等の交通手段の確保、さらには地球規模の課題である地球温暖化防止において、公共交通はとても重要な役割を担っています。

伊達市は市域が広いために、公共交通は医療機関への通院や学校等への通学に欠かせないものとなっています。

しかしながら、これまで自家用車の普及が進み公共交通離れが続いた結果、現在の伊達市内の公共交通、特に路線バスを維持するには多大な行政負担が必要となっており、その負担額は年々増加しています。

一方では、現在も公共交通を利用できない地域もあり、その対策が望まれております。

昨今の厳しい財政状況の中で、公共交通空白・不便地域※への対応を含め、いかにして市民生活に必要な公共交通を持続していくかが課題となっています。

また、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、公共交通の問題を地域の問題として捉え、市町村が中心となって関係者とともに総合的に検討し、合意形成を図り、長期的に持続できる公共交通の実現に向けて取り組むことが重要であるという基本的な考え方を示しており、そのような取り組みに対して国も支援するとしています。

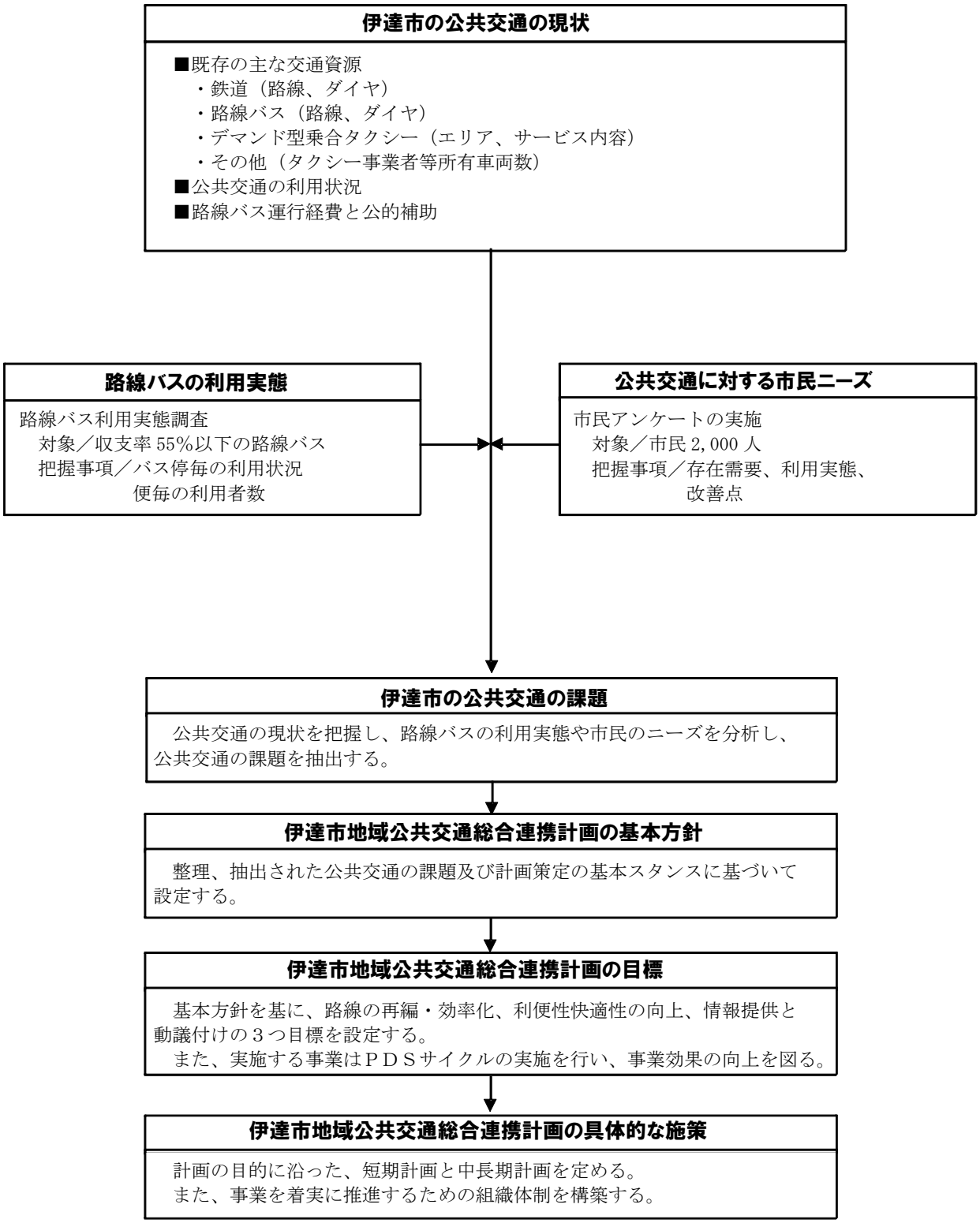
このような状況を踏まえ、伊達市では、地域住民はもとより交通事業者、商工業関係者、関係行政機関、学識経験者など多くの関係者による伊達市地域公共交通活性化協議会を設置し、伊達市の実態にあった公共交通、将来にわたって持続可能な公共交通の仕組みを構築することとしました。

この伊達市地域公共交通総合連携計画は、市内の様々な公共交通資源をもとに、伊達市の特性に応じたアイディアを絞り、市民との協働を促しつつ、長期的に持続可能な公共交通を実現していくことを目的としています。

※　公共交通空白・不便地域とは

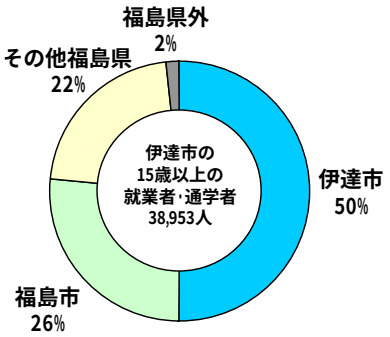
公共交通を利用できない地域、利用しにくい地域のことで、具体的な地域は15頁で規定していま

1-2. 計画策定のながれ


伊達市の公共交通の現状
■既存の主な交通資源
・鉄道（路線、ダイヤ）
・路線バス（路線、ダイヤ）
・デマンド型乗合タクシー（エリア、サービス内容）
・その他（タクシー事業者等所有車両数）
■公共交通の利用状況
■路線バス運行経費と公的補助
路線バスの利用実態
路線バス利用実態調査
対象／収支率 55%以下の路線バス
把握事項／バス停毎の利用状況
便毎の利用者数
公共交通に対する市民ニーズ
市民アンケートの実施
対象／市民 2,000 人
把握事項／存在需要、利用実態、
改善点
伊達市の公共交通の課題
公共交通の現状を把握し、路線バスの利用実態や市民のニーズを分析し、
公共交通の課題を抽出する。
伊達市地域公共交通総合連携計画の基本方針
整理、抽出された公共交通の課題及び計画策定の基本スタンスに基づいて
設定する。
伊達市地域公共交通総合連携計画の目標
基本方針を基に、路線の再編・効率化、利便性快適性の向上、情報提供と
動議付けの３つ目標を設定する。
また、実施する事業はＰＤＳサイクルの実施を行い、事業効果の向上を図る。
伊達市地域公共交通総合連携計画の具体的な施策
計画の目的に沿った、短期計画と中長期計画を定める。
また、事業を着実に推進するための組織体制を構築する。

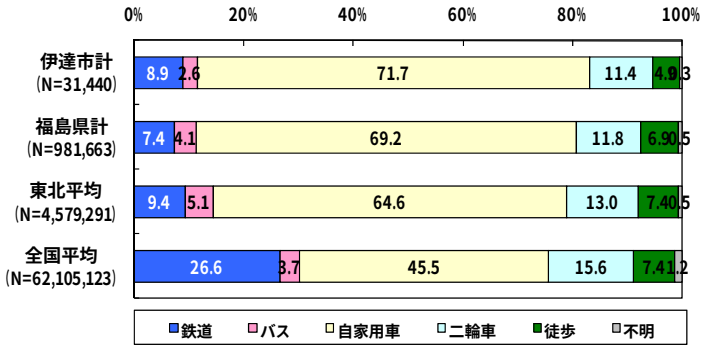
２．伊達市の概況

・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、県都福島市の北東に隣接しています。
・東に阿武隈山系の霊山、西には吾妻連峰、北方には宮城県境の山々が遠望できる福島盆地の中にあります。
・地勢は、市の西部は阿武隈川が流れ、海抜約 50 メートルと低くなっています。市の西部から中心部周辺は、平坦地となっており砂質壌土で耕地に適しています。市の南部及び東部には、南北に 500 メートルから 800 メートル程の阿武隈高地が連なっています。
・伊達市民の産業別人口は、第一次産業が 16%、第二次産業が 33%、第三次産業が 51%となっており、第一次産業従事割合が福島県平均（9.2%）に比べ高くなっています。
・伊達市民の自動車保有台数は、47,044 台（軽自動車、乗用車計）となっています（市民 1.5 人に１台の割合）。
・伊達市民の通勤・通学先は市外では福島市が 26%と多く、通勤・通学時の利用交通手段は 71.7%が自動車となっています。



資料：H17 国勢調査

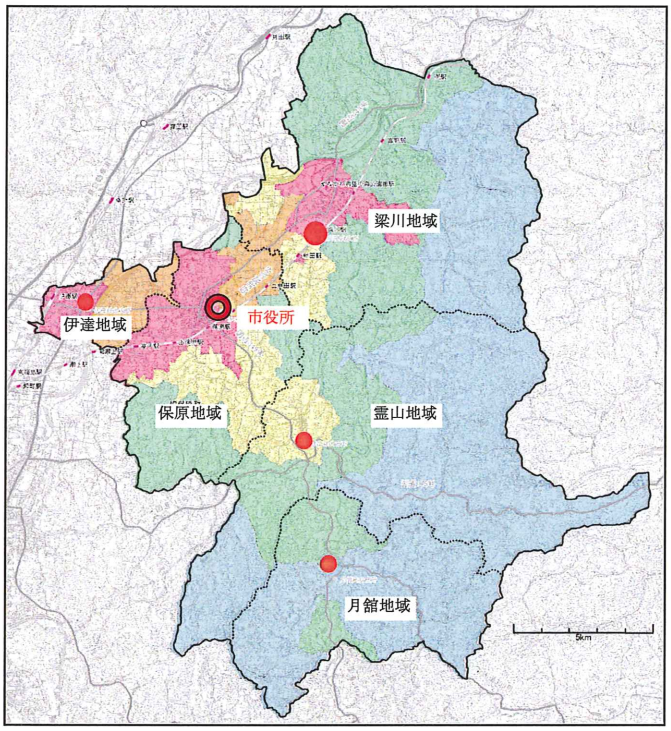
図　伊達市民の通勤･通学先構成比

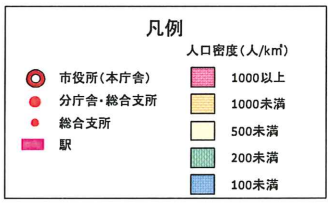


資料：H12 国勢調査

図　通勤･通学時の利用交通手段構成比

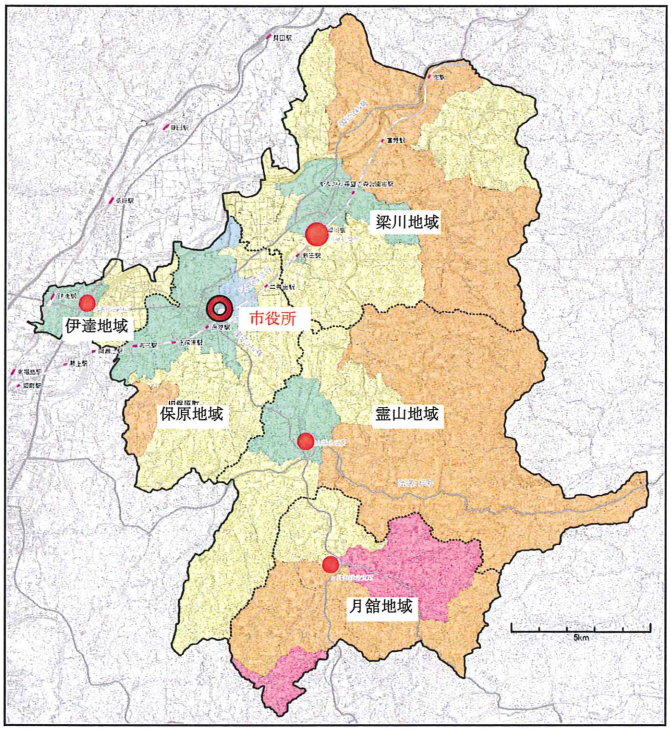
・世帯数は 21,734 世帯、人口は 68,723 人（福島県の 3.3%）、高齢化率は 26.6%となっています。
・高齢化率の福島県平均は 24.1%であり、これは伊達市の平成 14 年の値と同等であることから、伊達市の高齢化は、福島県平均に比べ６年ほど進んでいる状況となっています。
（伊達市：平成 20 年 10 月１日現在、福島県：平成 20 年９月１日現在）
・人口密度は、伊達地域、保原地域、梁川地域西部で高く、霊山地域、月舘地域、梁川地域東部では低くなっています。
・高齢化率は、月舘地域、霊山地域、梁川地域東部で高くなっており、伊達地域、保原地域、梁川地域西部では低くなっています。

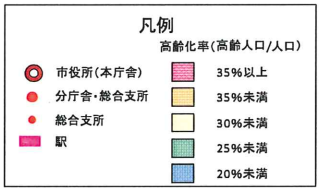




資料：H17 国勢調査

図　伊達市の人口分布図





資料：H17 国勢調査

図　伊達市の高齢化率分布図

３．公共交通の現況

3-1 主な交通資源の現状

・伊達市内を運行する鉄道は２路線あり、東北本線が市の西端部を縦断し、伊達駅があります。また、阿武隈急行線が市を横断し、市内に 10 の駅があります。
・伊達市内を運行する路線バスは 23 路線あり、そのうち、16 路線は民間企業（福島交通㈱）により運行されています、残り７路線は伊達市が運行（福島交通㈱に運行を委託）しています。
・デマンド型乗合タクシーについては、保原地域では、ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」が平成 15 年３月から運行されており、梁川地域では、市自主運行路線バスであった「梁川・藤田」線上を「国見まちなかタクシー」が平成 20 年６月から運行されています。また、霊山地域、月舘地域でも「霊山・月舘まちなかタクシー」が平成 20 年 10 月から１年間の試験運行を開始しています。
・その他の交通資源として、タクシー会社５社で 82 台の車両を保有しています。

