

伊達市の公共交通を考える ニューズレター

令和3年2月

1. はじめに

伊達市では、平成31年に市の将来像とその実現に向けた諸政策の方向性を示す目的で、第7次伊達市総合計画を策定しました。

計画書のなかでは、『自家用車が無くても気軽に移動できるまち』を達成することを目的に、「公共交通のあり方の見直し」、「ライフモビリティサービスの充実」、「公共交通の利用促進」の3つの具体的な取組を掲げています。

上記に関連し、現在、伊達市民のみなさまを対象に、公共交通利用に関する課題の把握や、将来に向けた公共交通のあり方等を検討するワークショップを開催しております。

2. ワークショップの開催状況

ワークショップは令和2年から令和3年にかけ、全5回を予定しており、これまでのところ3回の開催を終えました。

開催日程・予定		テーマ
第1回（済）	令和2年11月11日（水）	地域公共交通に対するイメージを確認
第2回（済）	令和2年11月17日（火）	国鉄胆振線の廃止と代替バスの運行状況を知る
第3回（済）	令和2年11月25日（水） ～11月29日（日）	市内循環バスの乗車体験
第4回（予）	令和3年2月1日（月）	これからの公共交通に必要なことは？①（仮）
第5回（予）	令和3年2月10日（水）	これからの公共交通に必要なことは？②（仮）

第1回				
	伊達市の公共交通の問題点などについて、グループ毎に議論しました！			
第2回				
	大滝区を拠点として公共交通で移動する場合の課題について議論しました！			
第3回				
	市内循環バスに乗車し、バス全般の利用環境に関する評価等を行いました！			

3. 各ワークショップの概要と結果

① 第1回：令和2年11月11日（水）開催

伊達市の地域公共交通や移動に係る課題を把握するとともに、将来使われる公共交通や移動支援のためのアイディアを出し合い、効率的で効果的な公共交通のあり方を検討しました。

開催場所	市民活動センター	開催時間	18:30～20:00	参加人数	22名（男性12名・女性10名）					
進行・検討内容										
①開会・市長の挨拶										
②グループディスカッション										
■日ごろの移動手段について ■公共交通を使う理由、使わない理由 ■公共交通に対するイメージ ■公共交通に対する提案など										
③意見のまとめ・発表										
■4つのテーブル毎に発表										
④閉会・挨拶										
主な意見や提案（抜粋）										
日ごろの移動手段について										
●JRの利用者が最も多い。札幌や室蘭までの都市間移動の利用も含まれる。 ●バスの利用者はタクシーやJRと比べて最も少ない。 ●タクシーをたまに使うとの回答が多く、全体的にはバスより利用頻度が高い。										
公共交通を使う理由	バス	●行先の行動に合う、利便性が良い、安い、駐車場が無い場所へ行くため、遠出する際に、運転が疲れるので、飲酒のため、健康のため歩きたい、色々な景色を見たり・発見がある								
		●札幌まで便利、遠方はJR、高速道路を使うより安い、好きだから、身体が楽、駐車場を探さなくてよい、値段や時間が一定、飲み会の際、チケット旅行気分が味わえる								
		●バスが不便、飲み会の際、みんなで乗ると安い、近くまで行ってくれる、相乗り利用、時間が自由								
公共交通を使わない理由	バス	●便数が少ない、時間を合わせるのが不便、荷物が大変、料金が高い、乗り継ぎが不便、目的地に近いバス停がない、ICカードが使えない、1時間1本程度のため予定が立てにくい、バス停で待つ時間がつらい、今は感染が心配（密になりそう）、途中で立寄ることができない								
		●乗り方がわからない、本数が少ない、密になりそう								
		●値段が高い、時間が読めない、情報が少ない、タクシーカードの手続きが煩雑 ●大滝での飲み会は運転手付き（稀府なども）でタクシーは使わない								
公共交通に対するイメージ	JR	●自分が運転しなくても良い、クルマに支障があった際でも利用できる、タクシーは気軽に利用できる、JRは車内がきれい、運動不足解消になる、健康寿命の延長、生活に必要、環境に良い、駐車代金等余計な出費を抑えられる、都会では自動車が不便、効率が良い、大勢で行動できる、景色を堪能できる、自動車を持つ必要がない、安く利用できる、旅行気分を味わえる								
		●時間が予想しにくい、バスの待ち時間が長くなることも、料金が高い、便数が少なくて使えない、自由がない、高校生がたくさん乗って混んでしまう利用者が少ない、バスとJRの接続が悪い、目的地まで遠く行けないことがある車より利便性が低い、時間の制約がある、市内間移動でバスを使う感覚がない、荷物が困る、プライバシー空間が無い、乗り遅れると大変								
公共交通に対する提案など										
●目的に応じた利用促進策があると良い ●商業施設との連携が必要 ●高齢者のニーズに対応すべき ●まちづくりと公共交通の連携が必要										

