様式第２号（第３条関係）

協議会会議録

会 議 名 称	令和７年度 第１回伊達市地域公共交通活性化協議会		
議　　題	１　議　事 報告第１号　令和６年度歳入歳出決算について 報告第２号　令和６年度会計監査報告について 議案第１号　令和７年度事業評価について 議案第２号　令和８年度歳入歳出予算(案)について 議案第３号　次期伊達市地域公共交通計画の策定について ２　その他 有珠地区における互助輸送実証運行の結果について 市内生活路線の運行継続に向けた協議について		
開 催 日 時	令和８年３月26日(木)　13:30 ～ 14:30		
場　　所	伊達市役所本庁舎２階　会議室Ａ・Ｂ		
出 席 委 員	堀井 敬太 会長、大和田 一樹 会長代理、 宇井　尚　委員、小笠原 豊二 委員、金子 直記 委員、佐々木 崇史 委員、 髙本 克彦 委員、長澤 直裕 委員、西崎 拓也 委員、藤村　学　委員、 宮脇 得充 委員、村松 秀彦 委員、矢内 孝昌 委員、吉村 亮輔 委員、 渡部 貴志 委員　（五十音順、計15名） ※上記の他、欠席委員のうち７名から書面表決書の提出あり		
	所管部課名	企画財政部企画課	
公開・非公開の別	■公 開	傍聴者人数	１名
	□非公開	非公開の理由	

【協議会の概要】

１．開　会（事務局：企画課長）

２．会長挨拶

３．議　事

◆報告第１号及び第２号について一括して事務局より説明

【質疑・意見交換】

なし

◆議案第１号について事務局より説明

【質疑・意見交換】

■委員

基本目標①施策②に掲げている「デマンド型交通」について、今後の展望はあるのか。

□事務局

倶知安伊達線の廃止に伴い、市として交通空白地への対応を検討していた時期に「デマンド型交通」の実施を掲げていたものであるが、同時期に地域住民が主体となって自家用有償旅客運送団体が立ち上がったことから、現在はその取組を支援することが、実質的にデマンド型交通の機能を補完する形となっている。

■委員
伊達大滝線について、今後、路線の見直しを行う予定はあるのか。
□事務局
利用者数の推移を見ながら、必要に応じて見直しを検討していきたいと考えている。

■委員
参考情報だが、令和８年３月末時点における「タキシー」の延べ利用者数は 13 名である。なお、特定の利用者が郵便局や大滝総合支所への移動手段として、複数回利用している状況となっている。

■会長
大滝区においては、起終点である本町東団地バス停付近の郵便局ＡＴＭを利用する住民が一定数存在している。折り返し時刻までにＡＴＭを利用できるよう、ダイヤ調整が行われており、路線バス事業者による配慮に感謝している。胆振線については、実際に乗車した際の状況も踏まえると、壮瞥町役場の前後において乗降が多い印象である。
また、室蘭洞爺線については、白鳥台での乗降が多いという話を聞いており、例えば、伊達～白鳥台、白鳥台～室蘭といった形で分離し、拠点間の乗継ぎや運転手の交替を行うことで、運転手の負担を軽減しつつ、利便性向上につなげることが出来るのではないか。
□委員
長大路線の運行については、現在も伊達営業所において運転手の交替を行っている。また、国や道の補助事業等の要件とも関係することから、分離する場合は慎重に検討する必要がある。

◆議案第２号について事務局より説明
【質疑・意見交換】
なし

◆議案第３号について事務局より説明
【質疑・意見交換】
なし

＜議案の採決＞
■報告第１号　　承認
■報告第２号　　承認

■議案第１号　　承認
■議案第２号　　承認
■議案第３号　　承認

４．その他

（１）有珠地区における互助輸送実証運行の結果について実施主体である有珠地区連合自治会会長の矢内委員より説明
【質疑・意見交換】
■委員
互助輸送については、今後、あらゆる地域において必要性が高まっていくものと認識しているが、今回の実証運行を通じて見えてきた課題について伺いたい。
□委員
さまざまな課題があるが、まず使用する車両については、事故発生時のリスク等も考えると、運転者が所有する自家用車ではなく、引き続き公用車を使用することが望ましいのではないかと考える。
また、運行区間については伊達市街地や洞爺湖町までの運行を望む声が一部の住民からあると聞いている。

さらに、ボランティア運転者については現在18名が登録しているものの、配車手配の際に、誰が運行を担うかについて躊躇するケースも見られることから、マッチング方法の整理がではないかと感じている。

そのほか、利用者からの費用負担をどのように設定していくのかについても、検討が必要だと思われる。

これらの課題を整理して、出来るだけ早い時期から本格運行を行いたいと考えている。

■委員

運転者が所有する車両を使用することに抵抗感があることは理解できるが、実費相当であれば利用者から徴収し、車両整備等に充てることは可能であるため、参考にされたい。

■委員

いろんな地域で公共交通が課題となっているが、有珠地区や大滝区のような取組に対し地域おこし協力隊を活用している事例はあるのか。

また、交通分野単体での活用が難しい場合は、福祉と組み合わせた形で地域おこし協力隊を活用している事例があれば伺いたい。

□委員

地域おこし協力隊を実際の運送事業者の運転者として活用している事例は道内にあるが、２種免許取得など運送事業者で任用するにはハードルが高いという印象がある。

一方で、福祉分野で活用されているケースは多くあるため、その方々に互助輸送や自家用有償運送を担っていただくことは可能だと思われる。具体的なアイデア等があれば、協力させていたきたい。

■委員

市内にタクシー事業者が２社ある中で、今回の互助輸送を選択した理由を伺いたい。

□事務局

令和６年10月に路線バスが廃止されたことを受け、コミュニティバスの実証運行を行ったところ、住民から「バス停までの移動が大変である」との意見があった。確かに市内にタクシー事業者はあるが、連合自治会と協議を行ったうえで、有珠地区内で完結できる持続可能な小規模型の交通手段を考えた結果、互助輸送の実証運行を行うこととした。