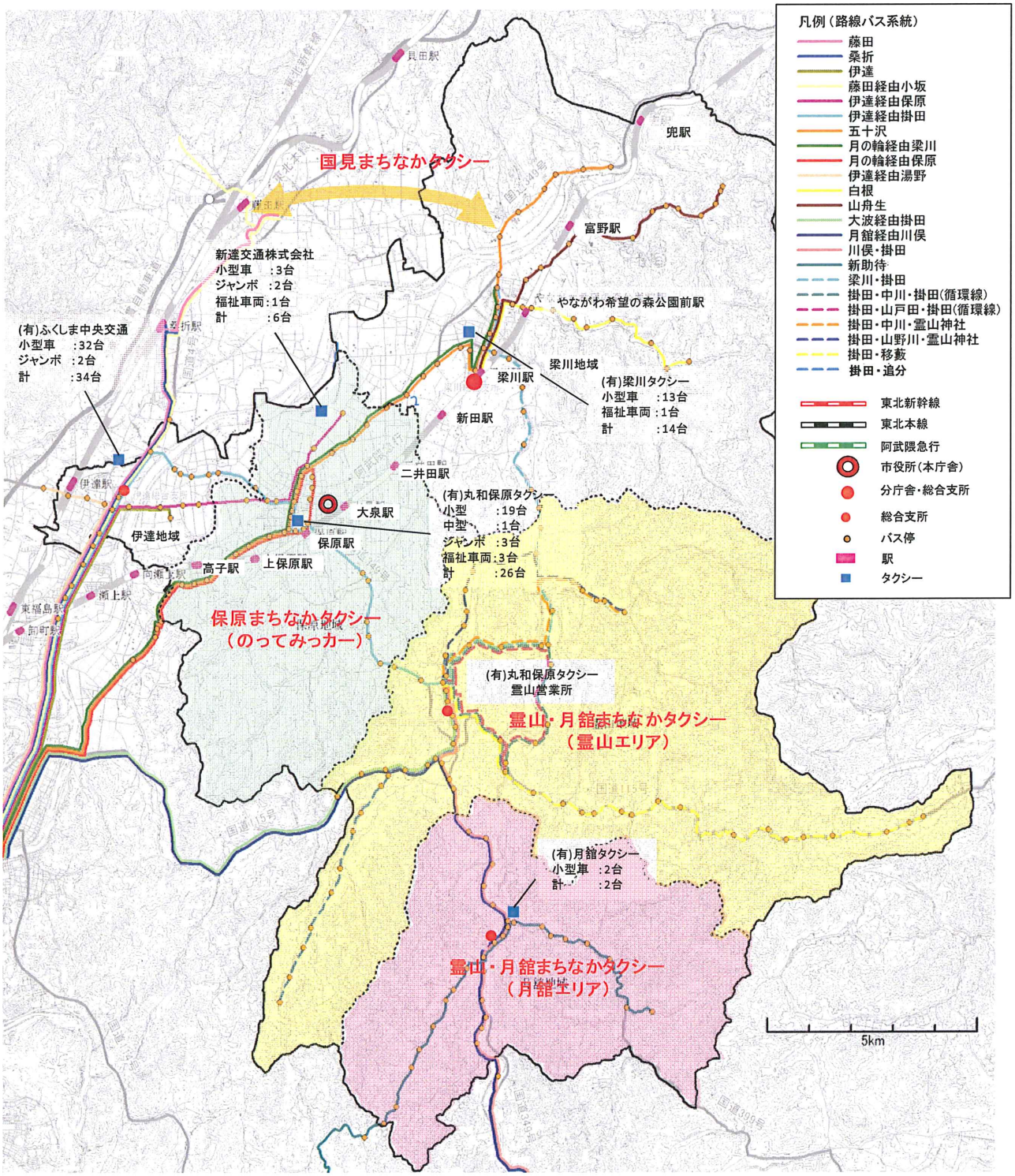


図　伊達市公共交通網図

※土曜・日曜・祝日は運休する路線バスあり。

表 伊達市の交通資源一覧

	交通資源	内　　容
鉄道	東北本線	伊達駅：　上り 22 本/日、下り 22 本/日
	阿武隈急行線	高子駅　：上り 28 本/日、下り 28 本/日 上保原駅：上り 28 本/日、下り 28 本/日 保原駅　：上り 28 本/日、下り 28 本/日 大泉駅　：上り 28 本/日、下り 28 本/日 二井田駅：上り 28 本/日、下り 28 本/日 新田駅　：上り 28 本/日、下り 28 本/日 梁川駅：上り 28 本/日、下り 29 本/日 やながわ希望の森公園前駅 ：上り 27 本/日、下り 29 本/日 富野駅：上り 27 本/日、下り 29 本/日 兜駅　：上り 19 本/日、下り 17 本/日
路線バス等	民営路線バス 【第４条】	福島交通㈱が 16 路線運行。全て生活交通路線として補助。 ①藤田 ②桑折 ③伊達 ④藤田経由小坂 ⑤伊達経由保原 ⑥伊達経由掛田 ⑦五十沢 ⑧月の輪経由梁川 ⑨月の輪経由保原 ⑩月舘経由川俣 ⑪大波経由掛田 ⑫伊達経由湯野 ⑬白根 ⑭山舟生 ⑮川俣・掛田 ⑯新助待
	市自主運行 路線バス 【第４条】	7 路線を市が事業主体となってバス事業者（福島交通㈱）に運行を委託。 ①梁川・掛田 ②掛田・移藪 ③掛田・追分 ④掛田・中川・霊山神社 ⑤掛田・山野川・霊山神社 ⑥掛田・中川・掛田（循環線） ⑦掛田・山戸田・掛田（循環線）
	デマンド型 乗合タクシー 【第４条】	国見まちなかタクシー 国見町商工会で運行するデマンド型乗合タクシーで、伊達市内は、旧梁川・藤田線の運行経路上での乗車可能。（平成 20 年６月運行開始）
	デマンド型 乗合タクシー 【第 21 条】	ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」保原地域を５エリアに分けて運行 ・(有)丸和保原タクシー（小型１台、ジャンボ１台、計 2 台）使用 ・新達交通(株)　（小型 2 台、ジャンボ１台、計 3 台）使用 ・平成 15 年４月運行開始 霊山・月舘まちなかタクシー　霊山地域を４エリア、月舘地域を１エリアで運行 ・霊山地域　(有)丸和保原タクシー（小型２台、ジャンボ１台、計３台）使用 ・月舘地域　(有)月舘タクシー（小型１台、使用） ・平成 20 年 10 月１日から試験運行中
	タクシー	タクシー会社数：　５社 保有台数：　82 台
	通院バス	市内複数の医療機関で運行している。 医療機関と病院間を往復するものもあり。
	その他 送迎バス等	伊達市立梁川病院（１台）、霊山総合支所（２台）、(社)霊山子供の村管理会（１台）、つきだて花工房（１台）、伊達市社会福祉協議会（25 台）　計 30 台
その他	福祉タクシー 事業	障がい者タクシー料金助成 対象：身体障害者手帳（１級２級）、療育手帳（知的障害者Ａ） 申請者に 500 円分のタクシー利用券を年間 12 枚配付。超過する分は自己負担。
	通学補助	通学距離による補助、路線バス定期代に対する補助有り。

3-2 公共交通の運行状況と利用動向

1）鉄道

（1）鉄道の運行状況

・伊達市内では、東京駅から盛岡駅を結ぶ東北本線と福島駅から槻木を結ぶ阿武隈急行線が運行されています。

・東北本線は市内に伊達駅があり、１日に上り列車 22 本、下り列車 22 本が運行されています。

・阿武隈急行線は市内に 10 駅あり、１日に上り下り、それぞれ 17～29 本が運行されています。

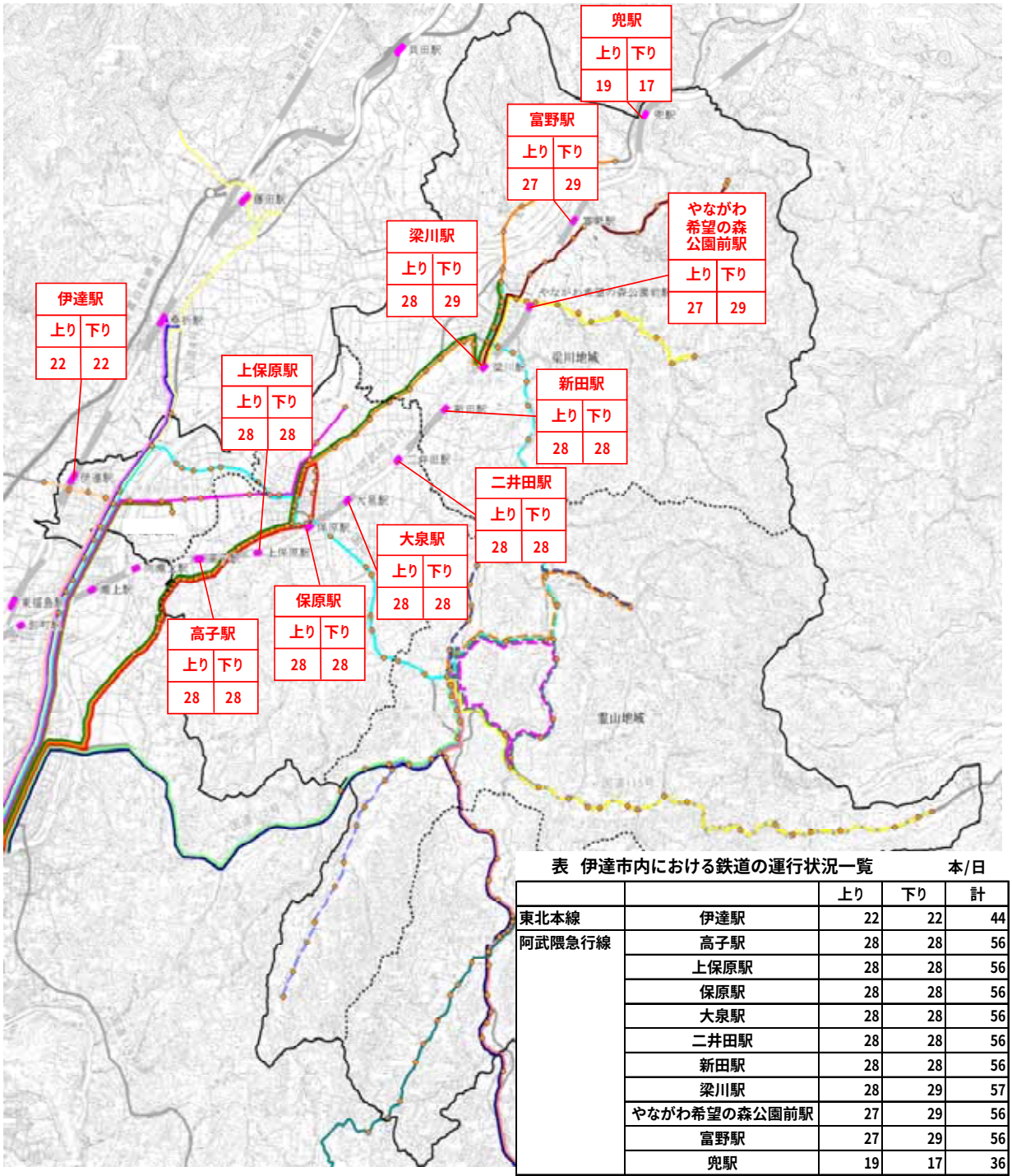


図　阿武隈急行線駅別運行本数（平日）

資料：阿武隈急行㈱HP

表　伊達市内における鉄道の運行状況一覧　　本/日

		上り	下り	計
東北本線	伊達駅	22	22	44
阿武隈急行線	高子駅	28	28	56
	上保原駅	28	28	56
	保原駅	28	28	56
	大泉駅	28	28	56
	二井田駅	28	28	56
	新田駅	28	28	56
	梁川駅	28	29	57
	やながわ希望の森公園前駅	27	29	56
	富野駅	27	29	56
	兜駅	19	17	36

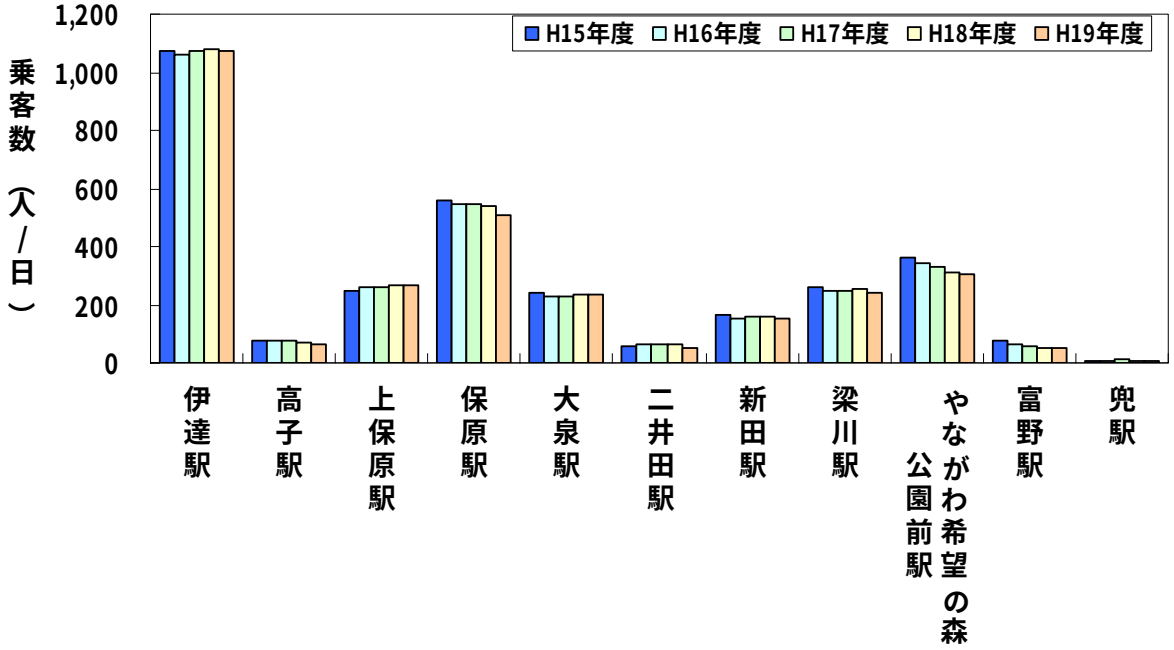
（２）鉄道の利用状況（乗客数：乗車数）

・東北本線伊達駅の乗客数は平成 15 年度以降 1,100 人/日程度で推移しています。

・伊達市内の阿武隈急行線駅（10 駅）のうち、最も乗客数が多い駅は保原駅（平成 19 年度 509 人/日）となっており、次いで、やながわ希望の森公園前駅（平成 19 年度 303 人/日）となっています。

・伊達市内の阿武隈急行線の乗客数は上保原駅を除き、年々減少傾向にあります。

図　鉄道利用状況



資料：福島県統計年鑑、伊達市資料

表　鉄道利用状況（乗客数）

単位：人/日

駅　　名	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
伊達駅	1,074	1,063	1,074	1,082	1,071
高子駅	79	77	79	67	62
上保原駅	251	261	263	267	265
保原駅	557	544	548	540	509
大泉駅	243	229	226	235	233
二井田駅	56	61	61	61	52
新田駅	166	154	156	161	154
梁川駅	261	250	247	252	240
やながわ希望の森公園前駅	359	341	333	310	303
富野駅	73	64	60	52	48
兜駅	7	9	10	9	8
計	3,127	3,054	3,058	3,037	2,945

2）路線バス及びデマンド型乗合タクシー

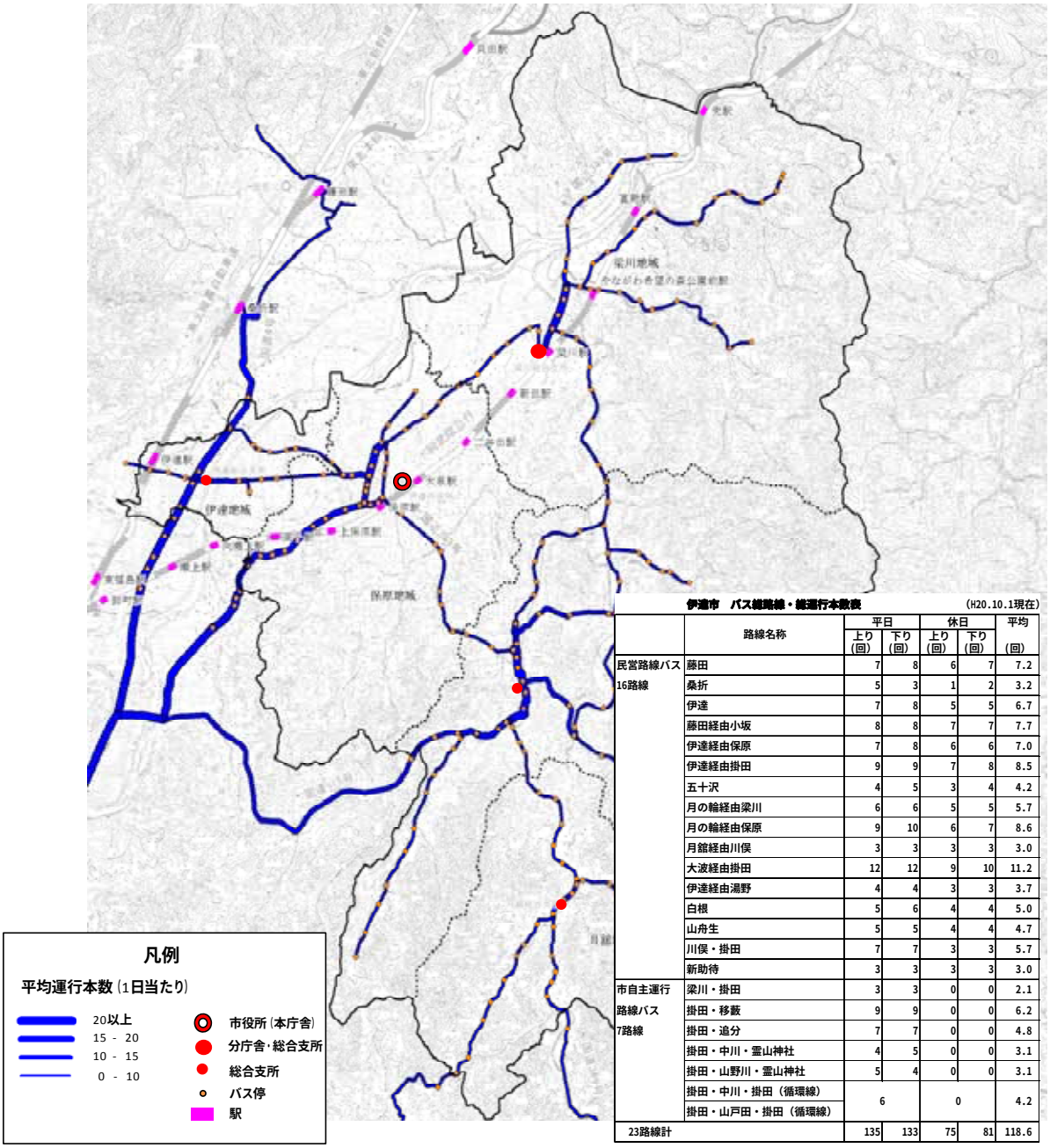
（1）路線バスの運行状況

・路線バスの運行本数が多い地域は、伊達地域、保原地域、梁川地域、霊山地域の市街地部で、20 本/日以上運行されています。

・一方、梁川地域～霊山地域間や、月舘地域～川俣町間など山間部では運行本数が少なくなっており、10 本/日以下の運行となっています。

・最も運行回数が多い路線は、民営で運行されている「大波経由掛田」（福島駅東口～霊山町掛田間を結ぶ）の 11.2 回/日となっています。

・一方、最も運行回数が少ない路線は、市自主運行路線である「梁川・掛田」の 2.1 回/日となっています。



伊達市　バス経路線・総運行本数表　（H20.10.1現在）

	路線名称	平日 上り（回）	平日 下り（回）	休日 上り（回）	休日 下り（回）	平均（回）
民営路線バス16路線	藤田	7	8	6	7	7.2
	桑折	5	3	1	2	3.2
	伊達	7	8	5	5	6.7
	藤田経由小坂	8	8	7	7	7.7
	伊達経由保原	7	8	6	6	7.0
	伊達経由掛田	9	9	7	8	8.5
	五十沢	4	5	3	4	4.2
	月の輪経由梁川	6	6	5	5	5.7
	月の輪経由保原	9	10	6	7	8.6
	月舘経由川俣	3	3	3	3	3.0
	大波経由掛田	12	12	9	10	11.2
	伊達経由湯野	4	4	3	3	3.7
	白根	5	6	4	4	5.0
	山舟生	5	5	4	4	4.7
	川俣・掛田	7	7	3	3	5.7
	新助待	3	3	3	3	3.0
市自主運行路線バス7路線	梁川・掛田	3	3	0	0	2.1
	掛田・移藪	9	9	0	0	6.2
	掛田・追分	7	7	0	0	4.8
	掛田・中川・霊山神社	4	5	0	0	3.1
	掛田・山野川・霊山神社	5	4	0	0	3.1
	掛田・中川・掛田（循環線）	6		0		4.2
	掛田・山戸田・掛田（循環線）					
23路線計		135	133	75	81	118.6