② 第2回：令和2年11月17日（火）開催

大滝区の公共交通について理解を深めるとともに、時刻表などをもとにプランニングしてみることで、利便性についての検証を行いました。

開催場所	大滝基幹集落センター	開催時間	18:30~20:00	参加人数	22名（男性12名・女性10名）				
進行・検討内容									
①国鉄胆振線の廃止と胆振線代替バスの現況									
②グループディスカッション			■時刻表を用いた旅行などのプランニング						
③意見のまとめ・発表									
■3つのテーブル毎に発表									
グループディスカッションのねらいと胆振線の概要説明									
<p>●公共交通が無くなったことによる地域への影響や、大滝区の日常の移動手段について学び、伊達市全体の公共交通を考える際の参考としました。</p> <p>●公共交通で買い物や観光などをしようとした際に、うまく利用できるかを考えてもらうため、何パターンかに分けてプランニングを行ってもらうことで公共交通の利用しやすさについて体感してもらいました。</p>									
<p>胆振線の概要説明</p> <p>令和2年度 【第2回】公共交通ワークショップ 令和2年11月17日</p> <p>胆振線の概要説明</p> <p>■胆振線の概要 1917年 京樽から鉄筋石を室蘭の製鐵所まで輸送するため、俱知安～京樽間(13.4km)の国鉄胆振線が開通。 1928年 運行区間を延伸。 1940年 伊達の木材業者が中心となり廃止した胆振鉄道株式会社が伊達駅別名「佐賀駅」を開設。 1944年 日本国鉄は鉄筋石の需要の増大に伴い全線を買収し、線名を胆振線とした。 1945年 軍需需要の減少などにより、貨物輸送の停止。 1966年 全線廃止 1990年 胆振線廃止をサイクリングロードで利用することを決定。 1991年 旧胆振線のうち道南地区長岡村から音江町境までの全長約6kmを国鉄清算事業団から購入し、胆振長岡線として市道認定。 1992年 伊達市役所前バス停での確認事項について</p> <p>胆振線代替路線の現状</p> <p>■胆振線代替路線の現状 1. 利用者は胆振線2(伊達～健知安)の旧国鉄に近い路線が比較的多く利用されています。 2. 運行回数は胆振線2(伊達～大滝) / 8.2kmと代替路線としては最も多く運行されています。 3. 健知安駅～沿岸駅間で年間合計約7,600万円の補助金が支給されています。このうち伊達市は約900万円を補助しています。 4. 胆振線2は運行回数が少なく、利用者数が多いため、運行手事が難しい見えます。 5. 行き距離が長い(約90km)、国内では多くの補助を受けているのが実態です。</p> <p>各グループが検討したプランニングと課題</p> <table border="1"> <tr> <td>Aグループ</td> <td>【大滝地区を観光するコース：バスと徒歩で移動】 ホテルローヤル⇒日赤前(8:07) ⇒ 東団地 ⇒ 三階滝・トーテムポール ⇒ 三階滝入口 ⇒ 優徳(11:56)・セイコーマート・友情公園 ⇒ 北湯沢 ⇒ 日赤前(16:05) ⇒ ホテルローヤル</td> <td>■食事の場所が大変 ■移動が強行である ■冬は難しい ■歩きが多くなる</td> </tr> <tr> <td>Bグループ</td> <td>【札幌ドームで野球観戦するコース：複数の交通機関で移動】 大滝(8:24) ⇒ 伊達駅前(9:24) ⇒ 札幌駅(11:28) ⇒ 