■委員

互助輸送の取組は市内にタクシー事業者が存在しない地域の手法ではないかと感じた。例えば、愛のりタクシーの中に組み込むなどデマンド型交通であれば、タクシー事業者による対応も可能ではないか。

□事務局

今後協議を進めていく際の参考にさせていただきたい。

■会長

ボランティア運転者による運行回数が計68回、目的地別の運行回数が計38回となっているが、出発地と目的地の組み合わせは、どのようなパターンが多かったのか。

□委員

基本的には往復で利用されるケースが多かった。

（２）市内生活路線の運行継続に向けた協議について路線バス事業者である髙本委員より説明
【質疑・意見交換】

■委員（書面）

現段階の資料では代替となる施策がまだ不透明という印象だが、市内生活路線の運行継続に向けた協議のプロセスと結果は、次期伊達市地域公共交通計画の策定に影響を与えるのではないかと感じている。市内路線の運行継続に向けた協議と、次期計画の策定が同時に行われることになるのか。

□事務局

お見込みのとおりである。市内生活路線の運行継続に向けた協議については、地域の実情や利用状況、事業者との調整等を踏まえながら、段階的に進めているところであり、

そうした協議のプロセスや結果については、次期伊達市地域公共交通計画の策定に影響を与えるものと認識している。このため、市内路線の運行継続に向けた協議と次期計画の策定については、並行して進めていくことになると考えている。

（３）キャッシュレス決済導入について路線バス事業者である髙本委員より情報提供

（４）タクシー運賃の料金改定（値上げ）についてタクシー事業者である長澤委員より情報提供

５．閉　会

以上

令和７年度 第１回伊達市地域公共交通活性化協議会

会議次第

１　議　事

報告第１号　令和６年度歳入歳出決算について　【資料１】

報告第２号　令和６年度会計監査報告について　【資料２】

議案第１号　令和７年度事業評価について　【資料３】

議案第２号　令和８年度歳入歳出予算(案)について　【資料４】

議案第３号　次期伊達市地域公共交通計画の策定について　【資料５】

２　その他

有珠地区における互助輸送実証運行の結果について　【資料６】

市内生活路線の運行継続に向けた協議について　【資料７】

報告第１号

資料１

令和６年度 歳入歳出決算書

歳入

単位：円

科目	予算額 （A）	決算額 （B）	増減額 （B－A）	備考
負担金	200,000	200,000	0	伊達市支出金
雑入	0	30	30	預金利息
合計	200,000	200,030	30	

歳出

単位：円

科目	予算額 （A）	決算額 （B）	不用額 （A－B）	備考
【協議会運営等事務費】				
会議費	181,000	102,610	78,390	委員報酬及び費用弁償
事務費	19,000	11,150	7,850	振込手数料、租税公課
予備費	0	0	0	
合計	200,000	113,760	86,240	

（歳入合計）200,030円 －（歳出合計）113,760円＝（市へ戻入）86,270円

報告第２号

資料２

令和６年度 会計監査報告

伊達市地域公共交通活性化協議会財務規定第８条に基づき、令和６年度会計について監査を実施したところ、預金通帳・現金出納簿・収入調書・支出調書は確実に整理され、会計事務は適切に処理されていることを認める。

令和 8 年 3 月 13 日

監　事　渡部貴志

議案第１号

【資料３】

令和７年度
伊達市地域公共交通計画
実施状況評価・検証

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　実施状況評価・検証シート

基本目標①

効率的で効果的な公共交通網の再構築

【施策①】倶知安伊達線の存廃検討と伊達大滝線のピーク時の路線維持

（サービス継続事業：地域間幹線系統として維持）

・倶知安伊達線（倶知安駅－伊達駅間）の廃止
・朝夕のピーク時の路線維持、利用促進

【施策②】国鉄胆振線代替バスのデマンド型交通への転換による大滝区住民の移動手段確保

（サービス継続事業：地域内フィーダー系統として維持）

・伊達大滝線の路線見直し
・デマンド型区域運行実施の検討

【施策③】ＡＩ技術の導入による利便性・利用率向上と、それらを基にした路線バスの最適化や「交通空白」の解消

・愛のりタクシー等へのＡＩ技術導入の検討
・路線バスの経路・ダイヤ・車両の見直し、最適化

目的（解決すべき課題）

・多種多様な交通需要への対応
・増加する行政負担の効率化
・都市間や郊外部の移動手段の維持・確保
・愛のりタクシーの利用者・利用率向上
・公共交通全体の利用促進
・新技術の導入による利便性の向上

※伊達市地域公共交通計画P.83から、当てはまる課題を列挙したもの

計画の指標と目標値

上段：目標値　下段：現状値

達成度の評価指標	R2	R4	R5	R6	R7	R8
1) 伊達大滝線の１便当たり利用者数[人/便]	—	12	15	15	15	15
	11.4	10.9	12.3	10.8	14.3	
2) 大滝区デマンド型交通の利用者数[人/日]	—	15	20	20	20	20
	—	—	—	—	—	
3) 愛のりタクシーの愛のり率[%]	—	13.0	13.0	14.0	14.0	15.0
	12.5	17.1	18.7	13.8	**10.3**※	

※令和8年2月末時点

施策の実施状況、今後の課題・方向性

・令和４年９月30日付の倶知安伊達線廃止(胆振線再構築)に伴い伊達大滝線の増便を行ったところ、１便当たりの利用者数は、前年度比で増加した。

・また、大滝区の移動手段の確保を目的として、地域住民主体の自家用有償旅客運送「タキシー」が令和６年５月より運行を開始し、令和７年度は令和８年１月末時点で会員５名、延べ利用者数10名の実績となっている。

・令和８年度は、愛のりタクシーの利便性向上や相乗り率向上、交通事業者の負担軽減を目的に、デジタル技術を活用した予約管理システムの導入を予定している。電話に加えてスマートフォンからの会員登録や配車予約を可能とすることで、市公式LINEの登録者増加も狙いつつ、予約状況に応じて乗車時刻ごとに相乗り可能な予約を自動マッチングし効率的な運行を図る。