図　路線バス（民営路線、市自主運行路線）の路線別運行本数

（２）デマンド型乗合タクシーの運行状況

①ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」

・保原地域では平成 15 年度より、デマンド型乗合タクシーのほばらまちなかタクシー「のってみっカー」が運行されています。

・保原地域の５つのエリア（まちなか、東部、西部、南部、北部）が運行エリアとして設定されています。

・料金は、まちなかエリアとそれ以外のエリアで分けられており、まちなかエリアは 200 円、その他のエリアは 300 円に設定されています。

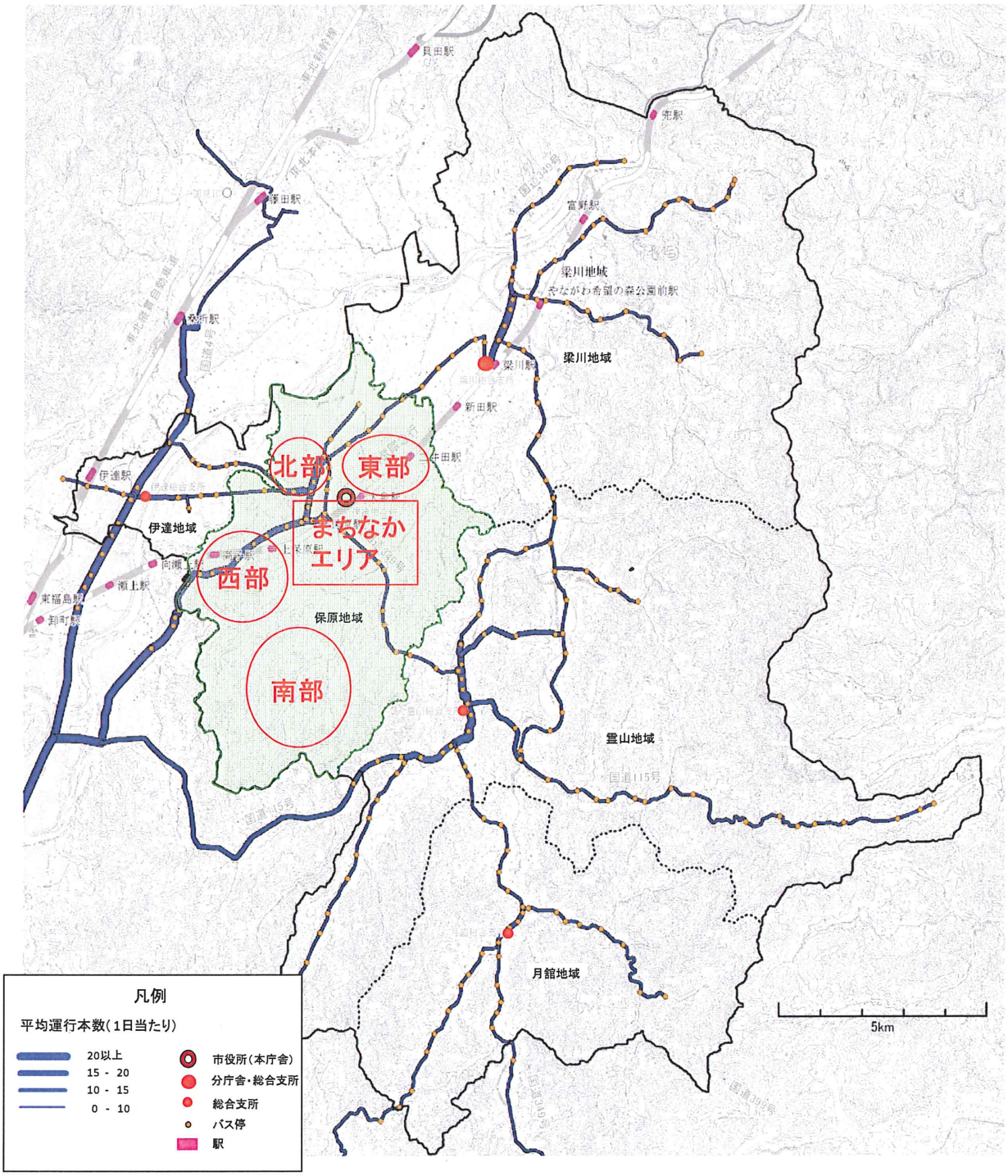


図　ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」

表　ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」運行概要

運行形態	運行主体	保原町商工会　（市補助事業）
	運行のための協議会	保原町まちタクシー運行委員会
	運行委託先	㈲丸和保原タクシー　小型タクシー１台 ジャンボタクシー１台 新達交通㈱　小型タクシー２台 ジャンボタクシー１台 計５台
	道路運送法の許可	道路運送法第 21 条許可
	運行開始日	平成 15 年３月３日（試験運行）平成 15 年４月１日より本格運行
	愛称	のってみっカー
運行状況	運行路線数	まちなか・東部・西部・南部・北部　５エリア
	運行日・時間	月曜日から金曜日（祝日、年末年始は運休）　8：30～17：00
	運行回数	まちなかエリア　20 分間隔で運行
		まちなか行き ８便　方部行き ７便
	運行範囲	保原地域
	料金	まちなかエリア内 200 円　その他 300 円 ＊６歳未満については保護者同伴に限り（１人に付き１人）無料 ＊１歳未満は無料
運行システム	運行システムの形態	IT 活用デマンドシステム
	システム販売元	東日本電信電話㈱
	予約情報の伝達方法	ｍｏｖａ（ムーバ）対応カーナビゲーションシステムを使用
	運転手との連絡手段	携帯電話及びタクシー無線
	車両の現在地把握方法	ＧＰＳにより、常時把握
	予約受付	30 分前まで（１週間前から予約可能）
	予約センター	まちなかお茶の間『まわらん処』　内
	オペレーター	３名（交代制により、常時２名勤務）
利用状況	利用者数	35,322 人　（平成 19 年度実績）
	１日平均利用者数	146.0 人　（平成 19 年度実績）
	運行日数	242 日　（平成 19 年度実績）
財政	市補助金	13,000,000 円　（平成 19 年度実績）　伊達市→商工会
	県補助金	1,038,000 円　（平成 19 年度実績）　福島県→伊達市

資料：伊達市資料

②霊山・月舘まちなかタクシー

平成 20 年 10 月１日より、１年間の試験運行を開始しています。

運行形態	運行主体	伊達市商工会　（市補助事業）
	運行のための協議会	霊山・月舘まちなかタクシー運行委員会
	運行委託先	㈲丸和保原タクシー　小型タクシー２台 ジャンボタクシー１台 ㈲月舘タクシー　小型タクシー１台　計４台
	道路運送法の許可	道路運送法第 21 条許可
	運行開始日	平成 20 年 10 月１日（試験運行）

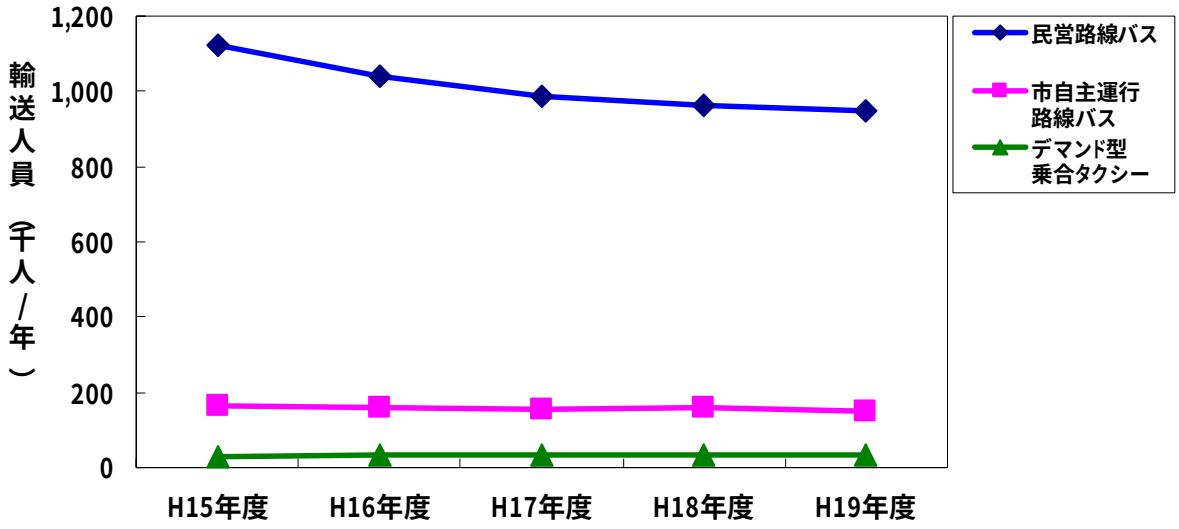
（３）路線バス、デマンド型乗合タクシーの利用状況

・路線バスの輸送人員は平成 15 年度以降減少傾向にあります。

・市自主運行路線バスの利用者についても、減少傾向となっています。

・デマンド型乗合タクシー「のってみっカー」の利用者は、本格運用が開始された平成 15 年度から年々増加していましたが、平成 17 年度以降は横ばいとなっています。

図　運行種類別輸送人員の推移



資料：伊達市資料

表　運行種類別輸送人員の推移

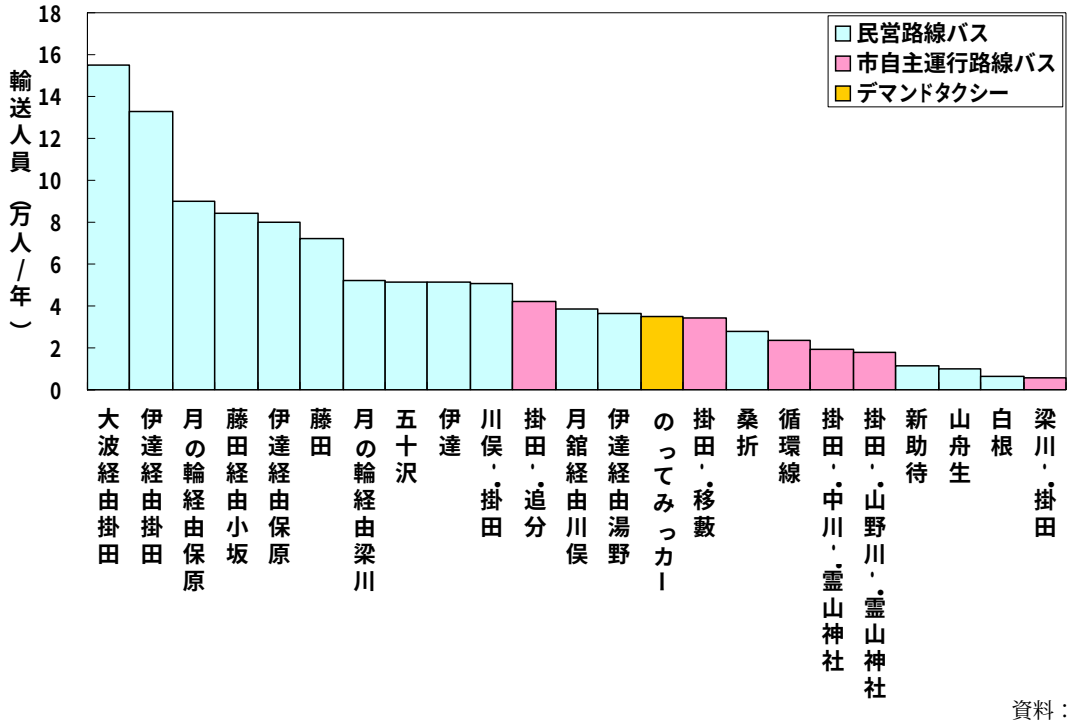
単位：人

	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度
民営路線バス	1,120,923	1,039,748	985,047	964,430	948,917
市自主運行路線バス	165,786	161,586	154,973	157,525	149,323
デマンド型乗合タクシー	27,452	33,112	35,460	35,469	35,322
計	1,314,161	1,234,446	1,175,480	1,157,424	1,133,562

資料：伊達市資料

・平成 19 年度の民営路線バスの輸送人員が最も多い路線は大波経由掛田線で、最も少ない路線は白根線となっています。
・また、市自主運行路線バスの輸送人員が最も多い路線は掛田・追分線で、最も少ない路線は梁川・掛田線となっています。
・全体として民営路線より市自主運行路線の方が輸送人員は少なくなっています。

図　平成 19 年度路線別輸送人員



資料：伊達市資料

表　平成 19 年度路線別輸送人員

運行形態	路線名称	輸送人員（人/年）
民営路線バス	大波経由掛田	154,959
民営路線バス	伊達経由掛田	132,570
民営路線バス	月の輪経由保原	89,998
民営路線バス	藤田経由小坂	84,005
民営路線バス	伊達経由保原	79,693
民営路線バス	藤田	72,134
民営路線バス	月の輪経由梁川	51,978
民営路線バス	五十沢	51,681
民営路線バス	伊達	51,327
民営路線バス	川俣･掛田	50,593
市自主運行路線バス	掛田･追分	42,114
民営路線バス	月舘経由川俣	38,423
民営路線バス	伊達経由湯野	36,436
デマンド型乗合タクシー	のってみっカー	35,322
市自主運行路線バス	掛田･移藪	34,126
民営路線バス	桑折	27,736
市自主運行路線バス	循環線	23,632
市自主運行路線バス	掛田･中川･霊山神社	19,245
市自主運行路線バス	掛田･山野川･霊山神社	17,520
民営路線バス	新助待	11,472
民営路線バス	山舟生	9,815
民営路線バス	白根	6,097
市自主運行路線バス	梁川･掛田	5,595

資料：伊達市資料

3-3 公共交通空白・不便地域

・鉄道駅から 600m、バス停から 300m圏外で、公共交通が利用しにくく、かつ人口密度が 100 人/k ㎡以上の地区を「公共交通空白・不便地域」と定義しました。

・梁川地域の粟野、二野袋、細谷は、鉄道・路線バスの運行圏域から外れており、公共交通の空白・不便地域となっています。

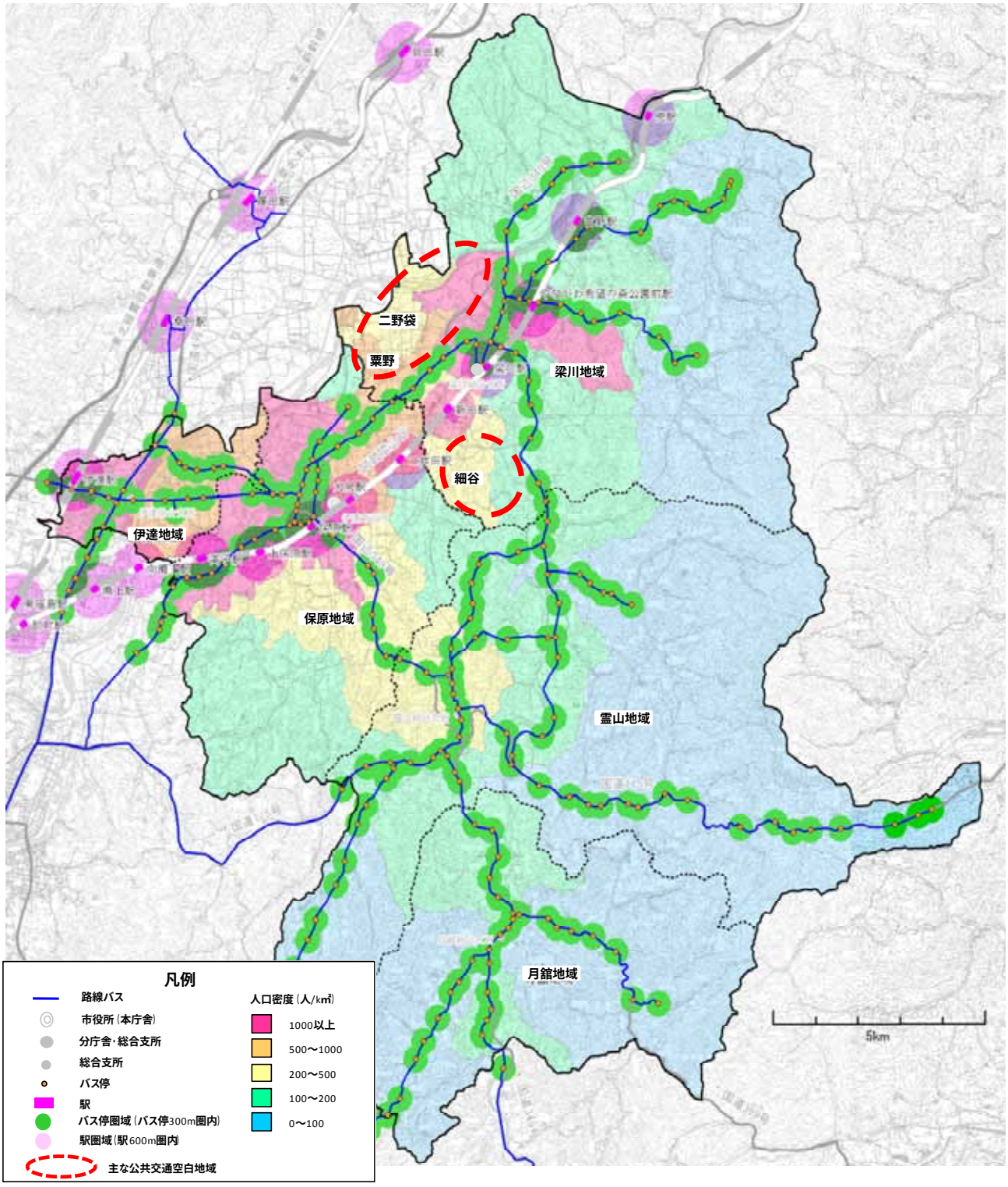


図　伊達市内の公共交通空白･不便地域

3-4 路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行経費と公的補助

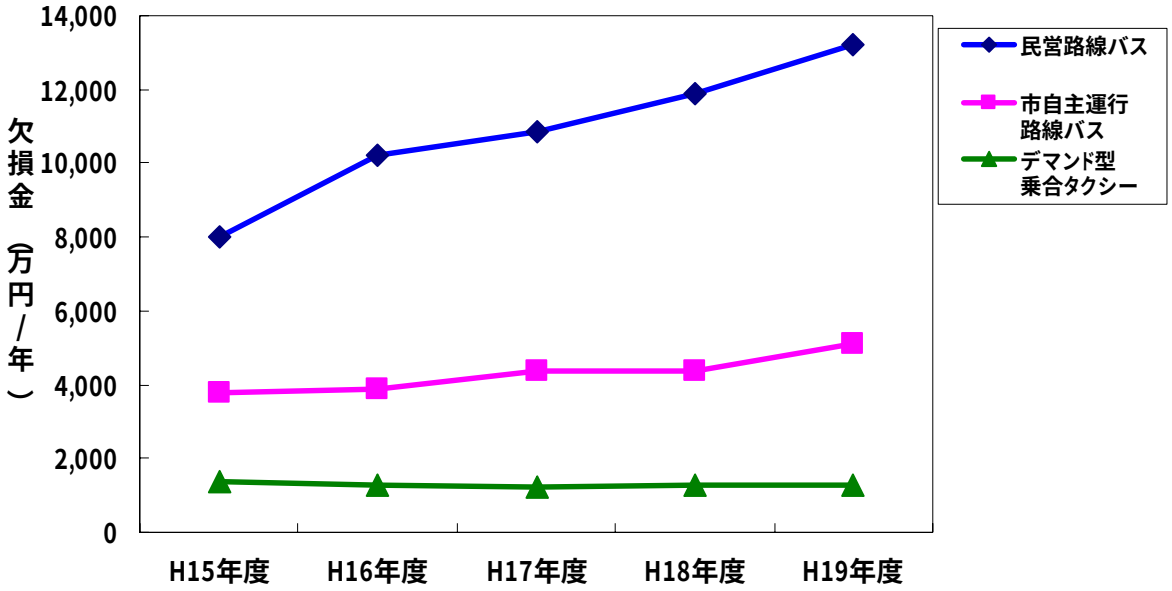
1）路線バス等の運行による欠損額

・民営路線バス運行による欠損額は、利用者数の減少に伴い年々増加しています。

・市自主運行路線バスの欠損額についても、利用者数の減少に伴い年々増加しています。

・ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」の欠損額は、ほぼ横ばいとなっています。

図　運行種類別欠損金の推移



資料：伊達市資料

表　運行種類別欠損金の推移

単位：万円

	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度
民営路線バス	7,992	10,216	10,870	11,904	13,233
市自主運行路線バス	3,786	3,862	4,352	4,367	5,127
デマンド型乗合タクシー	1,362	1,273	1,231	1,278	1,264
計	13,140	15,351	16,452	17,549	19,623