福住駅 【札幌ドーム】(12:00) ⇒ 札幌駅(16:38) ⇒ 伊達駅前(18:23or19:10着) ⇒ (19:40発) ⇒ 大滝(20:38)</td> <td>■札幌ドームを往復できるが、時間にゆとりがない ■疲れる ■現実的ではない</td> </tr> <tr> <td>Cグループ</td> <td>【札幌ドームで野球観戦するコース：複数の交通機関で移動】 大滝(8:24) ⇒ 伊達駅前(9:29) ⇒ 札幌駅(11:28) ⇒ 福住駅 【札幌ドーム】(12:00) ⇒ 札幌駅 or 新札幌駅 or 大谷地駅 ⇒ 伊達駅前(18:23or19:10着) ⇒ (19:40発) ⇒ 大滝(20:38)</td> <td>■道南バスの路線図が無い ■試合は最後まで見れない ■公共交通の繋がりがわかりにくい</td> </tr> </table>	Aグループ	【大滝地区を観光するコース：バスと徒歩で移動】 ホテルローヤル⇒日赤前(8:07) ⇒ 東団地 ⇒ 三階滝・トーテムポール ⇒ 三階滝入口 ⇒ 優徳(11:56)・セイコーマート・友情公園 ⇒ 北湯沢 ⇒ 日赤前(16:05) ⇒ ホテルローヤル	■食事の場所が大変 ■移動が強行である ■冬は難しい ■歩きが多くなる	Bグループ	【札幌ドームで野球観戦するコース：複数の交通機関で移動】 大滝(8:24) ⇒ 伊達駅前(9:24) ⇒ 札幌駅(11:28) ⇒ 福住駅 【札幌ドーム】(12:00) ⇒ 札幌駅(16:38) ⇒ 伊達駅前(18:23or19:10着) ⇒ (19:40発) ⇒ 大滝(20:38)	■札幌ドームを往復できるが、時間にゆとりがない ■疲れる ■現実的ではない	Cグループ	【札幌ドームで野球観戦するコース：複数の交通機関で移動】 大滝(8:24) ⇒ 伊達駅前(9:29) ⇒ 札幌駅(11:28) ⇒ 福住駅 【札幌ドーム】(12:00) ⇒ 札幌駅 or 新札幌駅 or 大谷地駅 ⇒ 伊達駅前(18:23or19:10着) ⇒ (19:40発) ⇒ 大滝(20:38)	■道南バスの路線図が無い ■試合は最後まで見れない ■公共交通の繋がりがわかりにくい
Aグループ	【大滝地区を観光するコース：バスと徒歩で移動】 ホテルローヤル⇒日赤前(8:07) ⇒ 東団地 ⇒ 三階滝・トーテムポール ⇒ 三階滝入口 ⇒ 優徳(11:56)・セイコーマート・友情公園 ⇒ 北湯沢 ⇒ 日赤前(16:05) ⇒ ホテルローヤル	■食事の場所が大変 ■移動が強行である ■冬は難しい ■歩きが多くなる							
Bグループ	【札幌ドームで野球観戦するコース：複数の交通機関で移動】 大滝(8:24) ⇒ 伊達駅前(9:24) ⇒ 札幌駅(11:28) ⇒ 福住駅 【札幌ドーム】(12:00) ⇒ 札幌駅(16:38) ⇒ 伊達駅前(18:23or19:10着) ⇒ (19:40発) ⇒ 大滝(20:38)	■札幌ドームを往復できるが、時間にゆとりがない ■疲れる ■現実的ではない							
Cグループ	【札幌ドームで野球観戦するコース：複数の交通機関で移動】 大滝(8:24) ⇒ 伊達駅前(9:29) ⇒ 札幌駅(11:28) ⇒ 福住駅 【札幌ドーム】(12:00) ⇒ 札幌駅 or 新札幌駅 or 大谷地駅 ⇒ 伊達駅前(18:23or19:10着) ⇒ (19:40発) ⇒ 大滝(20:38)	■道南バスの路線図が無い ■試合は最後まで見れない ■公共交通の繋がりがわかりにくい							