伊達市地域公共交通計画　実施状況評価・検証シート

基本目標②

きめ細かい交通支援による利便性向上

【施策④】愛のりタクシーの利用説明会など、PR活動の強化

・愛のりタクシーの登録方法見直し
・利用説明会の開催、割引制度等による利用促進

【施策⑤】愛のりタクシーの対象者や運行時間の拡張など、より利用しやすい仕組みの確立

・愛のりタクシーの利用年齢制限の緩和
・運行時間の拡張による利用促進

【施策⑥】タクシー事業者に対するユニバーサルデザインタクシーの導入支援

・ユニバーサルデザインタクシーの導入費補助
・ユニバーサルデザインタクシーの取扱講習費補助

目的（解決すべき課題）

・多種多様な交通需要への対応
・増加する行政負担の効率化
・愛のりタクシーの利用者・利用率向上
・公共交通全体の利用促進
・新技術の導入による利便性の向上

※伊達市地域公共交通計画P.83から、当てはまる課題を列挙したもの

計画の指標と目標値

上段：目標値　下段：現状値

達成度の評価指標	R2	R4	R5	R6	R7	R8
4) 愛のりタクシーの利用者数[人/年]	—	9,700	9,800	10,000	12,000	15,000
	9,733	12,170	12,417	11,066	**11,520** ※	
5) 愛のりタクシー利用者の小中高生の占有割合[%]	—	1.0	2.0	3.0	3.5	3.5
	—	—	—	—	—	
6) ユニバーサルデザインタクシーの導入台数[台]（累積）	—	4	8	12	12	12
	—	4	5	5	**5**	

※令和8年2月末時点

施策の実施状況、今後の課題・方向性

・愛のりタクシーの会員登録は、令和７年４月に商工会議所から伊達市地域公共交通活性化協議会事務局へ窓口が変更された。市役所に窓口が移ったことで、高齢者が各種手続きで来庁した際に合わせて会員登録に繋がっているケースもみられ、登録者数は前年度と比べて増加傾向にある。また、利用者数も月平均で約100件程度増加している。
・現段階では制度の拡張には至っていないものの、今後の交通環境の変化を踏まえると、対象者拡大の必要性が生じる場面も想定される。利用実態や運行体制を確認しながら、地域に適した制度運用について検討を進めていく。
・ユニバーサルデザインタクシーの導入支援として、令和４年度から導入等に係る費用の一部補助を行い、タクシーの利便性向上と利用促進を図っているが、令和７年度は実績がなかった。

伊達市地域公共交通計画　実施状況評価・検証シート

基本目標③

まちづくりとの連携による地域活性化

【施策⑦】交通結節点の機能強化や周辺施設の活用などのまちづくりとの連携

- デジタルサイネージ設置の検討、協議
- 公共交通機関間の乗継性の向上
- デジタル化施策との連携深化による公共交通の利用促進
- 交通結節点周辺の施設との連携・活用による快適な待合環境の実現
- 公共交通の利用促進とまちの賑わい創出

目的（解決すべき課題）

- 公共交通全体の利用促進
- 新技術の導入による利便性の向上

※伊達市地域公共交通計画P.83から、当てはまる課題を列挙したもの

計画の指標と目標値

上段：目標値　下段：現状値

達成度の評価指標	R2	R4	R5	R6	R7	R8
7) 乗継を考慮したバス便数の維持［人/年］	—	54	54	54	54	54
	54	49	50	39	**40**	

➤事業者の時刻表から算出

施策の実施状況、今後の課題・方向性

・令和６年３月から、市役所本庁舎１階（玄関ロビー）に「バスキタ！道南（バスロケーションシステム）」を投影したデジタルサイネージを設置し、バス路線の接続性向上や快適な待合環境の実現に向けた検証を行っている。

・令和６年10月１日の道南バスのダイヤ改正に伴い、地域幹線系統を含む大規模な路線の減便や時間変更が行われ、鉄道と5～15分で接続していた路線バスの便数が減少した。今後は、JRとの接続状況を確認しつつ、関係機関と連携し、乗継性の確保に向けたダイヤ調整について検討を進めていく。

・今後予定している市内循環バスの再編にあたっては、利用者のニーズを踏まえ、利用が多く見込まれる施設周辺への路線・停留所配置について検討を進める。

伊達市地域公共交通計画　実施状況評価・検証シート

基本目標④

利用促進策の強化による公共交通の維持

【施策⑧】広報紙への掲載等による市民の関心を高める活動の強化

・路線バスの経路、停留所、時刻表をわかりやすくまとめたバスマップの作成の検討
・公共交通の利用促進を目的とした情報発信

【施策⑨】公共交通利用者への助成制度の見直し

・自動車の運転免許返納者等に対する公共交通利用を促す補助制度の検討

【施策⑩】体験乗車会などの実施による公共交通への理解の促進

・事業者と連携したバスや鉄道の乗り方講習会や、愛のりタクシーの体験乗車会の開催

目的（解決すべき課題）

・愛のりタクシーの利用者・利用率向上
・公共交通全体の利用促進

※伊達市地域公共交通計画P.83から、当てはまる課題を列挙したもの

計画の指標と目標値

上段：目標値　下段：現状値

達成度の評価指標	R2	R4	R5	R6	R7	R8
8) 公共交通の利用未経験の割合[%]	—	37.4	34.0	34.0	34.0	30.0
	37.4	—	33.6	—	—	
9) バスサービスの認知度[%]	—	30.5	35.0	35.0	35.0	40.0
	30.5	—	16.6	—	—	

➤胆振地域公共交通活性化協議会「公共交通に関するアンケート調査」参照

施策の実施状況、今後の課題・方向性

・路線バスの利用促進と市内交通サービスの認知度向上を図るため「伊達市交通マップ」を作成し、市役所窓口や公共施設等に配架している。

・また、公共交通の利用促進を目的とした情報発信として、実際の路線バスの利用者数を掲載するなど本市の公共交通の現状を市民に伝えるためのチラシを作成し、広報紙４月号に合わせて今後配布する予定である。