資料：伊達市資料

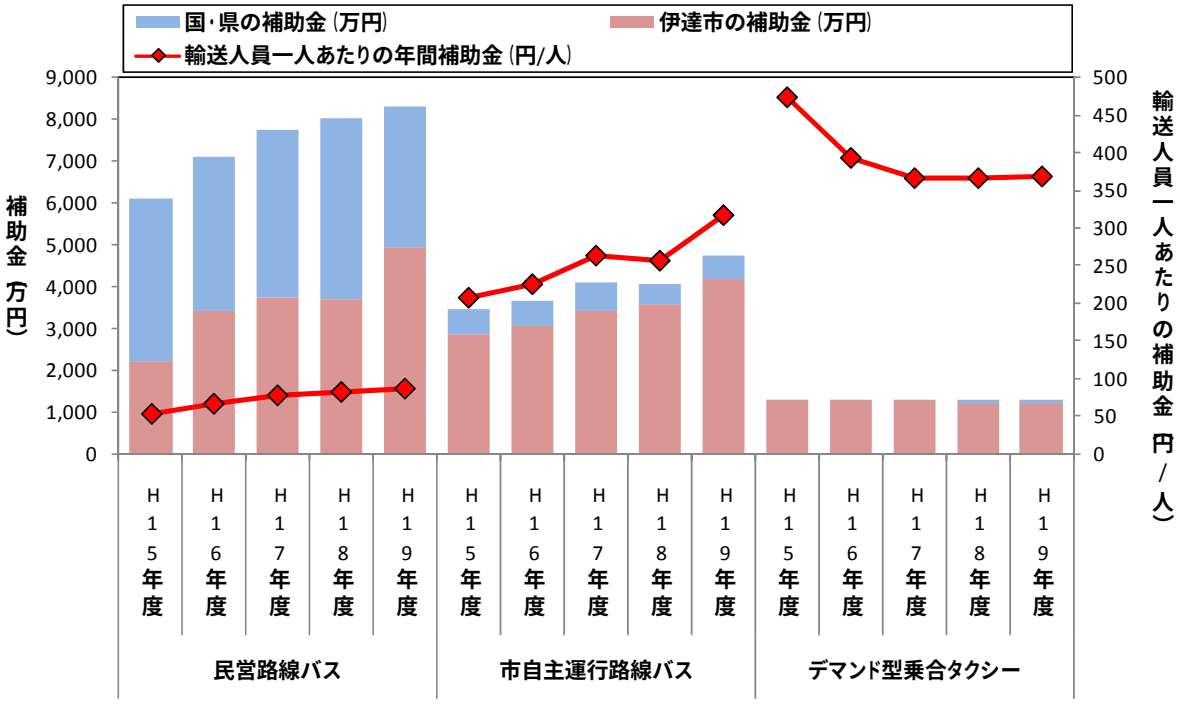
2）路線バス運行に対する公的補助

・民営路線バスへの補助金は、利用者数の減少に伴う欠損金の増加と共に年々増加しています。平成 19 年度では、伊達市 4,923 万円、国・県 3,342 万円、計 8,265 万円と平成 15 年度の 1.4 倍になっています。

・市自主運行路線バスの補助金及び輸送人員一人あたりの補助金も、路線バスと同様に、年々増加しています。平成 19 年度の補助金は、伊達市 4,144 万円、福島県 584 万円、計 4,728 万円で、平成 15 年度の 1.4 倍になっています。

・デマンド型乗合タクシー「のってみっカー」の補助金は、本格運用が開始された平成 15 年度から平成 17 年まで 1,300 万円、平成 18 年度以降は約 1,200 万円（平成 18 年度から福島県からの補助金約 100 万円が交付）となっており、輸送人員一人あたりの補助金は横ばいとなっています。

図　運行種類別補助金と輸送人員一人あたりの補助金



資料：伊達市資料

表　運行種類別補助金と輸送人員一人あたりの補助金

	民営路線バス					市自主運行路線バス					デマンド型乗合タクシー				
	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度
伊達市の補助金（万円）	2,198	3,384	3,722	3,660	4,923	2,851	3,039	3,419	3,554	4,144	1,300	1,300	1,300	1,195	1,196
国・県の補助金（万円）	3,865	3,694	3,978	4,323	3,342	585	593	666	500	584	0	0	0	105	104
補助金　計（万円）	6,062	7,078	7,701	7,983	8,265	3,436	3,632	4,085	4,055	4,728	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
輸送人員一人あたりの年間補助金（円/人）	54.1	68.1	78.2	82.8	87.1	207.3	224.8	263.6	257.4	316.6	473.6	392.6	366.6	366.5	368.0

※デマンド型乗合タクシーは、平成 18 年度以降福島県から補助金（年間約 100 万円）が交付されています。

資料：伊達市資料

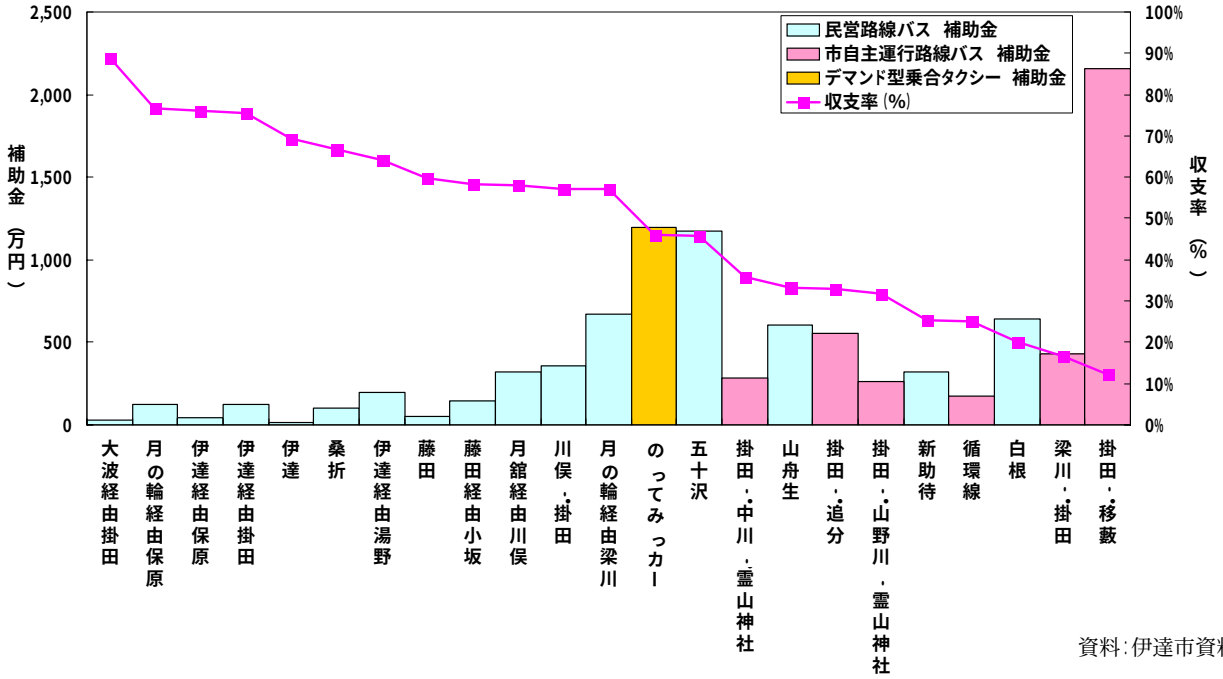
3）路線別の収支率と補助金

・民営路線バスの収支率は４路線（白根、新助待、山舟生、五十沢）を除き、55%以上※となっています。

・市自主運行路線バスの収支率は、７路線全て収支率が 55%以下となっており、最も収支率が低い路線は「掛田・移藪」で、補助金は年間約 2,200 万円となっています。

・デマンド型乗合タクシー「のってみっカー」の収支率は 46.1%、補助金は約 1,200 万円となっています。

図　路線別補助金と収支率



資料：伊達市資料

表　路線別補助金と収支率

運行形態	路線名	収支率
民営路線バス	大波経由掛田	88.8%
民営路線バス	月の輪経由保原	76.6%
民営路線バス	伊達経由保原	76.2%
民営路線バス	伊達経由掛田	75.5%
民営路線バス	伊達	69.4%
民営路線バス	桑折	66.8%
民営路線バス	伊達経由湯野	64.0%
民営路線バス	藤田	59.7%
民営路線バス	藤田経由小坂	58.3%
民営路線バス	月舘経由川俣	57.9%
民営路線バス	川俣･掛田	57.2%
民営路線バス	月の輪経由梁川	57.0%
デマンド型乗合タクシー	のってみっカー	46.1%
民営路線バス	五十沢	45.7%
市自主運行路線バス	掛田･中川･霊山神社	35.8%
民営路線バス	山舟生	33.1%
市自主運行路線バス	掛田･追分	33.1%
市自主運行路線バス	掛田･山野川･霊山神社	31.7%
民営路線バス	新助待	25.3%
市自主運行路線バス	循環線	25.1%
民営路線バス	白根	20.1%
市自主運行路線バス	梁川･掛田	16.6%
市自主運行路線バス	掛田･移藪	12.2%

55%以上※

※バス運行対策費補助金交付要綱における、生活交通路線維持費国庫補助金に定められている基準。

資料：伊達市資料

４．路線バスの利用実態

4-1．利用実態調査の概要

１）調査の目的

伊達市の公共交通のうち、路線バスの利用実態を把握し、より利便性の高い公共交通とするための基礎的情報を得ることを目的とします。

２）対象路線の設定

伊達市内を運行する 23 路線のうち、収支率が 55%を下回る 11 路線を調査対象路線としました。

３）調査項目

乗車、降車のバス停名及び乗降者の属性、人数を調査しました。

４）調査方法

調査員が対象路線バスに乗り込み、乗降客数等の調査項目について調査票に記入する方法としました。

表 調査概要

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">調査路線</th><th rowspan="2">調査日</th><th colspan="3">調査項目</th></tr>
<tr><th>乗車</th><th>乗車中</th><th>降車</th></tr>
<tr><td rowspan="4">民営
路線バス</td><td>五十沢</td><td rowspan="4">平成20年
7月8日（火）</td><td rowspan="10">●乗車バス停

●属性別人数
（幼児、
小学生、
中学生、
高校生、
大人）</td><td rowspan="10">●属性別人数
（幼児、
小学生、
中学生、
高校生、
大人）</td><td rowspan="10">●降車バス停

●属性別人数
（幼児、
小学生、
中学生、
高校生、
大人）</td></tr>
<tr><td>白根</td></tr>
<tr><td>山舟生</td></tr>
<tr><td>新助待</td></tr>
<tr><td rowspan="6">市自主運行
路線バス</td><td>梁川･掛田</td><td rowspan="6">平成20年
7月9日（水）</td></tr>
<tr><td>掛田･移藪</td></tr>
<tr><td>掛田･追分</td></tr>
<tr><td>掛田･中川･霊山神社</td></tr>
<tr><td>掛田･山野川･霊山神社</td></tr>
<tr><td>循環線</td></tr>
</table>

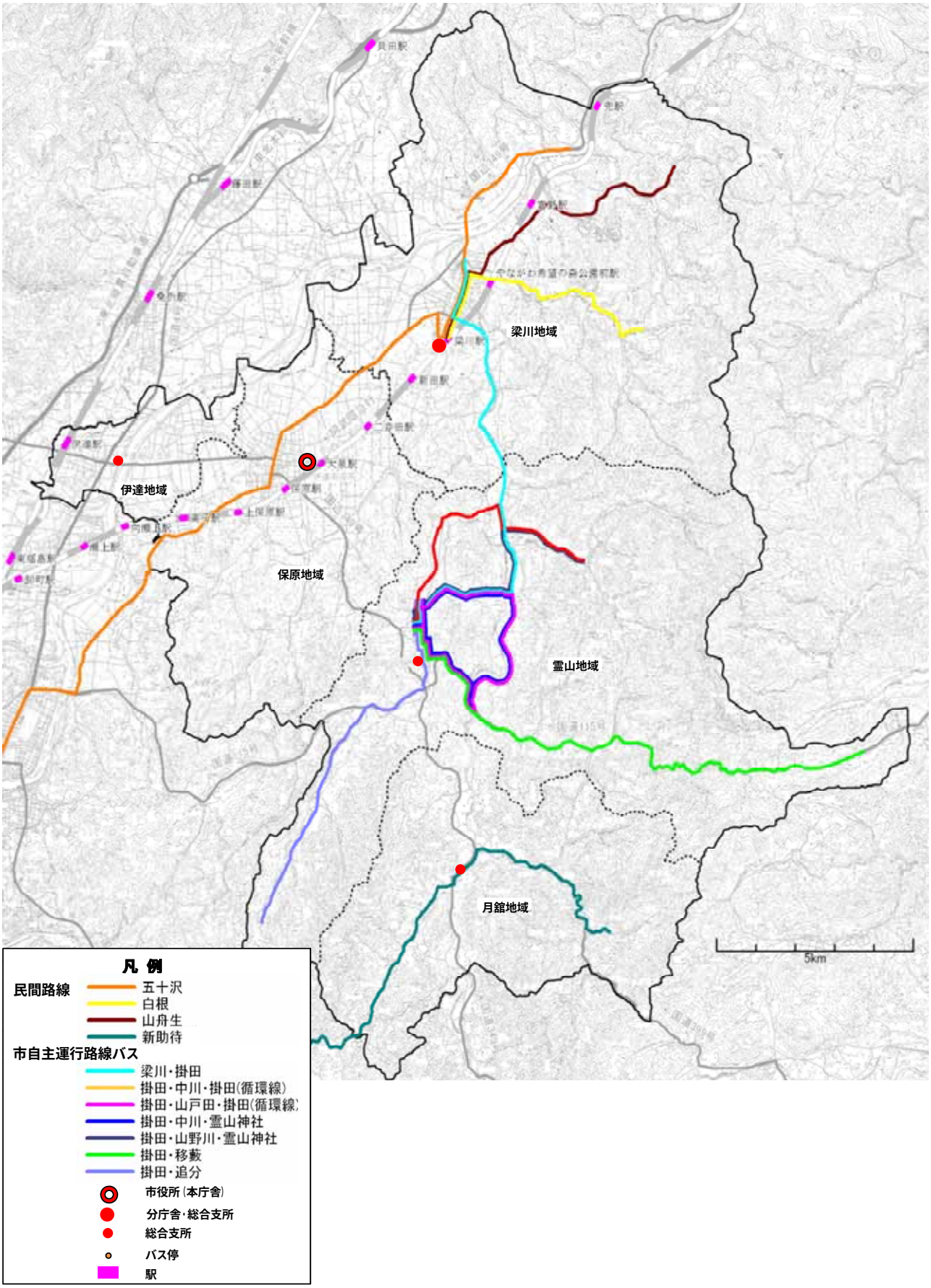


図　利用実態調査対象路線

4-2．路線別の利用特性概要

路線名		1日の運行本数(上下線計)	1日の利用者数(上下線計)	特性
民営路線バス	五十沢	9	19	・梁川幼稚園児が降園時に利用しているほかは大人が利用している。 ・乗降の多い停留所は、福祉会館前。
	白根	11	12	・児童生徒の利用はほとんど見られない。 ・乗降の多い停留所は、宮本、福祉会館前、梁川駅。
	山舟生	10	19	・利用者の大半が大人であるが､梁川幼稚園児も利用している。 ・乗降の多い停留所は、除石、福祉会館前、梁川駅。
	新助待	6	9	・利用者の多くは川俣町内で乗降している。 ・月舘地域からの利用者は、川俣高校行きでは「赤井堂～障子」で乗車し、新助待行きは「小手農協～赤井堂」で降車している。
市自主運行路線バス	梁川・掛田	6	9	・利用者が少なく、利用者の特性は特にない。 ・梁川地域と霊山地域を繋ぐ路線だが､ほとんどが霊山地域内での乗降となっている。
	掛田・移藪	18	63	・霊山中学校生徒と石田小学校児童の通学利用が多いが、その他にも属性に関係なく利用されている。 ・ほとんどの生徒は、登校時は中学校前で降車し、下校時は掛田駅前で乗車している。 ・乗降の多い停留所は、掛田駅前、移藪、石田小学校、中学校前。
	掛田・追分	14	115	・小国小学校児童と霊山中学校生徒の通学利用が多いが、幼稚園児も利用している。 ・高校生の利用はほとんどない。 ・乗降の多い停留所は､下小国､大木､小国中島､掛田駅前、追分。
	掛田・中川・霊山神社	10	38	・霊山中学校生徒の下校利用が多く､大人も利用している。 ・生徒は、下校時に掛田駅前で乗車している。 ・乗降の多い停留所は、掛田駅前、霊山神社。
	掛田・山野川・霊山神社	8	47	・霊山中学校生徒の通学利用が多く､幼稚園児も通園に利用している。 ・生徒の登校時は中学校前で降車している。 ・乗降の多い停留所は、掛田駅前、霊山神社、支所前、上舘。
	循環線	6	106	・ほとんどが掛田小学校児童の通学利用。 ・幼稚園児と児童以外の利用はほとんどない。 ・乗降の多い停留所は、掛田小学校、中川集落センター、薄木集会所前、石橋。