③ 第3回：令和2年11月25日（水）～29日（日）開催

4つのグループに分かれ、実際に市内循環バスに乗車し、バスの乗り心地や雰囲気、乗客の利用状況などについて、チェックシートを用いて評価しました。

グループ	参加人数	乗車日	時間	乗車した路線系統
1	4人	令和2年11月25日（水）	11:00～12:30	関内経由
2	6人	令和2年11月26日（木）	14:20～15:50	舟岡経由
3	4人	令和2年11月28日（土）	16:10～17:40	舟岡経由
4	5人	令和2年11月29日（日）	10:10～11:40	舟岡経由

チェックシートの内容

1. 伊達市役所前バス停での確認事項

(1) 伊達市役所前バス停からの「バス路線」の確認（何処に行けるか）
 (2) バス停の待合環境（上屋）
 (3) バス停の待合環境（ベンチ等の休憩）
 (4) バス停の待合環境（歩道の幅員等の有無）
 (5) バス停での情報（時刻表の分かりやすさ）
 (6) その他



各自が評価するために
用いた
チェックシート

各自が評価した結果
などについて話し合
いました

2. 移動中の確認事項

(1) 運転手のアナウンス内容
 (2) 運転技術（乗り心地等）
 (3) 通過バス停の待合環境（ベンチ・上屋・歩道幅員等の状況）
 (4) その他



3. 現地調査を通じて気づいた点など

評価の結果

1. 伊達市役所前バス停での確認事項について

2. 移動中の確認事項について

※ 満足：5点 やや満足：4点 普通：3点 やや不満：2点 不満：1点 で評価し、参加者全員の評価点を平均で示しました。

各自が評価した結果
などについて話し合
いました

満足度は低くはないが、ほぼ普通の評価です

(1) 伊達市役所前バス停からの「バス路線」の確認
 (2) バス停の上屋
 (3) バス停でのベンチ等の休憩
 (4) バス停の歩道幅員等の有無
 (5) バス停での時刻表の分かりやすさ

普通を下回る評価であり、満足度の低い項目です

(1) 運転手のアナウンス内容
 (2) バスの乗り心地等
 (3) 通過バス停のベンチ・上屋・歩道幅員等の状況

3. 現地調査を通じて気づいた点などについて

バスに路線図をはっておけないか。
住宅街を通る必要があるのか。
小型バスじゃだめなのか。
生活路線のターゲットは？
当初の目的は果たされているのか。
循環バスしか通らないところにベンチがない。
JRより待ち時間多いのに。
時計ないの？
バス停の広告物の仕分けがされていない。
時刻表の字が小さい。(下りとかよめるのか?)

デジタルサイネージはつけないのか？
バス停に音声アナウンスがあればよいのに。(ここは〇時〇分〇〇行きです、など)
乗車しているひとはどのような目的で乗っているのか知りたい。
市役所の人が乗ればよい。
運転手がとてもやさしい。(怖いイメージがあった)
開拓記念館前というバスの名前はそのまままだがなぜ？
関内周辺は車内から見える景観(有珠山、羊蹄山など)が素晴らしい。この景観が乗車の目的になるのでは。

参加者の感想（抜粋）

- バス進行方向左側に停留所がないところがあり、工夫が必要と思われた。
- 新しいノンステップバスは乗りやすく快適でした。
- 待合所に時計をつけてみては？・路線図が無い・「バスどこ」の周知とメインユーザー（高齢者）の乖離は無いか？
- バス停の小屋の管理を自治会とかにしてみては？
- 時間厳守よりも個別客へのきめ細かいサービスが重要と感じた・電子マネーが使えると良い。
- 各エリア毎に歴史案内の放送を入れたい（だて学）。