・運転免許返納者等の移動に対する不安を解消するため、公共交通の利用を促す補助制度のほか、誰もが移動しやすい公共交通網のあり方について、引き続き調査研究を進める。

・公共交通を身近に感じてもらうイベントとして、交通事業者と連携した乗り方講習会や体験乗車会を実施する予定だったが、交通事業者の運転手不足などを考慮し、令和７年度は見送ることにした。

議案第２号

資料４

令和８年度歳入歳出予算(案)

● 協議会運営等事務費 **232 千円**

① 協議会等の開催費用（委員報酬及び費用弁償）	214 千円
② 事務費（振込手数料等）	18 千円

● 協議会事業費 **25,431 千円**

① ライフモビリティ助成事業（愛のりタクシー運行等経費）	18,163 千円
② 第２期伊達市地域公共交通計画策定事業	6,490 千円
③ 有珠地区互助輸送支援事業	778 千円

合計 25,663 千円

● 歳入予算の款、項及び目の区分

款	項	目	予算額
１負担金	１負担金	１負担金	22,418 千円
２補助金	１補助金	１補助金	3,245 千円
		合計	25,663 千円

● 歳出予算の款、項及び目の区分

款	項	目	予算額
１運営費	１会議費	１会議費	214 千円
	２事務費	１事務費	18 千円
２事業費	１事業費	１事業費	25,431 千円
		合計	25,663 千円

議案第３号　次期伊達市地域公共交通計画の策定について

資料５

現計画期間

■令和４年４月から令和９年３月までの５年間

※上位計画である「第７次総合計画」や「伊達市都市計画マスタープラン」との整合を図りつつ、右図の関連計画とも連携

令和８年度

現在の伊達市地域公共交通計画を見直し、
令和９年４月からを始期とした次期地域公共交通計画を
策定する。

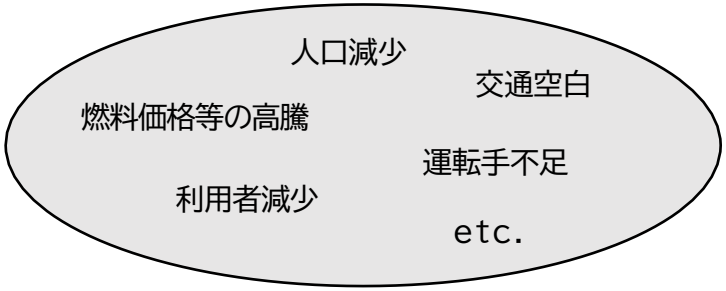
関連計画

伊達市住生活基本計画（住宅マスタープラン）	令和2年度（2020年度） ～令和11年度（2029年度）
伊達市バリアフリー基本構想	平成30年度（2018年度）策定
第4期伊達市地域福祉計画	平成31年度（2019年度） ～令和5年度（2023年度）
第3期伊達市障がい者計画	平成31年度（2019年度） ～令和5年度（2023年度）
第11次伊達市交通安全計画	令和3年度（2021年度） ～令和7年度（2025年度）
有珠山周辺地域国土強靭化計画	令和2年度（2020年度） ～令和6年度（2024年度）
室蘭圏都市計画（室蘭市・登別市・伊達市） 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	目標年次： 令和12年度（2030年度）
室蘭都市圏　都市交通マスタープラン	平成30年度（2018年度）策定

計画の全体像

■昨今の**社会情勢の変化**や**交通課題**を踏まえ、『環境に優しく持続可能で誰もが移動しやすい公共交通網の実現』を目指すための計画となるよう、検討を進める。

社会情勢の変化や交通課題



現在の地域公共交通計画における基本目標と施策メニュー

（１）効率的で効果的な公共交通網の再構築

①倶知安伊達線の存廃検討と伊達大滝線のピーク時の路線維持
②国鉄胆振線代替バスのデマンド型交通への転換による大滝区住民の移動手段確保
③AI技術の導入による利便性・利用率向上と、それらを基にした多様な主体の連携・協働による路線バスの最適化や、ライドシェア導入等による「交通空白」の解消

（２）きめ細かい交通支援による利便性向上

④愛のりタクシーの利用説明会など、PR活動の強化
⑤愛のりタクシーの対象者や運行時間の拡張など、より利用しやすい仕組みの確立
⑥タクシー事業者に対するユニバーサルデザインタクシーの導入支援