５．公共交通に対する市民ニーズ

5-1．市民アンケートの実施概要

１）目的

伊達市の今後の公共交通のあり方を検討するため、市民の公共交通の利用状況や公共交通に対するニーズ、現状の問題点を把握することを目的とします。

２）調査対象

伊達市民 2,000 人を対象に、郵送配付、郵送回収方式でアンケート調査を実施しました。

５地域（伊達地域、保原地域、梁川地域、霊山地域、月舘地域）の人口分布、年齢構成を考慮して対象を抽出しました。

３）回収状況

郵送配付した 2,000 票のうち、802 票（回収率 40.1%）から回答を得ました。

回収票数の地域別構成比は、人口、配付数の地域構成比とほぼ同じ割合となっています。

表　アンケート実施概要

配付部数	2,000 部
配付方法	郵送
配付期間	平成 20 年 7 月 29 日～7 月 31 日
回収方法	郵送
回収期間	平成 20 年 7 月 30 日～8 月 18 日

表　回収状況

	人口		配付		回収		
	（人）	構成比	（票）	構成比	（票）	構成比	回収率
保原地域	16,828	35.5%	711	35.6%	278	34.7%	39.1%
梁川地域	13,688	28.9%	577	28.9%	234	29.2%	40.6%
伊達地域	7,731	16.3%	327	16.4%	128	16.0%	39.1%
霊山地域	5,285	13.2%	264	13.2%	95	11.8%	36.0%
月舘地域	2,910	5.1%	121	5.1%	55	5.9%	45.5%
無回答	-	-	-	-	12	1.5%	-
合　計	47,442	100.0%	2,000	100.0%	802	100.0%	40.1%

5-2．市民アンケートの結果概要

1）公共交通に関する市民ニーズ

質問		内容
回答者属性		・50～64 歳の回答者が３割と多く、次いで 65～74 歳の２割となっている。 ・回答者の男女構成比は、男性４割、女性６割となっている。 ・回答者の８割が自動車の運転免許を保有している。 ・自家用車を保有していない回答者は全体の 2.2%、９割が自家用車を１台以上保有している。
公共交通の利用状況	路線バス	・回答者の 72.8%が路線バスを全く利用していない。 ・路線バスの利用状況は伊達地域で 5.5%、霊山地域で 5.3%の回答者が「週１回程度」以上利用している。 ・路線バスを利用しない理由は「運賃が高い」が最も多く、32.9% ・路線バスを利用するために必要な改善点は、「手をあげればどこでも乗れるようにする」が最も多く、41.0%。
	鉄道	・67.5%の回答者が「年に数回」以上鉄道を利用している。 ・鉄道利用が多い地域は、伊達地域、保原地域であり、伊達地域で 7.0%、保原地域で 6.8%の回答者が「週１回程度」以上利用している。 ・鉄道駅から遠い霊山地域、月舘地域では鉄道を全く利用しないとの回答が多く霊山地域では 42.1%、月舘地域では 45.5%。 ・鉄道を利用しない理由は、「他の交通手段（自家用車、路線バス等）の方が早く移動できる」が最も多く 67.6%。 ・鉄道駅から遠い、霊山地域、月舘地域では「自宅から駅が遠い」という理由が多く、霊山地域では 67.2%、月舘地域では 67.6.%。 ・鉄道を利用するために必要な改善点は、全市では「運賃の値下げ」を求める人が 46.3%と最も多く、特に阿武隈急行線を有する２地域は、梁川地域 56.5%、保原地域 55.6%。 ・ＪＲ東日本伊達駅を有する伊達地域では、「駐車場の整備が必要」としている回答者が多く、64.8%。 ・駅から遠い月舘地域においても、「駐車場の整備が必要」としている回答者が多く 50.0%。 ・霊山地域では「路線バスとの乗り継ぎの改善」を望む回答者が 54.9%。
	デマンド型乗合タクシー	・デマンド型乗合タクシー認知度は回答者の 67.8%。 ・認知度が最も低かった地域は、伊達地域の 39.8%。 ・既に運行されている保原地域では認知度は 88.1%だが、「乗ったことがある」は 7.2%。
公共交通に対するニーズ		・今後の公共交通に対するニーズは「その他交通手段が確保されれば、路線バスの廃止など、縮小してもやむを得ない」が最も多く 33.8% ・「市の負担を増やしてでも、公共交通の充実を望む」回答者は 7.6%と少ない。 ・伊達地域では、「その他交通手段が確保されれば、路線バスの廃止など、縮小してもやむを得ない」の割合が 25.0%と、5 地域中最も少ない。 ・霊山地域、月舘地域では、「その他交通手段が確保されれば、路線バスの廃止など、縮小してもやむを得ない」の割合が高く、霊山地域では 37.9%、月舘地域では 40.0%となっている。 ・デマンド型乗合タクシーのニーズとして、全市では「値段が安ければ乗りたい」が 49.2%を占め、最も多くなっている。
公共交通を維持するために負担している費用について		・市が公共交通を維持するために負担している費用について、59.0%の回答者が認知していない。 ・公共交通維持への費用認知度が高い地域は、霊山地域、月舘地域となっており、霊山地域では 48.4%、月舘地域では 56.3.%の回答者が認識している。

2）市民の交通手段と公共交通

目的	手段及び頻度
日常の買い物	**【手段】** ・伊達市内の日常の買い物における交通手段は、自家用車（自分で運転）が 72.9%と最も多くなっており、鉄道・路線バスは合わせて 2.4%。 ・買い物時に路線バスを最も利用しているのは霊山地域で 4.5%が利用している。 **【頻度】** ・買い物に出かける頻度は、週１～２回が最も多く 41.6%を占めている。 ・月舘地域は他地域に比べ、ほぼ毎日と週 3～4 回の割合が 23.1%と低く、週１～２回が 59.6%を占めている。
通院	**【手段】** ・伊達市の通院時の交通手段は、自家用車（自分で運転）が 61.1%、次いで自家用車（家族の送迎）が 14.9%となっている。 ・地域内に複数の病院が立地している伊達地域、保原地域では、自転車・徒歩での通院が多く、伊達地域は 21.9%、保原地域では 18.5%となっている。 ・月舘地域では、自家用車（家族の送迎）、病院送迎車両がそれぞれ 19.0%で、自家用車（自分で運転）の占める割合が 57.1%と高くなっている。 **【頻度】** ・通院する頻度は、全市では、月１回が 72.6%で最も多く、次いで、月２～３回が 22.1%となっている。
通勤	**【手段】** ・伊達市の約半数の人は市外へ通勤している。 ・市内の通勤が多い地域は月舘地域で、34.6%が月舘地域内、19.2%が保原地域へ通勤している。 ・伊達市外への通勤は、福島市が最も多い。 ・福島市への通勤が多い地域は、伊達地域で、42.6%を占めている。 **【頻度】** ・伊達市の日常の通勤における交通手段は、自家用車（自分で運転）が 80.2%を占めている。 ・自家用車での通勤が多い地域は、霊山地域の 90.2%となっている。 ・霊山地域では自家用車利用が最も多い一方、路線バス利用率も高く、伊達市平均が 1.8%であるのに対し、4.9%と伊達市内で最も高い利用率となっている。
その他	**【手段】** ・伊達市全体のその他外出時の交通手段は 75.3%が自家用車（自分で運転）となっている ・伊達市の中でも、伊達地域、梁川地域、保原地域では、自転車・徒歩の割合が高くなっている。 ・月舘地域では、自家用車（自分で運転）が 90.5%で、その他地域よりも 10%以上高くなっている。 **【頻度】** ・伊達市全体のその他外出の頻度は、週１～２回、月に数回がそれぞれ 43.6%を占めている。

3）自由回答からみた公共交通に対するニーズ

◆保原地域、霊山地域、月舘地域

- 保原地域では、「のってみっカー」の営業時間や営業日の拡大についての要望が挙げられています。
- 霊山地域、月舘地域では、他地域までいけるデマンド型乗合タクシー、路線バスとの乗り継ぎ、他地域への通院手段の確保、高校生の通学手段の確保等の要望が挙げられています。

◆伊達地域、梁川地域

- 伊達地域では、デマンド型乗合タクシーの運行や遅い時間の路線バス運行、駅駐車場の整備等の要望が挙げられています。
- 梁川地域では、デマンド型乗合タクシー運行の他、阿武隈急行線の増便や駐車場確保、藤田病院への公共交通の確保の要望が挙げられています。

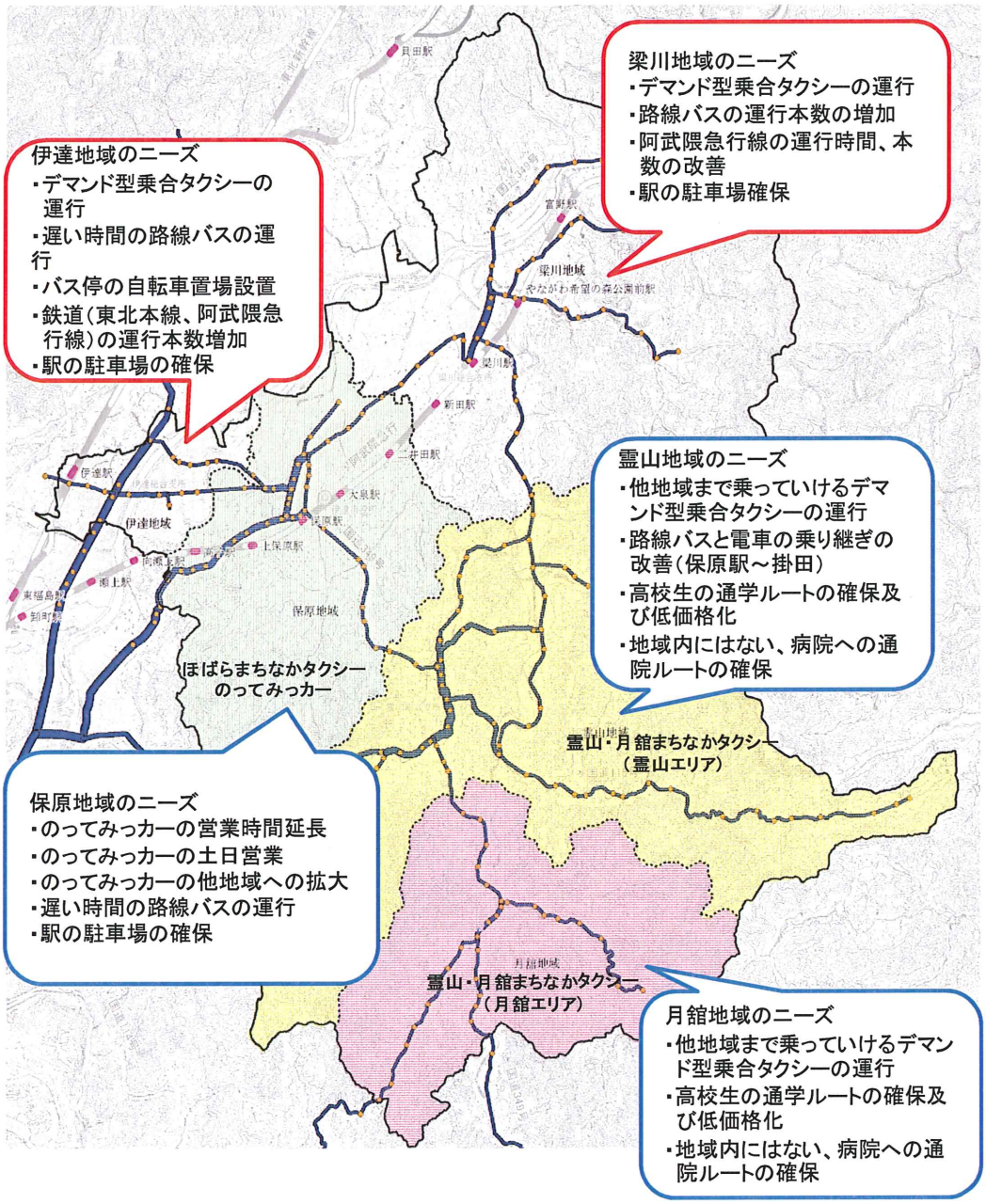


図　地域別公共交通へのニーズ

- 自由回答には、保原以外の地域にもデマンド型乗合タクシーの導入を求める意見が 34 名と最も多く寄せられました。
- 公共交通手段別にみると、路線バスに関する意見が多く寄せられています。その中でも多かったのは、コスト縮減、運賃の値下げに対するものでした。
- また、公共交通全般に関する意見も多く寄せられており、公共交通体系の見直しの必要性についての意見が多くなっています

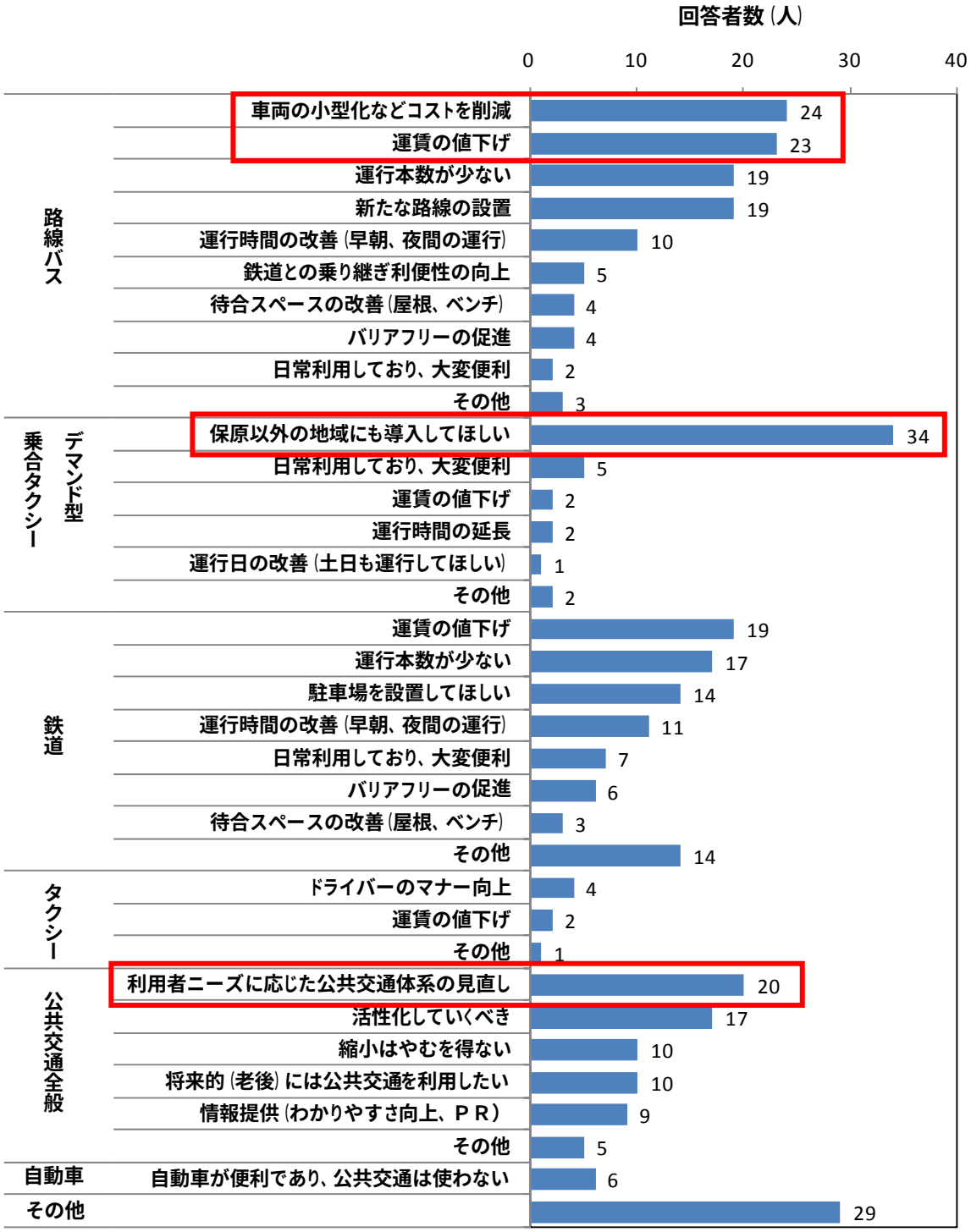


図　市民アンケート調査自由回答分類

６．伊達市の公共交通の課題

公共交通空白・不便地域の課題

伊達市内には、東北本線と阿武隈急行線の他、主要な道路には路線バスが運行されていますが、面積の広い市内の一部には公共交通空白・不便地域が存在します。市街化区域に比べれば人口は少ないエリアですが、今後の高齢社会を踏まえると、日常生活に必要な最低限の交通手段の確保が必要となります。市民からも、保原地域のようなデマンド型乗合タクシーの運行が求められています。

しかしながら、人口が少ないエリアでは採算性が課題となります。潜在需要が少ない中でいかにして公共交通を確保していくかが課題となっています。

鉄道の課題

東北本線伊達駅での鉄道利用者数は横ばい状態、阿武隈急行線においては減少傾向となっており、一層の利用促進と利便性の向上が求められています。

最も利用者の多い朝８時台の運行本数が伊達駅で２本、阿武隈急行線で３本という状況であり、市民からは車両内の混雑解消が要望されています。さらに、伊達駅等での駐車場整備、霊山方面からの路線バスとの乗り継ぎ、利便性の向上、梁川地域からは運賃を安くといった要望が寄せられています。

このような状況から、通勤時間帯の輸送力の増強（増便や増備）、駅アクセスの改善、利用者ニーズを踏まえ、需要を喚起するような運賃設定などが今後の課題となっています。

なお、阿武隈急行線では、輸送力の増強を図るため、平成 20 年 10 月から、平日朝のみ新たな車両（３両編成）が運行されています。

路線バスの課題

伊達市内の路線バスは、一般利用の他、児童生徒の通園通学の交通手段としても活用されており、市民生活に欠かせない重要な社会資本になっています。しかしながら 23 の路線バスには、路線が重複する区間や時間帯によっては利用者がないものも見られます。

また、路線バスを利用しない市民からは、利便性の向上等の改善が求められています。

一方、路線バスの半数が収支率 50%を下回っており、路線維持には年間約 9,000 万円の財政負担を要し、さらに負担は増加傾向にあるため、財政に対する影響が問題視されています。

このような状況を踏まえ、現在の利用者の利便性を維持しつつ、さらなる利用促進と財政負担の抑制を図っていくには、重複路線の整理や利用者特性に配慮した路線の再編、運行ダイヤ編成の見直しが必要です。

デマンド型乗合タクシーの課題

保原地域では、公共交通空白・不便地域をカバーするデマンド型乗合タクシーが平成 15 年から運行されていますが、運行範囲が地域内に限られ、また平日のみの夕方 5 時までの運行となっており、市民からは運行範囲の広域化、休日や夜間運行等による利便性の向上が求められています。

しかしながら、予約受付などシステム運営にも費用を要することから、収支率は路線バスと同じく 50%にも満たない状況になっており、路線バスと同程度の財政負担を生じています。

需要の少ない公共交通空白・不便地域に対応できる便利なシステムではありますが、今後は、利便性の向上、利用促進策、運行管理コストの縮減を検討する必要があります。

なお、平成 20 年 10 月から試験運行されている霊山・月舘地域の利用状況も検証していく必要があります。

７．伊達市の地域公共交通総合連携計画

7-1．上位計画における公共交通の位置付け

～伊達市第１次総合計画における位置付け～

平成 18 年１月に誕生した伊達市は、新しいまちづくりを総合的・戦略的に推進するために「伊達市第１次総合計画」を策定し、“ 伊達　織りなす未来　ひとつの心 ” を目指して、７つの政策に沿って施策を展開しています。その施策の１つ「快適で便利なまちづくり」では、駅及び駅周辺の整備を進めるとともに、鉄道をはじめとする公共交通の充実強化と利便性の向上を図り、市民の足である公共交通の利用促進と安定確保に努めるとしています。

具体的には、以下の基本方針で取り組んでいます。

①利用者の利便性向上を図るため、周辺市町や関係団体と連携し、鉄道事業者に対して運行体制の充実や駅前整備などを働きかけます。また、阿武隈急行線の利便性向上と利用促進を図るための支援を行うとともに、関連イベントの充実を図り、地域の活性化と利用促進に努めます。

②市民の足として重要な役割を果たしている路線バスの維持と公共交通空白・不便地域の交通を確保するため、運行補助を行うとともに、利用者の利便性向上を図るため、バス事業者に対して運行体制の充実を働きかけます。

③現在、保原地域で導入されているデマンド型乗合タクシーの全地域への拡大を進めます。

7-2．地域公共交通総合連携計画の基本方針

伊達市の地域公共交通総合連携計画の基本方針は、市の現状や公共交通の現状、交通に対する社会背景を前提に、公共交通の利用実態と市民ニーズを踏まえ、４つの基本方針を定めます。

①高齢化社会に対応したシビルミニマムの確保
②地域間連携の強化
③温室効果ガスを抑制するための公共交通の役割強化
④持続可能な公共交通体系の確立

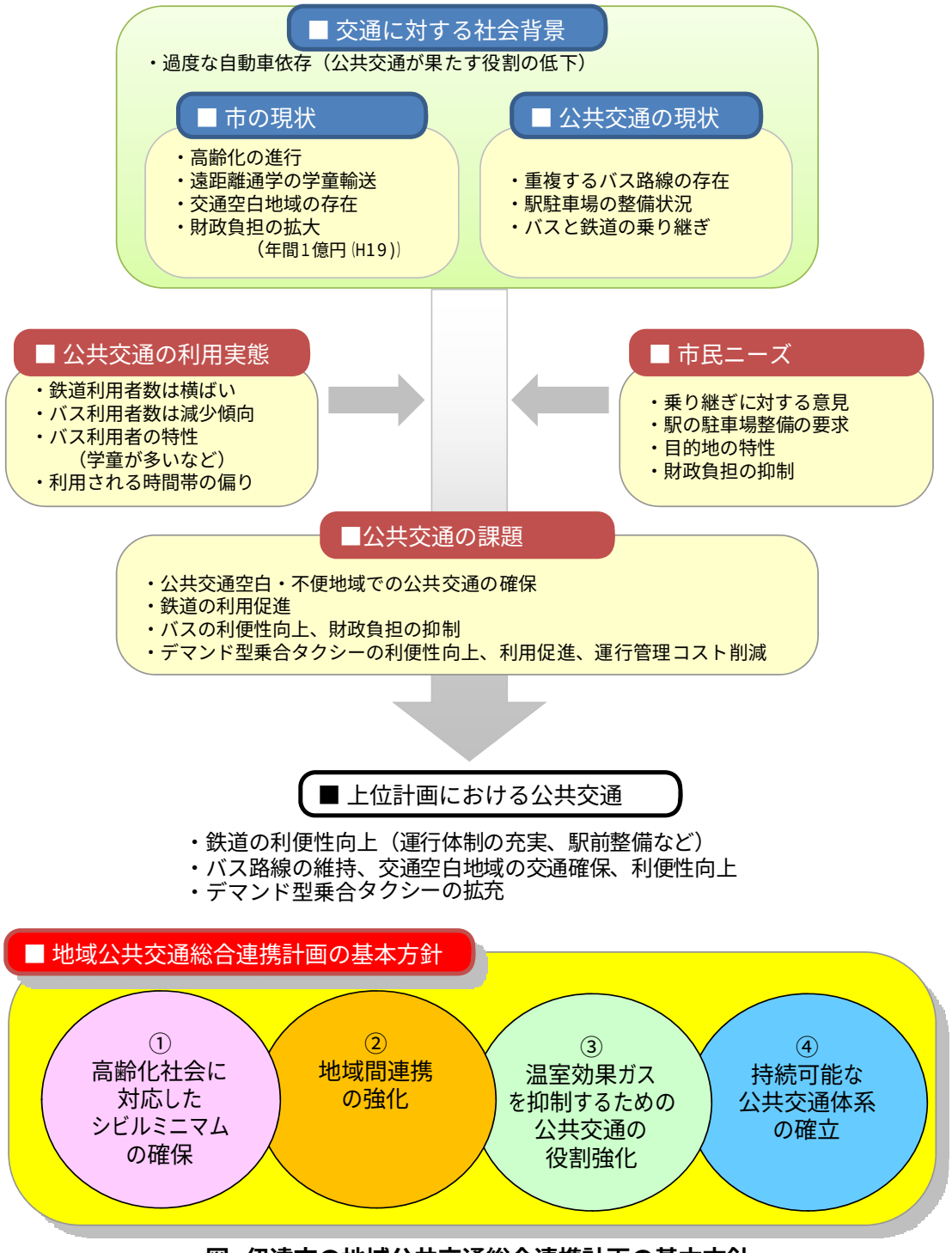


図　伊達市の地域公共交通総合連携計画の基本方針

①高齢化社会に対応したシビルミニマム（保障すべき必要最低限の生活水準）の確保

高齢者など自ら移動手段を持たない交通弱者にとって、鉄道や路線バスは日常生活に必要な交通手段であることから、より一層の利便性の向上と既存公共交通機関のネットワーク化を図る必要があります。

特に、専用のスクールバスを導入していない伊達市では、現状の路線バスが、遠距離通学を強いられる児童生徒の安全で安心な交通手段としての機能を兼ねており、その維持は不可欠です。

また、公共交通を利用することが出来ない地域が存在するため、何らかの公共交通を確保し、公共交通空白・不便地域を解消することが必要です。

②地域間連携の強化

５つの町が合併して発足した本市には、５つの中心市街地があり、それぞれの地域から隣接する福島市へ向かう公共交通はあるものの、各中心市街地を繋ぐ公共交通は貧弱と言えます。

特に、月舘地域から市役所のある保原地域へ直接アクセスする公共交通が存在しないので、その公共交通の整備が急務となっています。

市としての一体感を醸成するためにも、地域間を結ぶ公共交通の整備が必要です。

③温室効果ガスを抑制するための公共交通の役割強化

様々な地球環境問題を抑制するために公共交通の役割は重要であり、自家用車への過度な依存から、できるだけ公共交通を利用するように意識を変えていくことが必要です。

（公共交通を取り巻く環境問題）
- 交通量増加による渋滞の発生
- 排気ガス（NOX・SOX）による大気汚染
- CO2 排出増加による地球温暖化問題

地域の人々が当事者意識を持ち、公共交通を維持する意識を高めることで、地域で公共交通に対する関心や取り組みが活発になります。そして公共交通が自分たちの財産であるという意識（愛着）を持ち、自分たちで育てていこうとしてはじめて、地域の公共交通をいつまでも永く支えていくことができます。

④持続可能な公共交通体系の確立

本計画では、最終的には市内全域で一定の公共交通が利用できる状態を目指すことであり、そのためには、公共交通が不便な地域に新たな仕組みを導入することも必要になります。

しかしながら、市民ニーズにも見られるように、持続可能な公共交通の実現にあたっては、路線の拡大とあわせて“行政負担の水準を現状程度に維持していく”ことを念頭に置く必要があります。

したがって、公共交通連携事業は、新たな公共交通の運行と合わせて、既存の公共交通の効率化を試験的に実施し、行政負担を検証しながら適正な状態を構築していく必要があります。

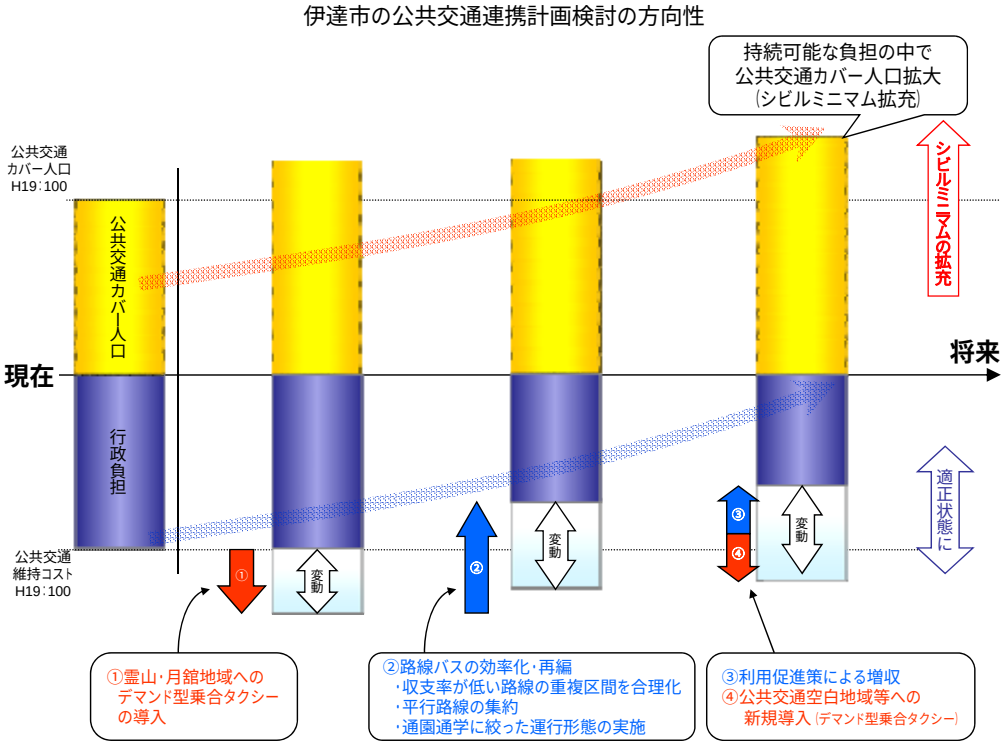


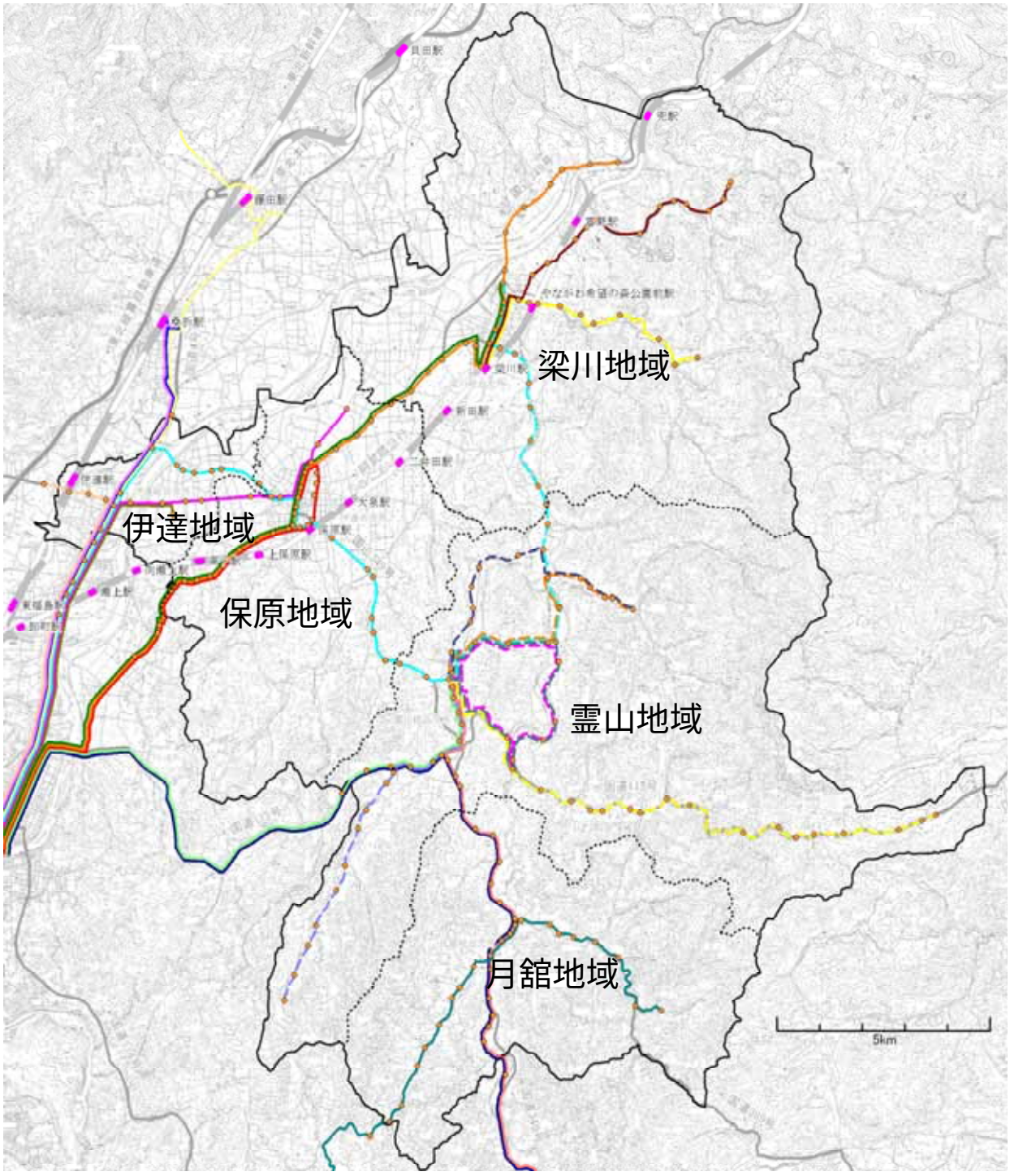
図　伊達市の地域公共交通総合連携計画の展開イメージ

なお、地域公共交通を担う交通事業者の経営状況は非常に厳しく、利用者の減少に伴う運行収入の減少と燃料費等の高騰による運行経費の増大によって路線の維持が困難になっています。公共交通利用者の減少に歯止めがかからず、運行経費も増大を続ける中で、公共交通を営利事業と捉えその運営を交通事業者に委ねてしまっては、真に市民の生活に必要な公共交通の維持はできません。

財政負担に配慮しつつ、シビルミニマムの確保や持続可能な社会の実現といった行政の役割を認識し、主体的に必要とする公共交通を作り出し、維持する覚悟が必要です。

7-3．地域公共交通総合連携計画の区域

本計画は、伊達市全域を対象とします。



7-4．地域公共交通総合連携計画の期間

本計画は平成 21 年度から平成 30 年度の 10 年間を計画期間とします。

○短期計画　（平成 21 年度～平成 23 年度）

○中長期計画（平成 24 年度～平成 30 年度）

7-5．地域公共交通総合連携計画の目標

地域公共交通連携計画は、前章の基本方針を受け、路線の再編・効率化と利便性・快適性の向上、並びに公共交通の情報提供と利用の動機付けの展開を基本に構成します。

①路線の再編・効率化（路線バスの再編と公共交通空白・不便地域の解消）

財政負担を考慮しながら公共交通の充実を図っていくため、まずは既存の路線バスを再編して無駄な部分を省くとともに、公共交通空白・不便地域については、デマンド型乗合タクシーの導入により、日常生活に必要な交通手段の確保を図ります。