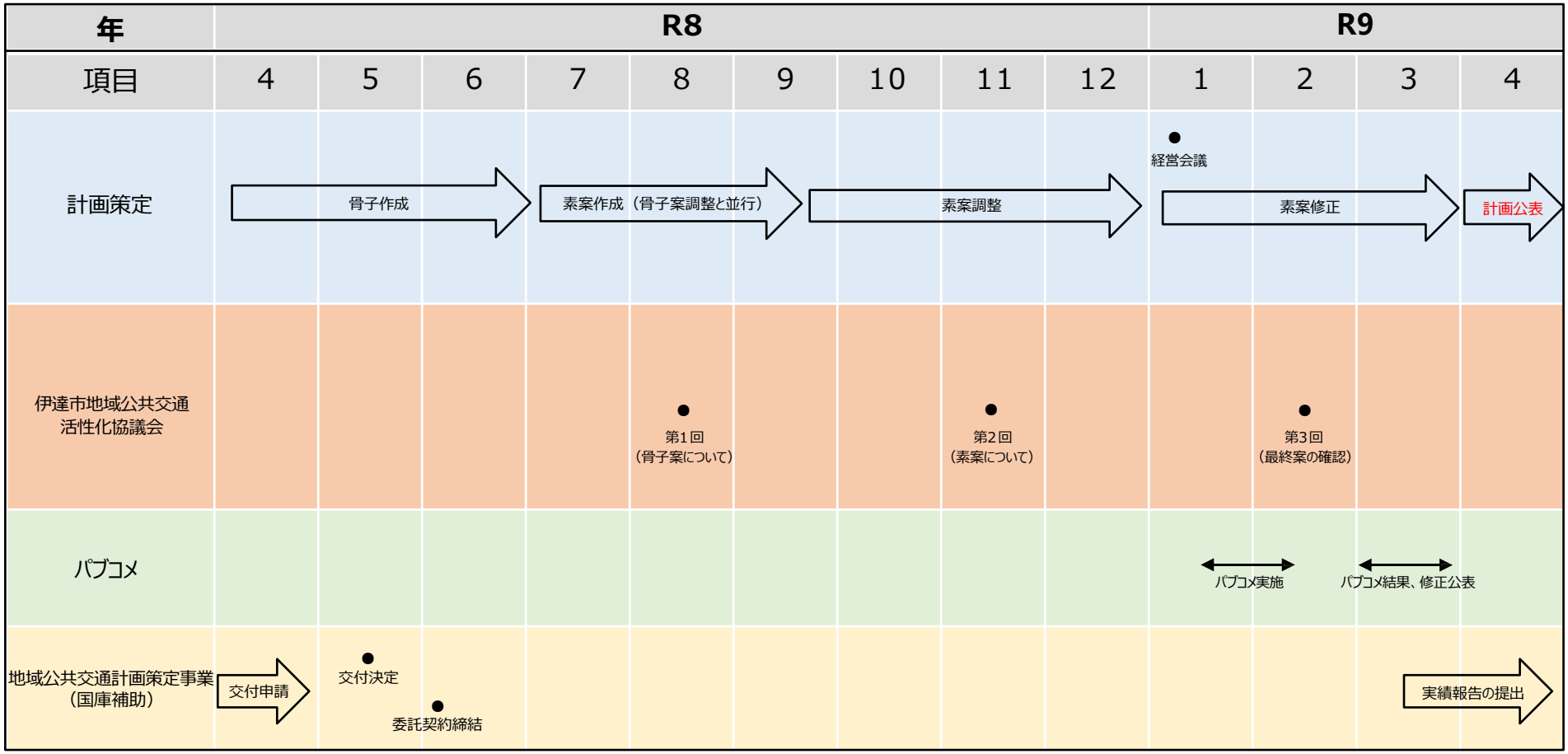
（３）まちづくりとの連携による地域活性化

⑦交通結節点の機能強化や周辺施設の活用などのまちづくりとの連携

（４）利用促進策の強化による公共交通の維持

⑧広報紙への掲載等による市民の関心を高める活動の強化
⑨公共交通利用者への助成制度の見直し
⑩体験乗車会などの実施による公共交通への理解の促進

令和８年度の計画策定スケジュール案



〔補足〕

●計画の内容について伊達市地域公共交通活性化協議会 協調・共創事業分科会で議論したものを、伊達市地域公共交通活性化協議会へ諮る。

●本スケジュールは現時点での案であり、各会議や調査等の進捗により変更となる場合がある。

有珠地区における互助輸送実証運行について　–概要–

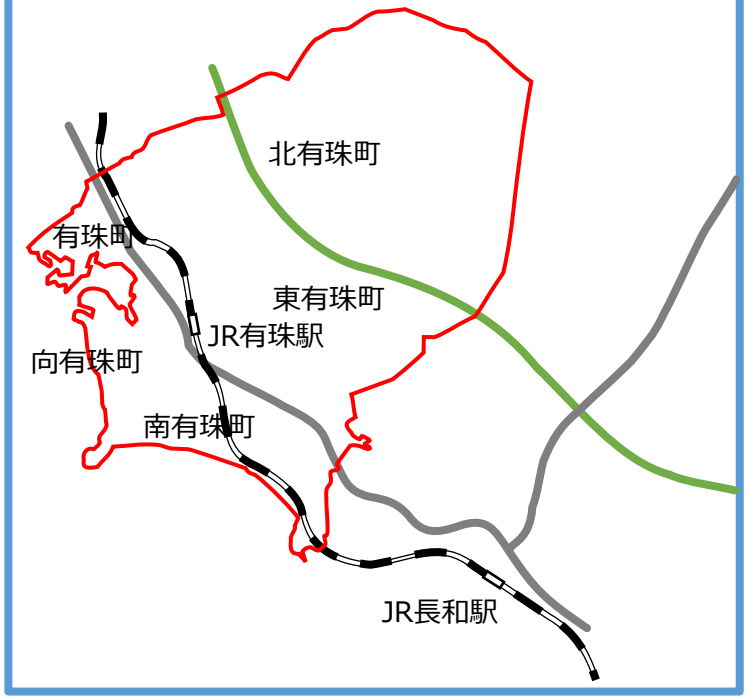
資料６

有珠地区における地域住民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、有珠地区連合自治会が実施主体となり、互助による輸送（道路運送法の許可・登録を要しない輸送）を行うもの。

実証運行の概要

運行形態	互助による輸送（道路運送法の許可・登録を要しない輸送）
実施主体	有珠地区連合自治会
運行区間 又は区域	有珠地区全域 （自宅及び指定場所からJR有珠駅、 道南バスのバス停留所、セイコーマートなど）
利用対象者	有珠地区住民
運行期間 ・時間帯	令和7年12月1日（月）～令和8年2月28日（土） （年末年始12/29～1/6運休） 9:00～16:30
運賃又は 運送の対価	無料
乗車形式	乗合い（１回当たり４名まで）

【運行区間・区域】 有珠地区全域
（JR有珠駅、最寄りのバス停、セイコーマート等）



運行体制

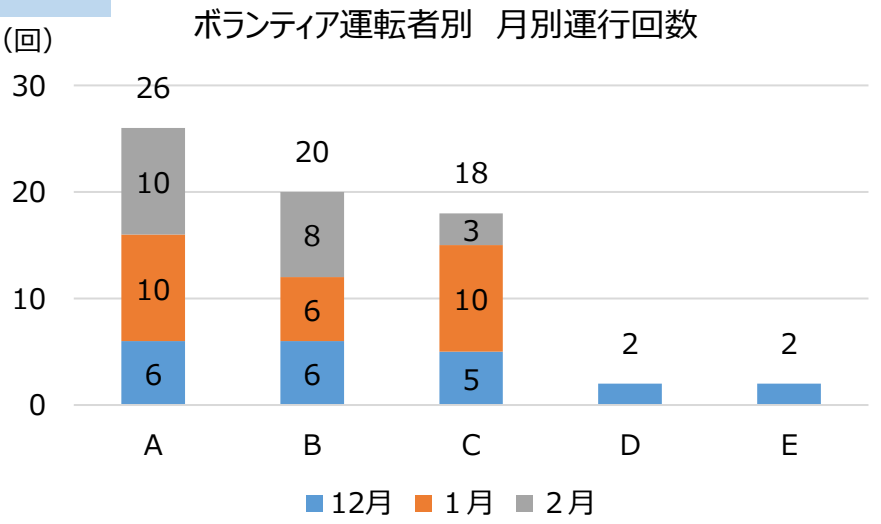
車両台数と 保有主体	伊達市所有の公用車１台（トヨタカルディナ）を有珠連合自治会に貸与
運転者	ボランティア運転者登録をした地域住民（18名）
予約方法	・事前予約制 ⇒ 利用の前日16:00までに白鳥館に電話予約 （白鳥館の開館時間13：30～17：00） ・変更/キャンセルも前日の16:00までに電話連絡
その他	ボランティア運転者には１回当たり500円を謝礼として支出

有珠地区における互助輸送実証運行について　–結果–

ボランティア運転者別　月別運行回数（※片道を1乗車運行とする）

（回）

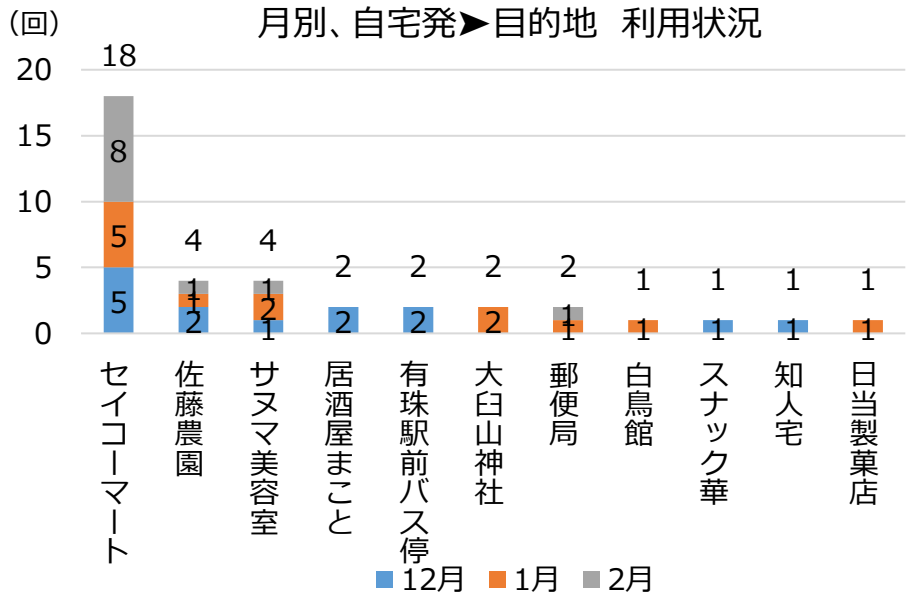
運転者	12月	1月	2月	計
A	6	10	10	26
B	6	6	8	20
C	5	10	3	18
D	2			2
E	2			2
計	21	26	21	68
うち相乗り	4		3	7



目的地別（自宅を除く）　月別運行回数

（回）

目的地（自宅を除く）	12月	1月	2月	計
セイコーマート	5	5	8	18
佐藤農園	2	1	1	4
サヌマ美容室	1	2	1	4
居酒屋まこと	2			2
有珠駅前バス停	2			2
大臼山神社		2		2
郵便局		1	1	2
白鳥館		1		1
スナック華	1			1
知人宅	1			1
日当製菓店		1		1
計	14	13	11	38



有珠地区における互助輸送実証運行について　–結果–

	R7 12月	R8 1月	2月	計
総走行距離数（km）	82	94	78	254
利用者(延数)（人）	27	26	24	77
出動回数（回）	21	26	21	68

出動内訳（回）					
	A	6	10	10	26
	B	6	6	8	20
	C	5	10	3	18
	D	2	-	-	2
	E	2	-	-	2
	計	21	26	21	68

※出動回数は、片道を１回として換算
※ボランティア運転者登録数　18人

有珠地区における互助輸送実証運行について　–参考資料–

2026(令和8)年1月31日
北海道新聞　室蘭・胆振版

伊達の「交通空白」住民が解消

有珠・無償輸送実証／大滝・ライドシェア拡大

路線バス減便受け　市「連携し取り組む」

有珠地区で行われている「ちょい乗り事業」で利用者の元へ向かう準備をするドライバー

【伊達】市内各地区の市民や事業者が、バス減便に伴う「交通空白」の解消に向けた取り組みに力を入れている。有珠地区では市内で初となる互助型の無償輸送の実証事業として「有珠地区ちょい乗り事業」を実施中。大滝区ではライドシェアサービスが徐々に拡大している。

伊達市内と西胆振3町を走るバスルートは、2024年10月の道南バスのダイヤ改正で4ルートが廃止され、有珠地区では、それまでの1日あたり30便が13便に激減。

これを受けて市は、ダイヤが改正された同月～12月までの3カ月間、同地区でコミュニティーバスの実証運行を実施。利用した住民からは「バス停と自宅間の移動手段がほしい」など、地区内移動のサポートを求める声が寄せられた。

互助型の無償輸送であれば、北海道運輸局の許可も必要なく迅速に応じられることから、有珠地区連合自治会を運営主体とする実証事業として昨年12月から「ちょい乗り」がスタートした。