また、デマンド型乗合タクシーの導入にあたっては、実証運行を行い、地域の実情に適応した仕組みを構築しながら導入を進めます。

②利便性・快適性の向上

路線バスをより一層利用しやすくするために、運行時間を見直すことにより、鉄道と路線バスや路線バス同士の乗り継ぎを便利にする等、運用の見直しやサービスの向上を図ります。

また、高齢化の進行に配慮し、誰もが乗り降りしやすい低床型車両の導入を促進します。

さらに、運用や車両の改善に加え、駅やバス停に“行くまで”“降りてから”“待つ間”といった利用するまでの時間の利便性や快適性を改善するために、駐車場や駐輪場の整備促進、商業施設のバス待ち空間利用の推進等にも取り組みます。

③情報提供と動機付け

公共交通を日常の生活交通として利用してもらうには、公共交通の基礎情報がきちんと市民に周知されていることが前提となります。そのためには、必要な情報を分かりやすく提供することが重要です。

さらに、情報提供と合わせて、できるだけ公共交通を利用しようとする動機付けが必要です。本計画では、モビリティマネジメント※やインセンティブ※の導入などによって動機付けを図ります。

上記の事業を実施することにより、公共交通空白・不便地域の解消、行政コストの抑制(路線バス・乗合タクシー補助金の縮減)、路線バス・乗合タクシーの利用者数の維持を図ります。

※１　モビリティマネジメントとは

コミュニケーションを介して、自家用車中心の移動から、公共交通を利用した移動への転換を利用者に心理的に訴えていく取り組みを言います。

※２　インセンティブとは

人の意欲を引き出すために与える刺激のことを言います。

例えば、利用回数に応じてポイントが貯まり、それを賞品などと交換できるといった仕掛けなどが考えられます。

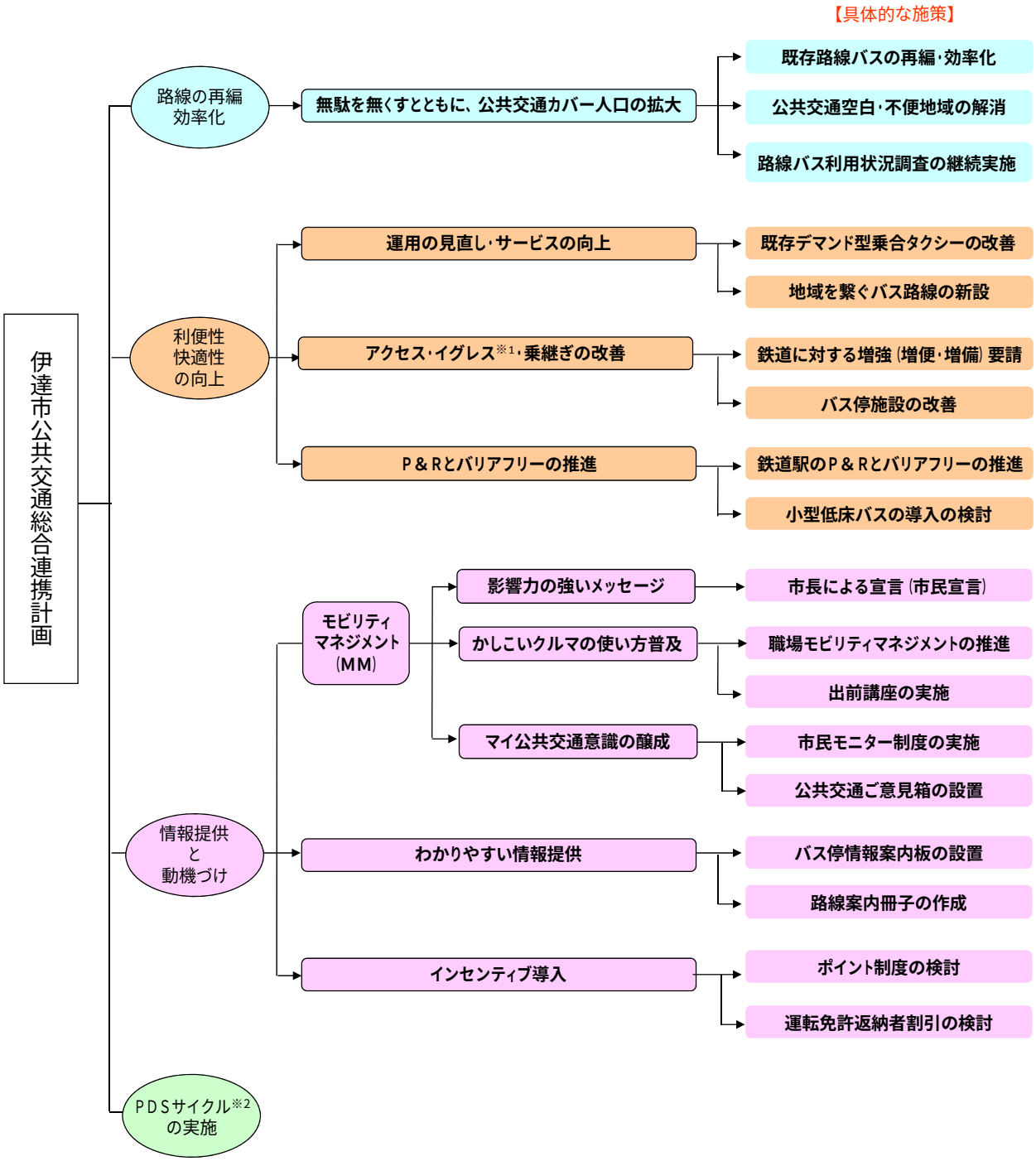


図　伊達市の公共交通総合連携事業の構成

※１　アクセス、イグレスとは

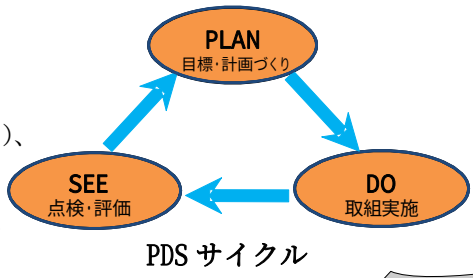
アクセス交通＝駅やバス停に行くまでの交通のことを言います

イグレス交通＝駅やバス停から目的地までの交通のことを言います

※２　ＰＤＳサイクルとは

計画を持続可能なものにしていくために、Plan（目標・計画づくり）、Do（取組実施）、See（点検・評価）を繰り返していくことをＰＤＳサイクルといいます。

地域における生活交通を持続可能なものにしていくためには、この「ＰＤＳサイクル」を継続的に行っていくことが重要になります。



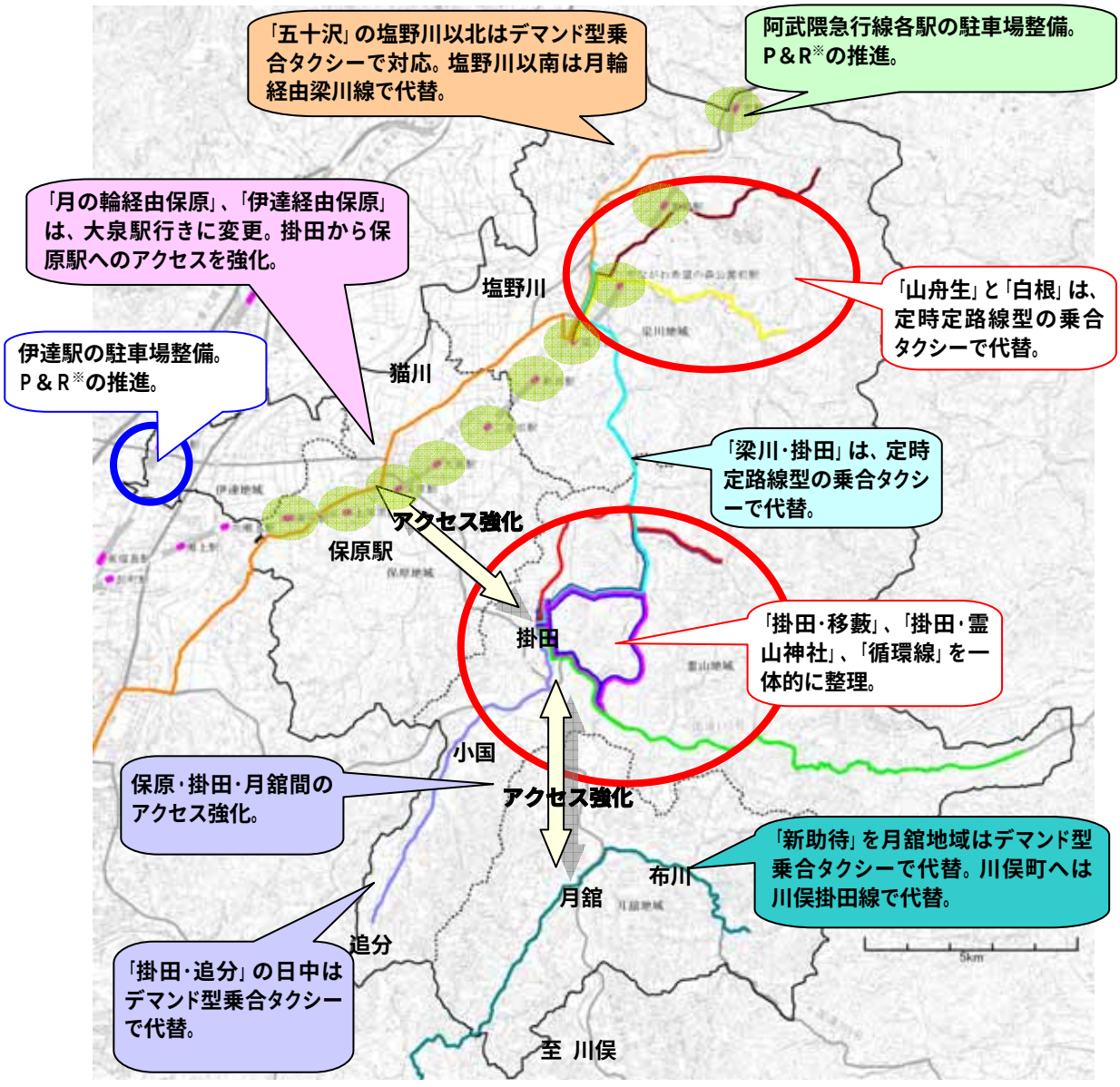
PDS サイクル

８．地域公共交通総合連携計画における具体的な施策

地域公共交通総合連携計画の基本方針及び目標に基づき、短期計画と中長期計画に分けて施策を展開していきます。

また、本計画に掲載している各事業は、主に関係者との協議を中心とした運用の改善によって実現可能なものが多くなっています。したがって、ほとんどの事業は短期間（概ね３年間）で一定の結論を出すことを基本に考えています。

施策概念図



※　Ｐ＆Ｒとは

パークアンドライドの略です。駅や停留所まで自家用車等で行って駐車し、そこから鉄道や路線バスに乗り継ぐことです。

8-1．目標を達成するために行う事業（短期計画：平成 21 年度～平成 23 年度）

（1）路線の再編・効率化

①市自主運行路線バスの再編・効率化について

市自主運行路線バスを一体的に見直すことで、重複や無駄を省き、「通学の足」を確保しつつ、路線の再編（現行７路線（５台）→３路線（３台））を検討します。

また、路線バスの再編にあたっては、デマンド型乗合タクシーを積極的に活用します。

実施時期　平成 21 年４月

実施主体　路線バス：伊達市（福島交通㈱に運行を委託）

乗合タクシー：伊達市商工会（タクシー事業者に運行を委託）

（霊山・月舘まちなかタクシーの一部として運行）

	路線	公共交通の現状と利用実態	再編・効率化の基本的な考え方
1	梁川・掛田	梁川地域の中心地と霊山町掛田を結ぶ路線。 １日３往復。 収支率 16.6%、年間 5,600 人利用。 補助金額 4,874 千円。 霊山地域内では、掛田・中川・霊山神社、循環線と一部が重複する。 ほとんどが霊山地域内での利用で、梁川地域までの利用は少ない。	収支率が極めて低いため、効率化が求められる。 重複する路線と合わせて見直す必要がある。
2	掛田・移藪	相馬市境から国道 115 号を通って霊山町掛田を結ぶ路線。1 日９往復。 収支率 12.2%、年間 34,000 人利用。 補助金額 24,644 千円。 循環線と一部重複する。 ９割は通園通学利用（掛田幼稚園、石田小学校、霊山中学校、市域外の高校）で大人の利用は少ない。	市の負担額が最も大きい路線であり、収支率も最も低いため効率化が求められる。 但し沿線の通園通学に利用されているため、児童・生徒の利用に十分な配慮が必要である。
3	掛田・追分	霊山町掛田と川俣町境の追分（上小国）を結ぶ路線。１日７往復。 収支率 33.1%、年間 42,000 人利用。 補助金額 6,328 千円。 小国小学校児童や霊山中学校生徒の利用が多い。大人の利用は少なく、15 時以降は児童・生徒の帰宅以外に利用はほとんどない。	収支率が低いため効率化が求められる。 但し沿線の通園通学に利用されているため、児童・生徒の利用に十分な配慮が必要である。

	路線	公共交通の現状と利用実態	再編・効率化の基本的な考え方	
4	掛田・ 中川・ 霊山神社	中川を経由して霊山町掛田と霊山神社を結ぶ路線。1日4.5往復。 収支率35.8%、年間19,000人利用。 補助金額3,219千円。 循環線、梁川掛田線と一部重複する。 霊山中学校生徒の利用が多い。 高校生や大人の利用も見られる。 日中の利用は少ない。	収支率が低いため、効率化が求められる。 但し、通学に利用されているため、単純な路線の減便は難しい。 効率化にあたっては、目的地が同じ「掛田・中川・霊山神社」と「掛田・山野川・霊山神社」及び他の重複する路線と合わせて見直す必要がある。	山野川経由に統一する。 ダイヤの改正を行い、利用しやすくする。 利用者の少ない日中はデマンド型乗合タクシーで代替する。
5	掛田・ 山野川・ 霊山神社	山野川を経由して、霊山町掛田と霊山神社を結ぶ路線。1日4.5往復。 収支率31.7%、年間18,000人利用。 補助金額2,959千円。 霊山中学校生徒の通学の利用が多い。 掛田幼稚園児の利用も多い。 日中の利用は少ない。		
6	掛田・ 中川・ 掛田 （循環線）	霊山の中心部を循環する路線。 1日3循環。 収支率13.2%、年間5,200人利用。 補助金額2,007千円。 梁川掛田線、移藪線等と重複する。 掛田幼稚園、掛田小学校への通園通学での利用がほとんどである。	収支率が低いため、効率化が求められる。 但し、通学に利用されているため、減便は難しい。 効率化にあたっては、重複する路線等と合わせて見直す必要がある。	山戸田先回りに統一する。 利用の少ない午前の便は減便する。
7	掛田・ 山戸田・ 掛田 （循環線）	霊山の中心部を循環する路線。 1日3循環。 収支率36.8%、年間18,000人利用。 補助金額1,503千円。 梁川掛田線、移藪線等と重複する。 掛田幼稚園、掛田小学校への通園通学での利用がほとんどである。		

＊収支率等は平成19年度実績

②民営路線バスの再編・効率化について

収支率が比較的高い路線については現状を確保しつつ、収支率が低い路線については代替交通や収支率が高い路線への統合を基本に効率化を図ります。また、そのための協議を関係団体と進めます。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　路線バス：伊達市・福島交通㈱（福島市・川俣町・桑折町・国見町と協議）

デマンド型乗合タクシー：伊達市商工会・タクシー事業者

	路線及び地域	公共交通の現状と利用実態	再編・効率化の基本的な考え方	
1	五十沢	福島から保原地域・梁川駅を経由して五十沢を結ぶ路線。１日 4.5 往復。 収支率 45.7%、年間 52,000 人利用。 補助金額 11,763 千円。 梁川駅～梁川見付では、山舟生線、白根線等と路線が重複する。特に月の輪経由梁川線とは塩野川以南は完全に重複している。 大人の利用が多いものの、幼稚園児の降園にも利用されている。	収支率が低いため効率化が求められる。但し、通園利用者への配慮が必要である。	路線が重複する五十沢線と月の輪経由梁川線を一体的に見直す。 月の輪経由梁川線（塩野川まで）に統合する。 塩野川以北については、デマンド型乗合タクシーで代替する。
2	新助待	月舘布川から川俣町を結ぶ路線で、伊達市内では月舘地域の国道 349 号、399 号を通過。 １日３往復。 収支率 25.3%、年間 11,000 人利用。 補助金額 3,219 千円。 月舘地域では大人の利用が多いが、川俣町内では小学生や高校生の利用も見られる。	収支率が低いため効率化が求められる。	当面は現状維持だが、関係自治体と協議し、路線の変更を図る。 月舘地域内においては、デマンド型乗合タクシーで代替する。
3	白根	梁川駅と白根を結ぶ路線。１日 5.5 往復。 収支率 20.1%、年間 6,000 人利用。 補助金額 6,400 千円。 梁川駅～梁川見付では、五十沢線、山舟生線等と路線が重複する。 大人の利用がほとんど。	収支率が低いため効率化が求められる。	朝夕については定路線型、日中はデマンド型乗合タクシーで代替する。
4	山舟生	梁川駅と山舟生を結ぶ路線。１日５往復。 収支率 33.1%、年間 10,000 人利用。 補助金額 6,047 千円。 梁川駅～梁川見付では、五十沢線、白根線等と路線が重複する。 大人の利用が多いものの、幼稚園の降園にも利用されている。	収支率が低いため効率化が求められる。但し、通園通学利用者への配慮が必要である。	朝夕については定路線型、日中はデマンド型乗合タクシーで代替する。