ちょい乗りは、利用者が前日までに予約すると、車が自宅から同地区内の目的地まで送る仕組み。運行には市の公用車を使い、運転を担うボランティアは18人を確保している。

これまでに約50件の利用があり、主に近所のコンビニや飲食店に行く際などに利用されているといい、同自治会の矢内孝昌会長は「高齢者に買い物は重労働。利用者からは『助かります』との声が寄せられる」と話す。

実証運行は2月28日まで実施し、同連合自治会と市は、利用者へのアンケート結果も踏まえて事業の本格実施を検討することにしている。

「ちょい乗り」は有珠地区の住民が対象。利用前日の午後4時までに有珠地区コミュニティセンター白鳥館（電話、01422・38・3270）に予約が必要。

一方、伊達市街地に向かうバスが1日6本（平日）となっている大滝区では、地元有志が立ち上げた任意団体「タキシー」が自家用車を使った「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）を運営。

伊達ハイヤー（長沢直裕社長）は、事業者が実施主体となり一般ドライバーが乗務する「日本版ライドシェア」と、タキシーの協力を得ての「公共ライドシェア」を組み合わせた運行を昨年7月から開始した。

現在は区内の温泉街に宿泊するインバウンド（訪日客）客を中心に週に2回ほど利用があるという状況だが、長沢社長は「地元での認知度を上げ、住民にも週1回使ってもらえるサービスにしたい」と意気込む。

市は、今後も路線バスの減便などが想定され、公共交通網が縮小していくことを懸念。有珠地区の「ちょい乗り」事業にも携わる佐藤広教企画課長は「交通の空白地域を埋められるよう、市としても地域と連携して取り組んでいきたい」と話している。（小林駿太）

道南バス 赤字と運転手不足で

伊達市内全3路線 廃止意向

市、補助金増で維持求める

【伊達】市は9日、道南バス（室蘭）から、生活路線の市内全3路線を新年度中にも廃止する意向を示されたと明らかにした。いずれもJR伊達紋別駅を起点とし、伊達開来高への通学などに利用されている路線。同社は取材に「赤字に加え、運転手不足が要因」としている。市は、補助金を拡充して赤字を全額負担し、当面の運行継続を求めた上で、ルート変更や減便を含めた路線維持を協議する方針だ。

廃止の意向が示されたのは、伊達市内循環バス2路線と、伊達紋別駅―上稀府間の1路線の計3路線。このうち循環バスは朝8時台に伊達紋別駅を出発し、伊達開来高を経由するなど、通学や通院の足となっている。

各路線は1日3～6便運行しているが、1便当たりの平均乗車人数は3・4～6・2人にとどまる。同社によると、人件費高騰などで赤字は増加傾向にあり、運転手不足も深刻化している。同社は「収益が見込める路線に運転手を振り向けたい」としている。

道南バスが廃止の意向を示している伊達市内循環バス＝9日

市はこれまで、3路線の赤字額の半分を補助してきた。本年度の当初予算額は900万円。廃止の意向を受け、市は新年度、赤字の全額を補助する方針とし、一般会計予算案に2500万円を計上した。

9日の市議会予算決算委員会で、佐藤広教企画課長は「（廃止となった場合の）利用者の交通手段を検討する時間が必要だ。当面の運行を維持できないか道南バスと協議している」と述べた。

市は今後、伊達開来高への通学ルート確保などを念頭に、市街地エリアを中心とした路線維持の可能性について、同社と協議する方針。（小林駿太）

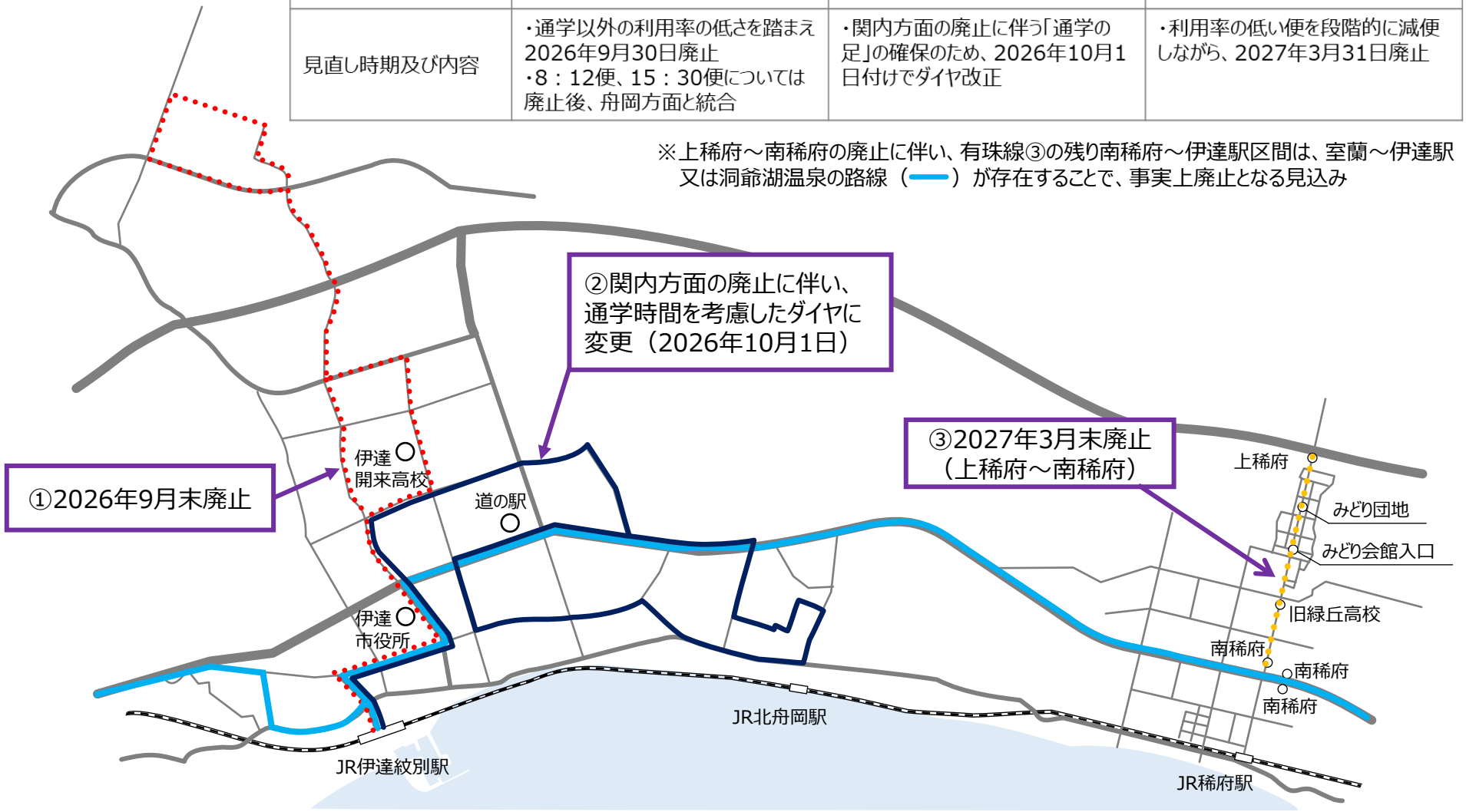
©北海道新聞社

市内生活路線の運行継続に向けた協議について

資料７

	市内循環線 ・・・・・（関内方面）	市内循環線 ――（舟岡方面）	上稀府伊達線 ・・・・・（有珠線③）
道南バスの廃止意向等	2026(令和8)年3月31日廃止	2026(令和8)年3月31日廃止	上稀府～南稀府の区間を2026(令和8)年3月31日廃止
伊達市の対応方向	６か月延長	1年延長	1年延長
見直し時期及び内容	・通学以外の利用率の低さを踏まえ2026年9月30日廃止 ・8：12便、15：30便については廃止後、舟岡方面と統合	・関内方面の廃止に伴う「通学の足」の確保のため、2026年10月1日付けでダイヤ改正	・利用率の低い便を段階的に減便しながら、2027年3月31日廃止

※上稀府～南稀府の廃止に伴い、有珠線③の残り南稀府～伊達駅区間は、室蘭～伊達駅又は洞爺湖温泉の路線（――）が存在することで、事実上廃止となる見込み



市内循環線（関内方面）　集計概要

集計期間：R7.7.1 ～ R8.1.31間　215日間

※伊達市内循環線　12/31-1/3　全便運休

※12/30　日祝ダイヤ運行　▲8:12運休、▲11:45運休

往（末永→伊達高校前）　▲：日曜、祝日運休

出発地	時間	平日					休日					計				
		便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）
伊達駅前発	▲11:45	137	249	17	266	1.9	36	60	1	61	1.7	173	309	18	327	1.9
伊達駅前発	15:30	138	358	16	374	2.7	49	26	1	27	0.6	187	384	17	401	2.1
伊達駅前発	計	275	607	33	640	2.3	85	86	2	88	1.0	360	693	35	728	2.0

復（伊達高校前→末永）　▲：日曜、祝日運休

出発地	時間	平日					休日					計				
		便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）
伊達駅前発	▲8:12	114	810	70	880	7.7	18	19	0	19	1.1	132	829	70	899	6.8
伊達駅前発	計	114	810	70	880	7.7	18	19	0	19	1.1	132	829	70	899	6.8

市内循環線（舟岡方面）　集計概要

集計期間：R7.7.1 ～ R8.1.31間　215日間

※伊達市内循環線　12/31-1/3　全便運休

※12/30　日祝ダイヤ運行　▲14:35運休

往（見晴→梅本）　▲：日曜、祝日運休

出発地	時間	平日					休日					計				
		便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）
伊達駅前発	9:15	148	1,055	99	1,154	7.8	53	297	23	320	6.0	201	1,352	122	1,474	7.3
伊達駅前発	12:30	144	964	79	1,043	7.2	52	213	14	227	4.4	196	1,177	93	1,270	6.5
伊達駅前発	▲14:35	132	414	31	445	3.4	22	48	5	53	2.4	154	462	36	498	3.2
伊達駅前発	計	424	2,433	209	2,642	6.2	127	558	42	600	4.7	551	2,991	251	3,242	5.9

復（梅本→見晴）　▲：日曜、祝日運休

出発地	時間	平日					休日					計				
		便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）
伊達駅前発	10:15	147	1,148	50	1,198	8.1	53	271	13	284	5.4	200	1,419	63	1,482	7.4
伊達駅前発	16:25	108	213	17	230	2.1	36	70	6	76	2.1	144	283	23	306	2.1
伊達駅前発	計	255	1,361	67	1,428	5.6	89	341	19	360	4.0	344	1,702	86	1,788	5.2

上稀府伊達線（有珠線③）　集計概要

集計期間：R7.7.1 ～ R8.1.31間　215日間

※伊達駅前発　12/31-1/3　全便運休

※上稀府発　　12/30　7:40運休、12/31-1/3　全便運休

往

出発地	時間	平日					休日					計				
		便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）
伊達駅前発	13:30	143	368	10	378	2.6	52	59	3	62	1.2	195	427	13	440	2.3
伊達駅前発	16:15	142	574	22	596	4.2	54	126	9	135	2.5	196	700	31	731	3.7
伊達駅前発	計	285	942	32	974	3.4	106	185	12	197	1.9	391	1,127	44	1,171	3.0

復　▲：日曜、祝日運休

出発地	時間	平日					休日					計				
		便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）	便数	乗降人数	乗車地不明降車人員	人員計	便平均（人）
上稀府発	▲7:40	113	574	13	587	5.2	18	42	4	46	2.6	131	616	17	633	4.8
上稀府発	8:45	147	865	77	942	6.4	53	254	25	279	5.3	200	1,119	102	1,221	6.1
上稀府発	14:00	143	505	33	538	3.8	50	93	3	96	1.9	193	598	36	634	3.3
上稀府発	16:45	136	106	9	115	0.8	52	24	1	25	0.5	188	130	10	140	0.7
上稀府発	計	539	2,050	132	2,182	4.0	173	413	33	446	2.6	712	2,463	165	2,628	3.7