	路線及び地域	公共交通の現状と利用実態	再編・効率化の基本的な考え方
5	藤田	収支率 59.7%、年間 72,000 人利用。 補助金額 526 千円。	現状維持の方向。
6	桑折	収支率 66.8%、年間 28,000 人利用。 補助金額 1,013 千円。	現状維持の方向。
7	伊達	収支率 69.4%、年間 51,000 人利用。 補助金額 156 千円。	現状維持の方向。
8	藤田経由小坂	収支率 58.3%、年間 84,000 人利用。 補助金額 1,457 千円。	当面は現状維持の方向。 利用実態を見ながら、関係自治体と費用縮減について協議していく。
9	月の輪経由梁川	収支率 57.0%、年間 52,000 人。 補助金額 6,728 千円。 梁川地域と保原地域を結ぶ路線。 阿武隈急行線とほぼ平行して運行。	収支率の低下と補助金の増大が懸念される。 効率化と利用促進を図る必要がある。
10	伊達経由保原	収支率 76.2%、年間 80,000 人利用。 補助金額 453 千円。	現状維持の方向。
11	伊達経由掛田	収支率 75.5%、年間 133,000 人利用。 補助金額 1,217 千円。	現状維持の方向。
12	月の輪経由保原	収支率 76.6%、年間 90,000 人利用。 補助金額 1,237 千円。	現状維持の方向。
13	月舘経由川俣	収支率 57.9%、年間 38,000 人利用。 補助金額 3,200 千円。	当面は現状維持の方向。 利用実態を見ながら、関係自治体と費用縮減について協議していく。
14	大波経由掛田	収支率 88.8%、年間 155,000 人利用。 補助金額 263 千円。	現状維持の方向。
15	伊達経由湯野	収支率 64.0%、年間 36,000 人利用。 補助金額 1,935 千円。	当面は現状維持の方向。 伊達市内での利用はほとんどないので、関係自治体と費用縮減について協議していく。
16	川俣・掛田	収支率 57.2%、年間 51,000 人利用。 補助金額 3,603 千円。	当面は現状維持の方向。 利用実態を見ながら、関係自治体と費用縮減について協議していく。

＊収支率等は平成 19 年度実績

③公共交通空白・不便地域の解消

市内に存在する公共交通空白・不便地域の解消を目指して、市内全域にデマンド型乗合タクシーを導入するための実証運行を開始します。

実証運行の結果を検証しながら、本格導入を進めます。

最終的に市内全域でのデマンド型乗合タクシーの運行を目指します。

＊　デマンド型乗合タクシーの実証運行

運行範囲を設定したエリア型の運行を基本とするが、地域の実情や要望に応じて、定路線型の運行も検討する。

実施区域　伊達地域・梁川地域

実施期間　平成 21 年 10 月～22 年９月

実施主体　伊達市商工会・タクシー事業者

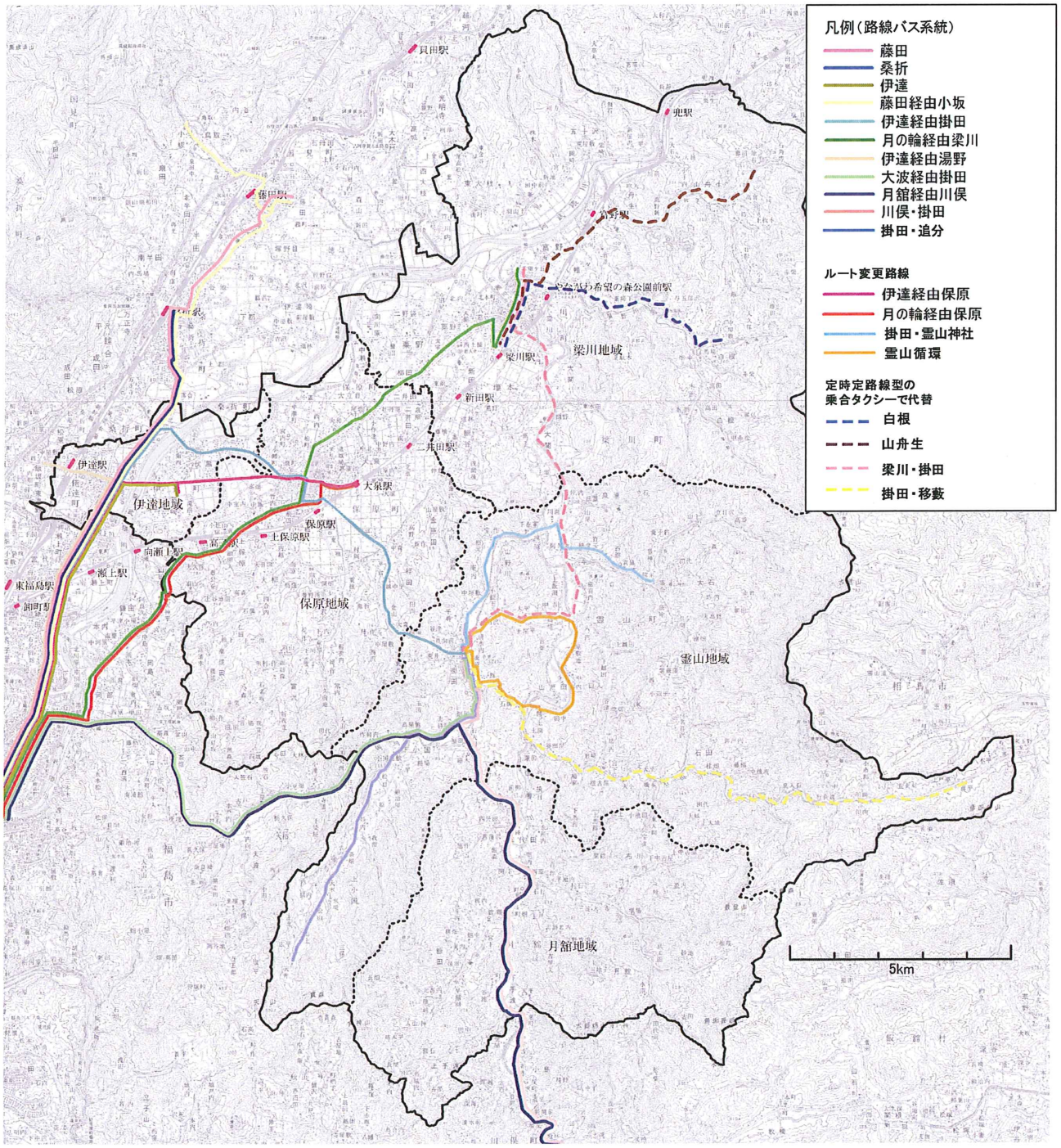
④路線バス利用状況調査の継続実施

路線バスの利用状況を継続的に調査することにより、路線バスの実態の把握に努め、本計画で実施する各施策のＰＤＳサイクルの実施にも反映させます。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　伊達市、福島交通㈱

再編・効率化後の路線バス



（２）利便性・快適性の向上

①ほばらまちなかタクシー「のってみっカー」の改善

のってみっカーの更なる利用促進を図るため、積極的な広報活動に取り組みます。

市民ニーズを踏まえ、運行時間の延長と休日運行の検討開始し、需要の拡大と、利便性の向上を図ります。

持続可能な公共交通にするために受益と負担の関係に考慮しつつ、経費の節減に努めます。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　保原町商工会・タクシー事業者

②霊山・月舘まちなかタクシーの改善と本格運行に向けての更なる試験運行

本格運行に向けて、定時定路線型の運行など、新たな試験運行を始めます。

広報活動を充実し、市民への周知に努めます。

実施時期　平成 21 年４月～９月

実施主体　伊達市商工会・タクシー事業者

③地域を繋ぐバス路線の新設

地域の連携を強化するために、月舘地域と保原地域を結ぶ路線の新設を検討します。

また、ダイヤの編成については、阿武隈急行との乗り継ぎを意識し、利便性を確保します。

これにより、霊山地域と保原地域のアクセスの向上を図ります。

実施時期　平成 21 年度から

実施主体　伊達市・バス事業者

④鉄道に対する増強（増便・増備）要請

鉄道については、アクセス向上、路線バスとの乗り継ぎ、利便性の向上を図るために、運行本数の増便や、運行車両の増備（２両編成から４両編成への変更等）を、ＪＲ東日本及び阿武隈急行に働きかけます。

また、通勤時間や新幹線の乗り継ぎを意識した運行ダイヤの編成を要請します。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　伊達市（要請先：ＪＲ東日本、阿武隈急行㈱）

⑤鉄道駅のＰ＆Ｒとバリアフリーの推進

利便性の向上と利用促進を図るために、駅の駐車場の整備及びＰ＆Ｒの啓発に努めます。

駅前の整備と駅のバリアフリー化を推進します。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　伊達市・鉄道事業者

（３）情報提供と動機付け

①市長による宣言（市民宣言）

本計画のキックオフとして、将来的な高齢社会を見据えた福祉の充実と地球温暖化防止といった観点から、過度な自家用車依存を少し控え、公共交通の利用促進と充実を図っていくことを宣言します。

その実現に向けては、公共交通は市民が自ら利用することで、より便利で持続可能なものに進化させていく必要があることを訴えます。

実施時期　平成 21 年度

実施主体　伊達市

②職場モビリティマネジメント（官公庁、企業等）の推進

個人での公共交通へのシフトのほか、企業から社員へ公共交通を利用しての通勤を勧奨することが公共交通の利用者増加には重要です。

社員の公共交通へのシフトを促すため、公共交通利用の重要性について理解してもらうよう、企業に働きかけるとともに、通勤バス等の試験運行について調査研究を進めます。

実施時期　平成 21 度から随時

実施主体　伊達市

③出前講座の実施

企業等の要請に応じて、公共交通利用の重要性について理解してもらうために、関係機関の協力を得ながら、職場モビリティマネジメントの出前講座を実施します。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　伊達市

④市民モニター制度の実施

市民からモニターを募集し、公共交通の問題点や改善点を報告してもらうことで、市民の公共交通への関心（マイバス意識の醸成）を高めます。本計画で実施する各施策のＰＤＳの実施にも反映させます。

また、主な駅やバス停等にご意見箱を置いて意見を集めます。

実施時期　平成 21 年度から随時

実施主体　伊達市

（４）ＰＤＳサイクルの実施

短期計画（平成 21 年度～平成 23 年度）で実施した計画の評価、新たに発生する市民ニーズへの対応について、ＰＤＳサイクルを繰り返していくことで、さらなる向上を図っていくことを基本に考えます。

実施時期　平成 21 年度から毎年度

実施主体　伊達市

8-2．目標を達成するために行う事業（中長期計画：平成 24 年度～平成 30 年度）

（1）路線の再編及び効率化

①路線バス利用状況調査の継続実施

路線バスの利用状況を短期計画から引き続き調査することにより、路線バスの実態の把握に努め、本計画で実施する各施策のＰＤＳサイクルの実施にも反映させます。

実施時期　平成 24 年度から随時

実施主体　伊達市、福島交通㈱

②公共交通空白・不便地域に対する新たな対応

少なからず存在する市内の公共交通空白・不便地域を解消するために、当面デマンド型乗合タクシーで代替しますが、地域によっては、デマンド型乗合タクシーがなじまないことも考えられます。

そこで、送迎ボランティアや福祉有償運送を始め、高齢社会に対応した持続可能な地域公共交通のあり方を検討します。

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市

（2）利便性・快適性の向上

①バス停施設の改善

伊達、保原、梁川といった市内でも人が多く集まる施設が多いところでは、駅やバス停から様々な施設へ移動しやすいように、バス停を施設に近づけたり増設したり、あるいは駅やバス停からレンタサイクルを導入するなどの工夫をします。

また、バス停の整備には、バス停周辺の公的施設はもとより、医療機関、商業施設等と連携し、建物内や建物の軒下などで路線バスを待つことができるような工夫を検討します。

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市・バス事業者

②小型低床バスの導入の検討

現在運行中の路線バスは高齢者にとって乗り降りがしにくいものもあります。

今後も進む高齢社会に対応していくために、乗り降りし易い小型低床バスの導入を促していきます。

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市・バス事業者

（３）情報提供と動機付け

①バス停情報案内板の設置

バス停で、どの路線バスに乗ればよいのかが簡単にわかる情報案内を行います。

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市・バス事業者

②路線案内冊子の作成（乗り継ぎの案内）

目的地に行く路線バスがないと思っている人や、目的地に路線バスで行く方法がわからない人に、どのバスを利用すれば、どこで乗り換えれば目的地にバスで行けるのかを、分かりやすく伝える案内冊子を提供します。

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市・バス事業者・鉄道事業者

③ポイント制度の検討

路線バスの利用頻度に応じてポイントが貯まり、それを商品券などに交換できる制度を検討します。（商品券については市内の商業団体等と連携して進めます。）

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市・商工会

⑤運転免許返納者割引の検討

高齢車の利用を促すために、運転免許返納者に対してバス料金の割引などの優遇措置を検討します。

実施時期　平成 24 年度から

実施主体　伊達市

（４）ＰＤＳサイクルの継続実施

中長期計画でも、実施した計画の評価、新たに発生する市民ニーズへの対応について、ＰＤＳサイクルを継続して実施していくことで、さらなる向上を図っていくことを基本に考えます。

実施時期　平成 24 年度から毎年度

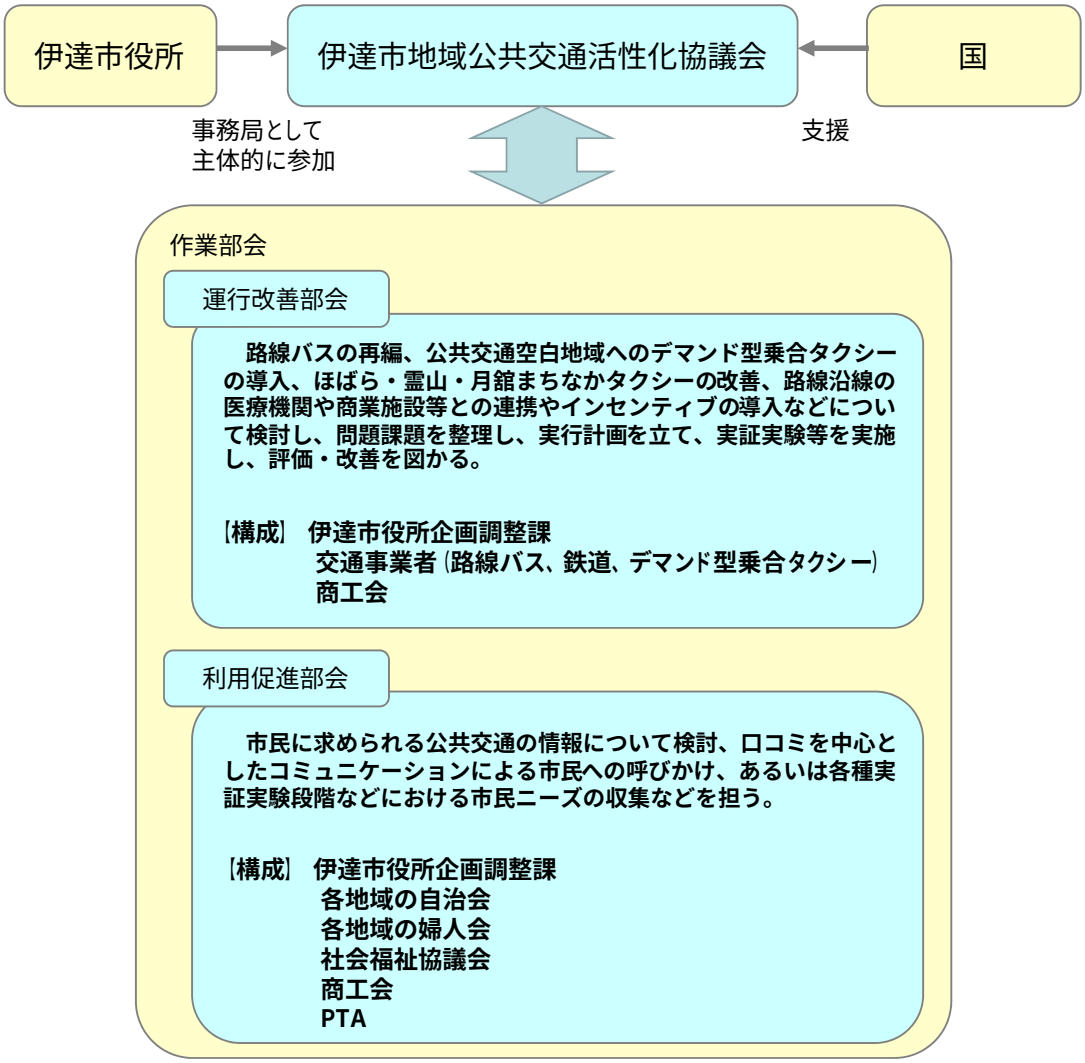
実施主体　伊達市

8-3．計画推進のための組織体制

本計画に掲載した事業については、伊達市地域公共交通活性化協議会が中心となって実行、検証していくことを基本にしますが、各事業の具体的な実施方法や諸条件の調整、必要な手続きなどを効率的に行うためには作業内容に応じて小回りの利く作業部会を設けて取り組むことが望ましいと考えます。

路線バスの見直しや代替交通としてのデマンド型乗合タクシーの導入、鉄道・路線バス・デマンド型乗合タクシーの乗り継ぎ改善、さらには利用者に対するインセンティブの検討などについては、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者とデマンド型乗合タクシーを運行している商工会によって緊密に協議を進めることが効率的です。

一方、市民に公共交通の利用を促したり、市民が求める公共交通の情報提供方法を検討したりする作業は、交通事業者よりも利用者側の立場でもある自治会や婦人会、福祉関係の方々が中心となって進める方が効果的です。

よって、本計画の推進にあたっては、２つの作業部会を設けて取り組むことにします。

また、事業の実施に当たっては、引き続き、交通事業者をはじめとする地域の関係者と、確実な合意形成を図ることとします。